

# Tulumaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

## 1. Sissejuhatus

### 1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõu eesmärk on suurendada Eesti laevandussektori konkurentsivõimet, muutes tonnaažikord ja laevapere tööjõumaksude soodustused paindlikumaks ja kättesaadavamaks.

2020. aasta 1. juulil jõustusid seadusmuudatused, millega kehtestati Eestis esimest korda laevandusettevõtjate tonnaažikord<sup>1</sup> ja laevapere liikmete tööjõumaksude maksusoodustused. Maksuerandid kehtivad juhul, kui tulu on teenitud laevaga, mille kogumahutavus on vähemalt 500 ning mida kasutatakse kaupade või reisijate meritsi veol enam kui 50% ulatuses rahvusvaheliselt. Tonnaažikorra rakendamisel lisanduvad täiendavad juhtimisotsuste tegemise koha, laevade omandi- ja lipuseose osakaalu nõuded.

2026. aastaks ei ole laevanduspaketi eesmärgid täielikult realiseerunud: Eesti lipu all sõitvate laevade arv ei ole oodatud mahus kasvanud, mistõttu ei ole ka kaldasektori tööhõive, ettevõtete arv ja meremajanduse panus SKP-sse märkimisväärselt suurenenud. Laevanduses valitseb rahvusvaheliselt tugev konkurents ning riigiabi otsuste võrdlus näitab, et Eesti maksusoodustused on väiksemad ja kitsamad kui teistes Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) lepinguriikides (edaspidi ka *lepinguriigid*). Seetõttu tehakse eelnõuga ettepanekud maksusoodustuste tingimuste muutmiseks, et tonnaažikord ja tööjõumaksude soodustused oleksid kättesaadavad rohkematele ettevõtjatele ja laevadele, tugevdades sellega Eesti konkurentsivõimet laevandussektoris.

Eelnõuga kavandatavad peamised muudatused on järgmised:

- 1) laevade kogumahutavuse (alates 500) piirang asendatakse rahvusvahelise laadungimärgi tunnistuse nõudega. Muudatuse tulemusena saab maksusoodustust kohaldada edaspidi näiteks tulule, mis on teenitud meretuuleparke teenindaval eriotstarbelisel laeval;
- 2) kaotatakse piirang, mis võimaldas tonnaažikorda kohaldada üksnes ISM-reederina sertifitseeritud ettevõtjal. Muudatus võimaldab tonnaažikorda kohaldada mistahes äriühingul, kes käitab abikõlblikku laeva;
- 3) leevendatakse omandi- ja lipuseose nõuet. Omandiseose osakaalu vähendamine 25%-lt 20%-le võimaldab äriühingul laevastikku paindlikumalt kujundada ja laeva kapitalimahuka omandamise asemel laevu suuremas mahus rentida. Lipuseose nõude leevendamine vähendab maksukoormust ettevõtjatel, kelle laevastikus on rohkem kolmanda riigi lipu all sõitvaid laevu. Laevastiku muudatuste korral saab uuele laevale tonnaažimaksu kohaldada juhul, kui see kannab lepinguriigi lippu;
- 4) loobutakse rahvusvaheliste reiside osakaalu nõudest. See vähendab ettevõtjate halduskoormust ja Transpordiameti töökoormust ning loob eeldused eriotstarbeliste laevade segmendi kasvuks;

---

<sup>1</sup> Tonnaažikord on maksusüsteem, mille rakendamisel maksustatakse kaupade ja reisijate rahvusvahelisest meritsi veost teenitud tulu laeva netotonnaaži järgi, arvestamata seejuures tegelikult teenitud või jaotatud kasumit.

5) täiendatakse nimekirja tegevustest, millelt teenitud tulu saab arvata tonnažikorra alla. See suurendab ettevõtja tonnažikorrast saadavat kasu ja võib vähendada eraldi raamatupidamisarvestuse vajadust.

Muudatuste eesmärk on tugevdada Eesti laevandusettevõtjate konkurentsivõimet ja jätkusuutlikkust. Rahvusvahelises laevanduses on maksusoodustused laialt levinud. Arvestades, et valdav osa sektori tulust teenitakse väljaspool riigi piire ja ettevõtjad saavad hõlpsasti tegevust ümber paigutada, peavad riigis laevandusettevõtluse säilitamiseks maksutingimused olema võrreldavad teiste riikidega. Kavandatavad muudatused lihtsustavad maksusoodustuste rakendamist, vähendavad asjaosaliste halduskoormust ning muudavad Eesti maksukeskkonna laevandusettevõtjatele atraktiivsemaks. Muudatuste laiem eesmärk on suunata Euroopa laevandusettevõtjaid madala maksumääraga kolmandatest riikidest tagasi Eestisse ja lepinguriikidesse.

Eelnõu menetlemise ajal esitatakse Euroopa Komisjonile riigiabi teatis. Kui lisaküsimusi ei teki, peaks Euroopa Komisjon riigiabi menetlusmääruse<sup>2</sup> kohaselt tegema otsuse Eesti riigiabi taotluse kohta kahe kuu jooksul selle esitamisest. Kui Euroopa Komisjonilt on saadud lõplik otsus, võib tekkida vajadus teha eelnõusse Euroopa Komisjoni tagasisidest lähtuvalt lisamuudatusi. Seetõttu peatatakse Riigikogus eelnõu teine lugemine kuni Euroopa Komisjoni otsuse saamiseni.

Muudatusel on positiivne mõju halduskoormusele. Rahvusvaheliste reise osakaalu nõude kaotamine vähendab laevandusettevõtjate halduskoormust ja suurendab õigusselgust. Samuti väheneb Transpordiameti töökoormus, kuna kaob vajadus hinnata iga reisi olemust ja rahvusvaheliste reise osakaalu.

## 1.2. Eelnõu ettevalmistajad

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunik Gerli Ehte ([gerli.ehte@kliimaministeerium.ee](mailto:gerli.ehte@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu mõjudega seotud arvutused tegi Kliimaministeeriumi strateegia, analüüsi ja digiarengu osakonna analüütik Mati Mõtte ([mati.motte@kliimaministeerium.ee](mailto:mati.motte@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu ja seletuskirja on keeleliselt toimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Helen Noormägi ([helen.noormagi@justdigi.ee](mailto:helen.noormagi@justdigi.ee)). Eelnõu ja seletuskirja juriidilist kvaliteeti kontrollis Kliimaministeeriumi õigusosakonna Helen Holtsman ([helen.holtsman@kliimaministeerium.ee](mailto:helen.holtsman@kliimaministeerium.ee)).

## 1.3. Märkused

Eelnõu ei ole seotud ühegi teise menetluses oleva eelnõuga.

Eelnõu ei ole otseselt seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega, kuid Euroopa Liidus on liikmesriikidele kehtestatud riigiabi andmise reeglid, mida tuleb maksusoodustusi kehtestades järgida. Nimelt on riigiabi andmine lubatud üksnes erandtingimustel. Maksusoodustuste rakendamiseks on vaja Euroopa Komisjoni ette teavitada ja saada nende rakendamiseks luba (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõige 3). Et tagada planeeritava riigiabi sobivus liidu reeglitega, on Euroopa Komisjon välja töötanud spetsiaalsed riigiabi suunised (komisjoni

---

<sup>2</sup> Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määruse (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks, art 4 p 5. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>.

teatis K(2004) 43 ühenduse suunised meretranspordile antava riigiabi kohta<sup>3</sup> (edaspidi *merenduse riigiabi suunised*) ja komisjoni teatis, millega nähakse ette suunised laevahaldusettevõtjatele antava riigiabi kohta, 2009/C 132/06<sup>4</sup> (edaspidi *laevahaldurite riigiabi suunised*). Suuniseid ja laevandusele antava riigiabi reeglistikku on Euroopa Komisjon eri riikidele antud riigiabi lubades täpsustanud, mistõttu tuleb maksusoodustuste väljatöötamisel ka nendega arvestada. Merenduse 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.

Kehtiv riigiabi skeem sai komisjoni heakskiidu 16. detsembri 2019. a otsusega State Aid SA.53469 (2019/N) – Estonia<sup>5</sup>. Skeemi pikendamine kuni 30. juunini 2032 kiideti heaks komisjoni 10. novembri 2025. a otsusega State Aid SA.120534 (2025/N) – Estonia<sup>6</sup>. Eelnõu menetlemisel Riigikogus esitatakse Euroopa Komisjonile taotlus, mille alusel teeb Euroopa Komisjon otsuse, kas planeeritavad muudatused on kooskõlas merenduse riigiabi suunistega ja kas abi andmine on seega lubatav.

Eelnõu on seotud Vabariigi Valitsuse koalitsioonileppe punktiga 353: viime ellu uue konkurentsivõimelise laevanduspaketi koos laevaregistrite reformiga laevade toomiseks Eesti lipu alla. Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi järgi, mis on koostatud koalitsioonileppe eesmärkide ellu viimiseks, kätkeb kõnealune punkt endas kolme tegevust: laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu, meretöö seaduse muutmise seaduse eelnõu ja tulumaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu. Eelnõu hõlmab vaid viimati nimetatud tegevust. Kuigi tulumaksuseadus (edaspidi *TuMS*) kuulub Rahandusministeeriumi vastutusvaldkonda, on tegevusprogrammis selle ülesande vastutava ministrina märgitud taristuminister. Seetõttu leppis Kliimaministeerium Rahandusministeeriumiga kokku, et eelnõu valmistab ette ja esitab Vabariigi Valitsusele Kliimaministeerium. Tegevuste tähtaeg on 2026. a III kvartal.

Vabariigi Valitsuse kinnitatud „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“<sup>7</sup> alavaldkonna „Mereriik Eesti, innovaatiline ja keskkonnahoidlik meretransport“ eesmärk on muuta meretranspordisektor konkurentsivõimelisemaks ja rohelisemaks ning ühendada see muu taristuga. Üksikasjalikumad prioriteetsed suunised ja eesmärgid meremajanduse edendamiseks on seatud arengukava aladokumendis „Meremajanduse valge raamat 2022–2035“<sup>8</sup>. Selle prioriteedi 1 kohaselt on meremajanduse ettevõtluskeskkond ettevõtjasõbralik, rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline ning innovatsiooni toetav. Nimetatud prioriteedi üks eesmärk on tagada Eesti laevandusettevõtjatele võrdsed konkurentsitingimused vähemalt naaberriikidega. See tähendab nii laevade opereerimisega seotud kulude lähendamist konkurentide omadele kui ka laeva opereerimisega seotud administratiivsete toimingute tõhustamist. Sealjuures peab

---

<sup>3</sup> Kättesaadav inglise keeles: Commission communication C(2004) 43, Community guidelines on State aid to maritime transport (2004/C 13/03). [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).

<sup>4</sup> Komisjoni teatis, millega nähakse ette suunised laevahaldusettevõtjatele antava riigiabi kohta (2009/C 132/06). [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009XC0611\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009XC0611(01)&from=EN).

<sup>5</sup> SA.53469 (2019/N) – Estonia.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases1/202017/281883\\_2149331\\_168\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202017/281883_2149331_168_2.pdf).

<sup>6</sup> SA.120534 (2025/N) – Estonia.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases1/202547/SA\\_120534\\_34.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202547/SA_120534_34.pdf).

<sup>7</sup> Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035. <https://www.valitsus.ee/sites/default/files/documents/2021-11/Transpordi%20ja%20liikuvuse%20arengukava%202021%E2%80%932035.pdf>.

<sup>8</sup> Meremajanduse valge raamat 2022–2035. <https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2023-07/Meremajanduse%20valge%20raamat%202022-2035.pdf>.

rakendatav süsteem olema pikaajaline, et tagada ettevõtetele kindlus investeringute tegemiseks.

Eelnõuga muudetakse TuMS-i redaktsiooni RT I, 29.04.2026, 4.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks Riigikogus on vajalik poolthääle enamus.

## 2. Seaduse eesmärk

Laevandus panustab Euroopa SKP-sse 54 miljardi euroga aastas ja pakub 685 000 töökohta pardal ja kaldal.<sup>9</sup> Koos kaudse ja indutseeritud mõjuga on panus 149 miljardit eurot aastas ja 2,3 miljonit töökohta,<sup>10</sup> mis teeb sellest Euroopa jaoks olulise sektori. Seetõttu on tähtis, et Euroopa laevandus oleks maailma mastaabis jätkusuutlik ja konkurentsivõimeline. Kuigi Euroopa Liit (edaspidi ka *EL*) moodustab ligikaudu 15% maailma SKP-st, esindab Euroopa laevastik umbes 35% maailma laevastiku kogutonnaazist. ELi liidripositsiooni säilitamisel rahvusvahelistes tarneahelates on olulist rolli mänginud eelkõige Euroopa laevandus. Euroopa Komisjoni andmetel toimub ligi 90% väliskaubaveost meritsi. Euroopa laevandus hõlbustab kaupade, toidu ja energia ekspordi ja impordi ning tagab kontinendi majandusliku ja geopoliitilise julgeoleku. EL on laevandustegevuse jaoks atraktiivne asukoht mitme teguri tõttu. Nende hulka kuuluvad konkurentsivõimelised rahalised ja sotsiaalmeetmed, mida toetavad merenduse riigiabi suunised, lipuriigi pädevad asutused ja kõrgelt kvalifitseeritud tööjõud. Lisaks piirkonna tugevale merendusajaloole peetakse Euroopa laevandussektori edu peamiseks põhjuseks riigiabi suuniseid ja tonnaazimaksu režiime, mis toetavad ettevõtete tegevust ja investeringuid.<sup>11</sup> Siiski muutub keskkond ELi meretranspordisektori jaoks üha keerukamaks, kuna esineb häireid ja poliitilist volatiilsust, ülemaailmne konkurents on tihe ning kulusurve tugev.

Laevaomanike jaoks on laevapere tööjõukulu üks peamistest laeva opereerimisega seotud kuluartiklitest. Aina karmistuvad keskkonnanõuded panevad Euroopa laevaomanikud veelgi suurema surve alla, kuna siinsed nõuded on ülemaailmsetest karmimad ning praeguseni püsib topeltmaksustamise oht regionaalsel ja ülemaailmsel tasandil.

2026. aasta märtsis võttis Euroopa Komisjon vastu EL-i merendustööstuse strateegia. Selle kohaselt vajab Euroopa poliitikaraamistikku, mis kaitseb ja hoogustab merendus- ja laevandustööstust, suurendab nende sektorite innovatsioonisuutlikkust, kestlikkust ja süsinikuheite vähendamist ning tugevdab konkurentsivõimet. Rõhutatakse, et need tööstusharud koos sadamatega aitavad kindlustada EL-i positsiooni ebastabiilsel geopoliitilisel areenil ning tugevdada EL-i strateegilist autonoomiat, majandusjulgeolekut ja valmisolekut. Strateegiaga kinnitatakse ka see, et säilib võimalus anda merenduse riigiabi suuniste alusel laevandussektorile abi. Abikavad (tonnaazimaks jms) ongi peamine vahend, millega

---

<sup>9</sup> EU Shipping Competitiveness Study: International benchmark analysis. European Community Shipowners' Association, March 2025, lk 3. [https://ecsa.eu/wp-content/uploads/2025/03/Deloitte-EU-Shipping-Competitiveness-Study-2025\\_Online.pdf](https://ecsa.eu/wp-content/uploads/2025/03/Deloitte-EU-Shipping-Competitiveness-Study-2025_Online.pdf).

<sup>10</sup> The Economic Value of the EU Shipping Industry, 2020, European Community Shipowners' Association, lk 4–5. [https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/12/Oxford-Economics-The-Economic-Value-of-EU-Shipping-2020\\_12.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/12/Oxford-Economics-The-Economic-Value-of-EU-Shipping-2020_12.pdf).

<sup>11</sup> EU Shipping Competitiveness Study: International benchmark analysis, lk 3.

liikmesriigid hoiavad tiheda ülemaailmse konkurentsi tingimustes omamaise laevandussektori turuosa ja konkurentsivõimet ning suurendavad oma lipu atraktiivsust.<sup>12</sup>

Eesti meremajandus panustab Eesti SKP-sse hinnanguliselt 3,7–4%, mis on võrreldav põllumajandusega. Kuigi see on juba arvestatav panus Eesti majandusse, võiks merenduses loodav lisandväärtus olla veel suurem – nii olemasolevate tegevuste tõhusamaks muutmise kui ka uute töökohtade loomise kaudu. Arvestades Eesti üldist demograafilist arengut, võib keskpikas perspektiivis eeldada üldist tööjõu puudust, mis tähendab, et olemasolevad ja lisanduvad töökohad peavad olema suure tootlikkuse ja lisandväärtusega. Meremajanduses on võimalik luua suure lisandväärtusega töökohti, mis aitaksid kaasa Eesti majanduse konkurentsivõime tõstmisele. Lisaks võimaldavad meremajanduses loodavad töökohad panustada ka riikliku regionaalpoliitika elluviimisse, sest näiteks töökohad laevadel ei eelda elukohta suurtes tõmbekeskustes. Selleks tuleb keskenduda tegevustele, milles Eestil on konkurentsieeliseid, ning neid sihipäraselt arendada.<sup>13</sup>

2020. aasta 1. juulil jõustusid laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse ja sellega seonduvalt teiste seaduste muudatused (nn laevanduspakett), millega kehtestati Eestis esimest korda maksuerisusena laevandusettevõtjate tonnaažikord ja maksusoodustused laevapere liikmete tööjõumaksudele. Maksuerandid kohalduvad laevadele kogumahutavusega alates 500, kui neid kasutatakse kaupade või reisijate meritsi veol üle 50% ulatuses rahvusvaheliselt. Tonnaažikorra rakendamise puhul lisanduvad erinevate juhtimisotsuste tegemise koha, laevade omandi- ja lipuseose osakaalu nõuded.

Laevanduspaketi peamine eesmärk oli luua soodsamad tingimused laevade registreerimiseks Eesti laevaregistris ja suurendada Eesti lipu all sõitvat laevastikku. Selle kaudu loodeti kasvatada riigi maksutuluid laekuvate registritasude, ettevõtjate makstava tulumaksu (sh tonnaažikorra alusel) ning tööjõumaksude kaudu. Samuti loodeti, et tänu mereriigi mainele, mis suurenenud laevastikuga kaasneb, luuakse Eestisse järjest enam laevandusega seotud kaldasektori ettevõtteid, mis omakorda toetab Eesti majanduskasvu. Lisaeesmärk oli järkjärgult parandada Eesti meremeeste olukorda.

2026. aastaks ei ole laevanduspaketi eesmärgid oodatud mahus realiseerunud. Alates laevanduspaketi jõustumisest on Eesti laevaregistris prognoositud 200 laeva asemel registreeritud kümme laeva kogumahutavusega üle 500. Neist neli on praeguseks registrist kustutatud. Seega ei ole eesmärk suurendada Eesti lipu all sõitvate laevade arvu loodetud ulatuses realiseerunud ning lõhe ootuste ja tegelikkuse vahel on märkimisväärne. Seetõttu ei ole ka kaldasektori tööhõive, ettevõtete arv ja meremajanduse panus SKP-sse märkimisväärselt kasvanud. Laevapere liikme tööjõumaksude soodustust on kasutatud alla 200 meremehe kohta aastas ning huvi vabatahtliku ravikindlustuslepingu sõlmimise vastu on väike.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tellitud Eesti merendussektori konkurentsivõime analüüsi 2023. aasta aruandes<sup>14</sup> leitakse, et Eesti lipu konkurentsivõime parandamiseks tehtud reformid ei ole andnud soovitud tulemusi peamiselt keeruka bürokraatia,

---

<sup>12</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele, ELi merendustööstuse strateegia. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52026DC0111>.

<sup>13</sup> Meremajanduse valge raamat 2022–2035, lk 15.

<sup>14</sup> Report: The competitiveness of the Estonian maritime Industry. Menon Economics, 2023. <https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2023-07/Menon%20publication%20-%20Competitiveness%20of%20Estonian%20Shipping.%202023.pdf>.

ebaselge info ja vähem atraktiivse maksukeskkonna tõttu. Samuti on märgitud, et ebaregulaarselt muutuv või ettearvamatult maksupoliitika nõrgestab merendussektorit tervikuna. Pikas perspektiivis võib see vähendada Eesti atraktiivsust ettevõtete asukohana.

Transpordiameti hinnangul on mitu põhjust, miks ootused realiseerumata jäid. Eesti lipu all sõitmine ei ole atraktiivne tõenäoliselt seetõttu, et registreeritud õigusraamistik on keeruline ning registritasud ja muud kulud on võrreldes teiste riikide sarnaste registritega pigem suured. Eesti maksupoliitika on ebastabiilne ning see heidutab suuri ja pikaajalisi investeringuid nõudva laevandus- ja meretööstuse sektori esindajaid siia tulemast. Laevandusettevõtete arendamist Eestis võib takistada ka geopoliitiline ebakindlus.

2020. aastal jõustunud maksusoodustuste tingimuste analüüsimine võrreldes lepinguriikide riigiabi lubadega ja peamiselt välisriigi laevaomanikelt saadud tagasiside näitab, et Eesti pakutav ei vasta veel turu tingimustele, mistõttu on vaja veel muudatusi, et luua konkurentsivõimeline registreeritud teenus koos konkurentsivõimelise õigusliku raamistikuga (sh maksusoodustused). Viimane loob eeldused laevade registreerimisele Eesti registrisse ja Eesti lipu alla või laevandusettevõtjate asutamisele Eestis ning oleks omakorda eelduseks kaldasektori arengule. Uue turuniši tekkimiseks pakuvad võimalust meretuuleparke hooldavad laevad.<sup>15</sup>

Transpordiametis on loodud EST Flagi bränd, mida edendatakse aktiivselt nii kodu- kui ka välismaal mitmesugustel merendusmessidel ja visiitidel. Aktiivselt reklaamitakse Eesti laevaregistreid, digivõimalusi, maksusüsteemi ja kehtivaid laevanduse riigiabi meetmeid. Nende pingutuste tulemusena on tehtud teatavaid edusamme, kuid merendussektorist saadud tagasisides rõhutatakse jätkuvalt vajadust laevaregistrite süsteemi ja laevanduse riigiabi meetmeid parandada.

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing juhtis 10. novembri 2025. aasta märgukirjaga<sup>16</sup> Vabariigi Valitsuse ja Riigikogu riigikaitsekomisjoni tähelepanu merele kui julgeolekuküsimusele ning kutsus valitsust üles looma tingimused strateegilise rahvusliku laevastiku tekkimiseks. Üleskutses põhineb Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni (edaspidi *ITF*) 2025. aasta raportil „Domestic Maritime Policies: A Focus on National Security“<sup>17</sup>, milles rõhutatakse, et rahvuslikud laevastikud ja oma meremehed ei ole luksus, vaid strateegiline vajadus. Valitsustel soovitatakse tagada piisav kodumaine laevastik ja kvalifitseeritud töajõud, mis suudaks reageerida looduskatastroofidele, konfliktidele või muudele kriisidele. Riigilipu all sõitva ehk strateegilise laevastikuga saab kriisiolukorras transportida elutähtsaid kaupu, nagu kütus, toit ja meditsiinitarbed. Praegu sõltub Eesti energia, toidu ja tooraine meritsi import ja eksport peaaegu täielikult välismaa lipu all sõitvatest laevadest. See tähendab, et kriisiolukordades võib varustuskindlus katkeda. Strateegiline rahvuslik laevastik ei tähenda ainult töökohti meremeestele – see tähendab suveräänsust, julgeolekut ja võimet kaitsta oma rahvast siis, kui järgmine kriis saabub.

Strateegilise laevastiku olulisuse küsimus on kerkinud ka Rootsis. Rootsi valitsuse tellitud laevanduse konkurentsivõime ja riikliku valmisoleku tugevdamise analüüsi tulemusena

---

<sup>15</sup> Samas.

<sup>16</sup> Märgukiri „Eesti julgeolek sõltub merest ja riigil on siin ilmselgelt tegematajätmissed“. Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, 10.11.2025. <https://emsa.ee/2025/11/11/eesti-vajab-strateegilist-rahvuslikku-kommerts-laevastikku/>.

<sup>17</sup> Domestic Maritime Policies: A Focus on National Security. The International Transport Workers' Federation (ITF), 2025. <https://www.itfglobal.org/en/resources/domestic-maritime-policies-focus-national-security>.

2024. aastal valminud memorandumis on leitud, et Rootsi lipu all olev piisavalt suur ja mitmekesine kaubalaevastik, mis suudab täiendada riigilaevastikku, on kõrgendatud valmisoleku või sõjaolukorra puhul kriitilise tähtsusega. Nimelt annab seadus Rootsis teatud juhtudel riigile õiguse võtta laevu kasutusse sunniviisiliselt. See eeldab aga, et on olemas piisav hulk Rootsi lipu all sõitvaid kaubalaevu, mida selliselt kasutada. Kuigi Rootsi kontrolli all olevate laevade arv on märksa suurem kui Rootsi lipu all registreeritud laevade arv, ei ole riigil sama ulatuslikke õigusi teiste riikide lipu all sõitvate laevade suhtes. Valmisoleku seisukohalt ei ole oluline üksnes laevade koguarv, vaid eelkõige see, et oleks olemas eri tüüpi laevad. Samuti peetakse tähtsaks, et laevastik oleks mehitatud pädeva personaliga, sealhulgas Rootsi meremeestega. Teiste riikide kõrgendatud valmisoleku korral võivad välisriikidest pärit meeskonnaliikmed lahkuda, et täita teenistuskohustusi mujal. Ka Rootsi ettevõtjatele on kasulikum hoida laevu koduriigi lipu all, sest sellisel juhul vastutab Försvarsmakten (kaitsevägi) laevade kaitsmise eest nii riigi territoriaalvetes kui ka rahvusvahelistes vetes. Laevanduse konkurentsivõime osas leiti memorandumis, et võrreldes naaberriikidega on Rootsi tonnaažimaksusüsteem teatud tingimustes halvem. Seetõttu esitati transpordiministrile tonnaažimaksusüsteemi muudatusettepanekud, et teha süsteem kättesaadavaks ja atraktiivseks rohkematele ettevõtjatele ja laevadele ning tugevdada seeläbi Rootsi konkurentsivõimet laevandussektoris.<sup>18</sup>

Käesoleva eelnõuga kavandatakse 2020. aastal jõustunud maksuerandite täiendamist ja lihtsustamist, et suurendada Eesti laevandusettevõtjate konkurentsivõimet ja jätkusuutlikkust. Laiemad maksusoodustused vähendavad Eesti ettevõtjate kulusid ning võimaldavad neil paremini rahvusvahelises sektoris konkureerida. Samuti on muudatuste eesmärk soodustada rahvusvaheliste laevandusettevõtjate tegevuse laienemist Eestisse, sealhulgas esinduste avamist ja äriühingute asutamist. Sellel on positiivne mõju nii merendussektori arengule kui ka Eesti majandusele tervikuna. Muudatuste laiem eesmärk on meelitada Euroopa laevandusettevõtjaid madala maksumääraga lipuriikidest tagasi Eestisse ja lepinguriikidesse. Seaduseelnõu on üks osa laevanduspaketist, mistõttu ei pruugi ainult selle eelnõu rakendamine kaasa tuua Eesti lipu all sõitvate laevade arvu kasvu. Laevaregistrite ümberkujundamine ja nende koondamine ühe valdkondliku pädevust omava asutuse alla kavandatakse eraldi eelnõuga.<sup>19</sup> Siiski toetab ka käesolev eelnõu Eesti strateegilise laevastiku loomist, kuna majanduslikud tegurid, sealhulgas maksukeskkond, on laeva lipu valikul tähtsad. Ilma rahvusvaheliselt konkurentsivõimeliste maksueranditeta ei ole põhjust eeldada, et Eesti lipu alla registreeritakse uusi laevu.

Seaduseelnõu eesmärgi saavutamiseks laiendatakse palgatulu maksusoodustust laevadele kogumahutavusega alla 500. Edaspidi saab maksusoodustust ka eriotstarbelistel laevadel töötamisest teenitud tulult, st kui töö on seotud mererajatiste, veekaabelliini või torujuhtmetega, samuti merepõhja uurimisega. Kuna TuMS-i muudetavate sätetega on seotud ka sotsiaalmaksu, pensioni- ja töötuskindlustuse regulatsioon, laieneb ka nende maksude ja maksete soodustus. Muudatustega võib väheneda ligikaudu saja laevapere liikme sotsiaalkindlustus, kuid seda tasakaalustab tulumaksusoodustusest saadav lisatulu. Samuti avardatakse tonnaažikorra kohaldamise võimalusi: edaspidi saab seda rakendada nii residendist kui ka siinse püsiva tegevuskohaga mitteresidendist äriühing, kes on laeva omanik, prahtija või haldur. Loobutakse bürookraatlikust nõudest, mille järgi peavad üle 50% laeva reisidest olema rahvusvahelised, sest seda on ettevõtjal keeruline jälgida ja riigil töömahukas kontrollida. Leevendatakse laeva

<sup>18</sup> Vägade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar (LI2024/00068, 29.12.2023), p 2.5.

<https://www.regeringen.se/contentassets/1f6d6a3d8ef44fcb948f0e4fc698beeb/promemoria-vagade-skatter.pdf>.

<sup>19</sup> Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsus esitati eelnõude infosüsteemis kooskõlastamiseks 22. augustil 2025. Eelnõu toimiku nr 25-0927. <https://eelnoud.valitsus.ee/main#Olm7EqyJ>.

lipuseose nõuet ning tonnaažikorda võimaldatakse kohaldada ka eriotstarbeliste laevadega teenitud tulule. Kavandatavad muudatused lihtsustavad eelduslikult maksusoodustuste rakendamist, vähendavad asjaosaliste töökoormust ja muudavad Eesti maksukeskkonna laevandusettevõtjatele atraktiivsemaks.

Eelnõule ei eelnenud väljatöötamiskavatust (edaspidi *VTK*).

Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi *HÕNTE*) § 1 lg 2 p 1 sätestab, et seaduseelnõu *VTK* ei ole nõutav, kui eelnõu menetlus ja seadusena rakendamine on põhjendatult kiireloomuline. Uus konkurentsivõimeline laevanduspakett on Vabariigi Valitsuse prioriteet ja TuMS-i muutmise seaduse eelnõu on kinnitatud tegevusena Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammis. Tegevuse tähtjaks on seatud 2026. aasta III kvartal ja seega on tegemist kiireloomulise eelnõuga.

*HÕNTE* § 1 lg 2 p 5 järgi ei ole seaduseelnõu *VTK* nõutav, kui seaduseelnõu seadusena rakendamisega ei kaasne olulist õiguslikku muudatust või muud olulist mõju. Justiits- ja Digiministerium on 6. märtsil 2026 kooskõlastamiseks esitatud *HÕNTE* muutmise määruse eelnõu seletuskirjas leidnud, et *VTK* üks peamisi funktsioone on pakkuda välja võimalikud viisid, kuidas probleemi lahendada. Ühtlasi on märgitud, et tavapäraselt on *VTK* koostamisel selge, et kehtivat õigust tuleb muuta, kuid kuidas täpsemalt, see kujuneb edasise õigusloomeprotsessi käigus.<sup>20</sup> Maksusoodustuste tegemine on riigiabi, mida võib anda üksnes Euroopa Komisjoni loal. Laevandussektorile antav riigiabi peab olema kooskõlas merenduse riigiabi suuniste, laevahaldurite riigiabi suuniste ja Euroopa Komisjoni riigiabi otsustuspraktikaga. Et vältida siseturul lepinguriikidevahelise konkurentsi moonutamist, on kõnealused reeglid üsna piiritletud ning komisjon jälgib, et uued abiskeemid ei oleks juba kehtivatest skeemidest tunduvalt liberaalsemad. Seega on laevandussektori konkurentsivõime tõstmise eelduseks juba kehtivate abiskeemide võrdlev analüüs ning otsus, kas viia oma abiskeem lepinguriikidega samaväärsele tasemele või mitte. Eelnõu aluseks olev *VTK* sisaldanuks üksnes võimalike lahendustena muudatuste tegemise või tegemata jätmise ning laevandussektori konkurentsivõime tõstmise eesmärgist lähtuvalt eelistatud lahendusena muudatuste tegemise. Muid avalikest konsultatsioonidest tuleneda võivaid ulatuslikke muudatusi, mis komisjoni senisest otsustuspraktikast ei lähtu, komisjon suure tõenäosusega ei aktsepteeriks. Seetõttu tehakse eelnõuga tonnaažikorda muudatusi, millega ei kaasne olulist õiguslikku muudatust võrreldes 2020. aastal jõustunud seadusmuudatustega. Eeltoodut arvestades ja kuna maksusoodustuse põhimõtted jäävad üldjoontes kehtima, ei ole otstarbekas koostada väljatöötamiskavatsust.

### 3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist. Esimeses paragrahvis sätestatakse TuMS-i muudatused ja teises seaduse jõustumise tähtpäev.

#### 3.1. Eelnõu § 1

**TuMS § 1 lg-sse 3<sup>1</sup>** lisatakse §-s 52<sup>1</sup> sätestatud tingimustel maksustatavana ka mitteresidendist äriühing, kellel on Eestis püsiv tegevuskoht. Kehtiv seadus võimaldab tonnaažikorda rakendada vaid residendist äriühingul, kuna tal on tulumaksukohustus Eestis. Samas näeb TuMS § 53 ette

<sup>20</sup> Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ muutmise eelnõu, eelnõude infosüsteemi dokument nr 25-1228/11.  
<https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/15381c78-0996-4532-9b66-ff9da16cc178>.

ka mitteresidendist juriidilise isiku Eestis asuva püsiva tegevuskoha (TuMS § 6 lg 4, § 7) maksustamise. Püsiv tegevuskoht on majandusüksus, mille kaudu toimub mitteresidendi püsiv majandustegevus Eestis. TuMS-i järgi arvestatakse mitteresidendi tulu, mida ta saab Eestis asuva püsiva tegevuskoha kaudu, kui tulu, mida see püsiv tegevuskoht oleks võinud saada iseseisva maksumaksjana, kes tegutseb samade või sarnaste tingimuste alusel samadel või sarnastel tegevusaladel ja on täiesti iseseisev mitteresidendi suhtes, kelle püsiv tegevuskoht see on. Laevaregistrisse võib laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduse § 2 lg 2<sup>1</sup> p 1 kohaselt laeva registreerida ka lepinguriigi kodanik või juriidiline isik, kelle asukoht ja tegevuskoht on lepinguriigis, tingimusel, et tal on Eestis tegevuskoht. Kuigi tonnaažikorra kohaldamine ei eelda laevastikus Eesti lipuga laeva olemasolu, ei ole see ka välistatud. Kui laev on Eesti lipu alla registreeritud siin asuva püsiva tegevuskoha alusel ja see teenib Eestis maksustatavat tulu, on põhjendatud võimaldada asjakohasele äriühingule residendiga samaväärset maksusoodustust, et laevandussektori konkurentsivõimet suurendada. Sarnaselt on tonnaažikord kehtestatud Sloveenias, kus on abikõlblik iga ettevõtte (sh sidusettevõtte ja püsiv tegevuskoht), kes on kohustatud maksma ettevõtte tulumaksu, tegutseb meretranspordi ja rahvusvahelise laevanduse valdkonnas ning käitab oma laevu strateegiliselt ja äriliselt Sloveeniast.<sup>21</sup>

**TuMS § 13 lg 5 p-s 1** muudetakse tingimusi, millisel laeval töötamise eest saadud tasu maksustatakse soodumääraga. Kehtiva seaduse kohaselt on maksusoodustus võimalik, kui laeva kogumahutavus on vähemalt 500 ja seda kasutatakse kaupade või reisijate rahvusvahelisel meritsi veol § 52<sup>1</sup> lõike 5 tähenduses, välja arvatud Euroopa Majanduspiirkonnas regulaarse tegev reisilaev. Muudatusega asendatakse laeva kogumahutavuse ja rahvusvaheliste reiside osakaalu nõue rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni (edaspidi *LL 1966*)<sup>22</sup> kohase rahvusvahelise laadungimärgi tunnistuse olemasolu nõudega. Maksusoodustust saab, kui laeval on nimetatud tunnistus ja laeva kasutatakse kaupade või reisijate rahvusvahelisel meritsi veol.

#### Laeva kogumahutavuse nõue

Laevapere liikme maksusoodustus kehtestati TuMS-i 2020. aasta 1. juulil jõustunud muudatustega. Seaduse seletuskirjas<sup>23</sup> on märgitud, et „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“. Samas ei kohaldu rahvusvahelised nõuded ainult sõltuvalt laeva mahutavusest, vaid võivad oleneda ka pikkusest (LL 1966) või inimeste ning reisijate arvust pardal (nt SOLAS<sup>24</sup> ja MARPOL<sup>25</sup>). Täpsemalt kohaldub LL 1966 uutele laevadele, mille pikkus on vähemalt 24 meetrit, ning olemasolevatele laevadele kogumahutavusega vähemalt 150. SOLAS kohaldub kõikidele rahvusvahelisi merereise tegevatele reisilaevadele, mis veavad üle 12 reisija, ja üldjuhul kaubalaevadele kogumahutavusega alates 500. Siiski kohalduvad SOLAS-e IV peatüki (raadioside) nõuded kaubalaevadele kogumahutavusega alates 300 ning V peatüki (meresõiduohutus) puhul saab riik määrata, et teatud reeglid ei kohaldu laevadele

<sup>21</sup> SA.48949 (2018/N-2) – Slovenia, põhjendus 17.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/277107/277107\\_2041286\\_124\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/277107/277107_2041286_124_2.pdf).

<sup>22</sup> Rahvusvahelise laadungimärgi konventsioon. <https://www.riigiteataja.ee/akt/216012013001>.

<sup>23</sup> 722 SE, seletuskiri laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduse ja tulumaksuseaduse ning nendega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu juurde, lk 56. <https://www.riigikogu.ee/download/d922b72d-28d2-4aad-8fff-32132ca29f42>.

<sup>24</sup> 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel, 2017. aasta konsolideeritud tekst. <https://www.riigiteataja.ee/akt/222122021007>.

<sup>25</sup> Rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon. <https://www.riigiteataja.ee/akt/13199975>.

kogumahutavusega alla 150. MARPOL kohaldub üldjuhul naftatankeritele kogumahutavusega alates 150 ja muudele laevadele kogumahutavusega alates 400.

Riigiabi rakendaja (Transpordiamet) on pidanud kogumahutavuse 500 piirangut tugevalt piiravaks. Tonnaažikorra vastu on ilmutanud suurt huvi ettevõtjad, kellel on eriotstarbelised laevad kogumahutavusega 200–400. Transpordiamet on teinud ettepaneku vähendada laeva kogumahutavuse piirangut. Kuna eelnõuga plaanitakse laiendada ka kaupade või reisijate rahvusvahelise meritsi veo põhitegevusi peamiselt seoses eriotstarbeliste laevadega, mis on enamasti väiksemad kui reisijate või kauba veoks tavaliselt kasutatavad laevad, siis on kogumahutavuse piirangu vähendamine asjakohane.

Kehtiv kogumahutavuse piirang ületab tunduvalt Euroopa Liidu liikmesriikide riigiabi praktikas kasutatavaid lävendeid:

- Sloveenia tonnaažikord kohaldub sellistele merelaevadele kogumahutavusega 100 või enam, mis tegelevad rahvusvahelise meretranspordiga ja millel on lipuriigi LL 1966 või SOLAS-e kohane tunnistus;<sup>26</sup>
- Taanis on abikõlblikud laevad alates 20 netotonnist;<sup>27</sup>
- Rootsis saavad tonnaažikorda kohaldada laevad, mille kogumahutavus on vähemalt 100 ja mida peamiselt kasutatakse rahvusvahelises meretranspordis või teise riigi riigisisises transpordis.<sup>28</sup> 2023. aasta juunis asus Rootsi valitsus otsima võimalusi Rootsi laevanduse tugevdamiseks. Jaanuaris 2024 esitati transpordiministrile memorandum, milles sisaldus muu hulgas ettepanek langetada abikõlbliku laeva kogumahutavuse nõuet 100-lt 20-le, et vähendada laeva suurusest tulenevat takistuse riski ja vastata Taani tonnaažikorras kohaldatavale künnisele.<sup>29</sup> 2025. aasta novembris valmis Rootsi rahandusministeeriumis seaduseelnõu, milles laiendatakse maksusoodustusi eriotstarbelistele laevadele kogumahutavusega vähemalt 20. Väiksem suurusnõue kehtestatakse, kuna eriotstarbelised laevad on üldiselt väiksemad kui laevad, mida tavaliselt kasutatakse kauba ja reisijateveoks;<sup>30</sup>
- Soomes on abikõlblik peamiselt rahvusvahelises meretranspordis tegutsev, strateegiliselt ja äriliselt Soomest juhitud laev, mida kasutatakse peamiselt kauba või reisijate veoks või rahvusvahelises mereliikluses pukseerimiseks, mille kogumahutavus on vähemalt 100;<sup>31</sup>
- Norras on abikõlblikud kõik transpordilaevad, kui need ei ole välistatud. Regulatsioon välistab riigisisises sõidus väiksemad kui 100-tonnised laevad, väliskaubanduses sõitvate laevade puhul alampiiri ei ole;<sup>32</sup>

---

<sup>26</sup> SA.48949, põhjendus 26.

<sup>27</sup> SA.45300 (2016/N) – Denmark, põhjendus 9.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/264149/264149\\_2050629\\_170\\_4.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/264149/264149_2050629_170_4.pdf).

<sup>28</sup> SA.43642 (2015/N) – Sweden, põhjendus 11.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/261398/261398\\_1830463\\_166\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/261398/261398_1830463_166_2.pdf).

<sup>29</sup> Proposal to increase the competitiveness of the Swedish shipping Industry. <https://schjodt.com/news/proposal-to-increase-the-competitiveness-of-the-swedish-shipping-industry>.

<sup>30</sup> Förbättrade regler för svensk tonnagesbeskattning.

<https://www.regeringen.se/contentassets/74c0e07a28ca41c2a6b510180675135d/lagratsremiss-forbatttrade-regler-for-svensk-tonnagebeskattning-web1.pdf>.

<sup>31</sup> Tonnistoverolaki, § 8.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20020476?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=Tonnistoverolaki>.

<sup>32</sup> The Norwegian Special Tax System for Shipping 2018-2027, Decision No: 214/17/COL, põhjendused 26–27. <https://www.eftasurv.int/cms/sites/default/files/documents/decision-214-17-COL.pdf>; Proposal to increase the competitiveness of the Swedish shipping Industry, p 4.2.4.

- Itaalias on abikõlblik laev netotonnaažiga üle 100, välja arvatud juhul, kui sellel puudub rahvusvahelise sõidu ohutustunnistus;<sup>33</sup>
- Leedus on abikõlblik selline merelaev netotonnaažiga üle 100, mis on registreeritud EL-i või EMP liikmesriigi registris, vastab Leedu ja EL-i õigusaktides ette nähtud ohutusstandarditele ning on kooskõlas Leedu poolt ratifitseeritud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (edaspidi *ILO*) ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (edaspidi *IMO*) standarditega;<sup>34</sup>
- Küprose tonnaažikord laeva suurusest ei lähtu ning selle kohaselt on abikõlblik laev merelaev, mis on sertifitseeritud asjakohaste rahvusvaheliste või riiklike reeglite ja nõuete kohaselt ning mis on registreeritud IMO või ILO liikmesriigi laevaregistris.<sup>35</sup>

Merenduse riigiabi suuniste kohaselt soovib Euroopa Komisjon saadaolevaid tõendeid selle kohta, et kõik laevad, mida riigiabi saavad ettevõtjad käitavad, vastavad asjakohastele rahvusvahelistele ja ühenduse ohutusstandarditele, sealhulgas neile, mis on seotud töötingimustega pardal.<sup>36</sup> Samas ei eelda tonnaažikorra kohaldamine, et laev oleks registreeritud Eesti laevaregistris – laev võib olla registreeritud mistahes lepinguriigi registris. Tonnaažikorra puhul võib laev olla ka kolmanda riigi registris, kui lepinguriigi lipu osakaalu nõue on täidetud (TuMS § 52<sup>1</sup> lg-d 1 ja 4). Kui laev on Eesti laevaregistris, saab asjakohastele ohutusstandarditele vastavust kontrollida ja tagada Transpordiamet järelevalve kaudu. Välisriigi registris registreeritud laevadele kohalduvad olenevalt laeva suurusest ja riigi ühinemisest konventsioonidega rahvusvahelised või riigisisised ohutusstandardid. EL-i liikmesriigid aktsepteerivad teise liikmesriigi või kolmanda riigi administratsiooni poolt või nende nimel väljastatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksi (ISM-i koodeks) vastavuse tunnistusi ja meresõiduohutuse korraldamise tunnistusi.<sup>37</sup> Välisriigi registris registreeritud laevad alluvad lipuriigi järelevalvele. Eesti saab välisriigi lippu kandva laeva üle järelevalvet teha vaid sadamariigi kontrolli raames, kui laev siinset sadamat külastab. Asjaolu, et residendist äriühing teenib laevaga Eestis maksutatavat tulu, ei anna riigile iseenesest õigust kontrollida laeva ohutusstandarditele vastavust ning seda olenemata sellest, kas ettevõtja kohaldab tonnaažikorda või tavapäraselt jaotatud kasumi maksustamist. Seega, kui laevale on lipuriigi nõutavad tunnistused väljastatud, võib eeldada, et laev täidab rahvusvahelisi ohutusnõudeid. Samuti, kui rahvusvahelised standardid ei kohaldu laeva suuruse tõttu, ei saa nendele vastavust ka nõuda. Sellisel juhul määratakse laeva ohutusstandardid riigisisese õigusega.

#### Kaupade või reisijate meritsi veo nõue

Sättest jäetakse välja seos kaupade või reisijate meritsi veo rahvusvaheliste reaside üle 50% osakaalu nõudega, kuna § 52<sup>1</sup> lg 5 tunnistatakse kehtetuks (vt selgitused § 52<sup>1</sup> lg 5 juures). Siiski peab laev maksusoodustuse saamiseks tegelema kaupade või reisijate rahvusvahelise meritsi veoga (põhitegevusega TuMS § 52<sup>1</sup> lg 6 mõttes). Kui laeva senistest vedudest on näha, et see tegutseb ainult Eesti vetes (nt sadama ja ankruala vahel sõites), siis ei ole tegemist rahvusvahelise meritsi veoga.

<sup>33</sup> SA.109641 (2023/N) – Italy, põhjendused 17–19.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/20252/SA\\_109641\\_70.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/20252/SA_109641_70.pdf).

<sup>34</sup> SA.45764 (2016/N) – Lithuania, põhjendus 8.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/264914/264914\\_1905495\\_72\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/264914/264914_1905495_72_2.pdf).

<sup>35</sup> SA.51809 (2019/N) – Cyprus, põhjendus 55.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/1/202018/282978\\_2151764\\_167\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/1/202018/282978_2151764_167_2.pdf).

<sup>36</sup> Commission communication C(2004) 43, p 3.1 lõik 7.

<sup>37</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2006. aasta määruse (EÜ) nr 336/2006, mis käsitleb meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi rakendamist ühenduse piires ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 3051/95, (ELT L 064, 04.03.2006, lk 1) art 8. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0336-20190726>.

Selleks, et laev saaks tegeleda kaupade või reisijate rahvusvahelise meritsi veoga, peab ta olema rahvusvahelisteks merereisideks võimeline. Laeva merekindluse tehnilised tingimused ja nõuded on rahvusvaheliselt ette nähtud LL 1966-ga. Konventsiooni kohaldatakse uutele laevadele, mille pikkus on vähemalt 24 meetrit, või olemasolevatele laevadele kogumahutavusega alates 150. Konventsiooni ei kohaldata sõjalaevadele, kalalaevadele ega lõbusõidujahtidele. Konventsiooni kohaselt tohib laev rahvusvahelisele merereisile minna alles siis, kui on läbinud tehnilise ülevaatuse ja märgistatud ning laevale on välja antud rahvusvaheline laadungimärgi tunnistus või vajaduse korral rahvusvaheline laadungimärgist vabastamise tunnistus. Sadamariigi kontrolli tegemisel lähtutakse põhimõttest, et kui laeva kogumahutavus on alla 500, kohaldatakse asjakohase konventsiooni asjakohaseid nõudeid ning selles osas, millele konventsioon ei laiene, võetakse vajalikke meetmeid selle tagamiseks, et asjaomased laevad ei ohusta selgelt meresõiduohutust, tervist ega keskkonda.<sup>38</sup> Laeva merekindluse puhul on viidatud asjakohane konventsioon LL 1966. Seega on LL 1966 järgimine oluline ohutusnõue, mis annab lipuriigile ja sadamariigile kindluse laeva meresõiduohutuse osas.

Muudatuse tulemusena on maksusoodustuse eeldus kehtiva rahvusvahelise laadungimärgi tunnistuse olemasolu, mitte rahvusvaheliste reiside osakaal. Kuna rahvusvaheliste konventsioonidega nõutud tunnistusi võib taotleda iga rahvusvahelise meresõidu võimekusega laev, võib esineda risk, et maksusoodustust saab ettevõtja, kelle laev teeb vaid kohalikku rannasõitu. Sama risk esineb laevapere liikme tulu- ja sotsiaalmaksusoodustuse puhul, sest neid saab samadel alustel. Risk võib pigem tekkida eriotstarbeliste laevade puhul, nagu punkrilaevad või mererajatisi teenindavad laevad. Üksnes riigisiselt tegutsevaid kaubalaevu meil ei ole, Eesti lipu all tegutsev kaubalaevastik tegeleb rahvusvahelise meretranspordiga. Samas eeldab rahvusvahelise laadungimärgi tunnistuse taotlemine ja hoidmine, et laev vastab rahvusvahelistele nõuetele, millega kaasnevaid kulusid üksnes kohalikku rannasõitu tegevate laevade puhul üldjuhul ei kanta. Kuigi Euroopa Liidu reeglid ei välista riigiabi andmist riigisisesele meritsi veole, on käesoleva seaduseelnõu eesmärk soodustada laevandussektori rahvusvahelist konkurentsivõimet. Seetõttu jäetakse kõnealusesse sättesse alles nõue, et laev peab tegutsema kaupade või reisijate rahvusvahelisel meritsi veol ehk olema abikõlblik TuMS-i mõttes. Abikõlblik laev tegeleb § 52<sup>1</sup> lg-s 6 nimetatud tegevusega ning külastab igal aastal vähemalt mingis ulatuses ka väljaspool Eestit asuvat sadamat või mererajatist. Transpordiamet kontrollib igal aastal, kas riigiabi saajad vastavad kehtestatud tingimustele (TuMS § 13 lg 8). Eeltoodud asjaolude ja rahvusvahelise meritsi veo nõude koostoimes ei rakendu maksusoodustus üksnes riigisiselt tegutsevatele laevadele.

## **Muudatuse põhiseaduspärasuse analüüs**

*Põhiõigus, millesse sekkutakse.* Muudetava TuMS § 13 lg-ga 5 on seotud laevapere liikme sotsiaalkindlustuse regulatsioon (SMS § 2 lg 1 p 1<sup>1</sup>, § 2 lg 4 p 8 ja § 7 lg 2<sup>1</sup>; TKindLS § 14<sup>2</sup> lg 1<sup>1</sup>, § 20 lg 6, § 40 lg 1 p 3). Kui nimetatud sätte kohaldamisala laiendatakse, laieneb täiendavatele laevadele ka sotsiaalmaksu ja -maksete soodustus. Maksusoodustus seisneb sotsiaalmaksu ravikindlustuse osa vabastuses ning pensionikindlustuse osa ja töötuskindlustuse

---

<sup>38</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli, art 3 lg-s 2 viidatakse, et laevade puhul kogumahutavusega alla 500 tuleb juhinduda Pariisi memorandumis lisast 1. 26. jaanuari 1982. aasta Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumis laevakontrolli kohta 2. jaos on ette nähtud asjakohased konventsioonid, mida sadamariigi kontrolli raames kohaldatakse, ning lisa 1 tegutsemisjuhised laevade korral, mis jäävad oma väikese suuruse tõttu konventsioonide kohaldamisalast välja. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0016-20250105>.

makse arvestamises kuni 750 euro suuruselt maksubaasilt. Sellega vähenevad laevapere liikme jaoks tervishoiuteenuste kättesaadavus ning sotsiaalkindlustushüvitised ja -toetused. Maksusoodustuse kohaldamisala avardamine puudutab Eesti Vabariigi põhiseaduse (edaspidi PS) §-s 28 sätestatud sotsiaalseid põhiõigusi, täpsemalt lg-ga 1 kaitstud tervisepõhiõigust ja lg-ga 2 kaitstud õigust riigi abile tunnustatud sotsiaalsete riskide korral.

### Tervisepõhiõigus

*Esemeline kaitseala.* PS § 28 lg 1 kaitseb nii inimese vaimset kui ka füüsilist tervist ja sotsiaalset heaolu, sisaldades sotsiaalset põhiõigust nii tervisteenustele kui ka asendussissetulekule tervisest põhjustatud sissetulekukaotuse korral. Riigil on kohustus tagada juurdepääs tervisteenustele. Selleks tuleb luua ja hoida toimivana tervishoiusüsteem, mille kaudu inimesele oleksid haiguse või vigastuse korral ilma ebamõistliku viivitusega kättesaadavad kvaliteetsed tervisteenused.<sup>39</sup> Tööjõumaksude maksusoodustuse kohaldamisega jääb laevapere liige ilma ravikindlustusest ja ajutise töövõimetuse hüvitisest, mis kuuluvad isiku tervisepõhiõiguse sfääri.

*Isikuline kaitseala.* PS § 28 lg 1 kohane õigus tervise kaitsele on igapäevane põhiõigus.

*Riive tuvastamine.* Eesti sotsiaalkindlustussüsteemis on tööelisel elanikkonnal ravikindlustus ja ajutise töövõimetuse hüvitis seotud sotsiaalmaksu ravikindlustuse osa tasumisega, mistõttu maksusoodustuse kohaldamine (maksu mittetasumine, TuMS § 13 lg 5 koostöös SMS § 2 lg 1 p-ga 1<sup>1</sup>, § 2 lg 4 p-ga 8, § 7 lg-ga 2<sup>1</sup> ja § 10 lg-ga 2) avaldab vahetut mõju isikute sotsiaalsetele tagatistele. Laevapere liikmed, kelle tööjõukuludelt säästetakse, jäävad selle tulemusel ilma riiklikust sundravikindlustusest ja ajutise töövõimetuse hüvitisest. Seetõttu kujutab maksusoodustuse kohaldamisala laiendamine endast tervisepõhiõiguse riivet.

*Piiriklausel ja riive legitiimne eesmärk.* PS § 28 lg-s 1 sätestatud õigus tervise kaitsele ei ole absoluutne. Seadusreservatsioonita põhiõiguse piiramise õigustusena saavad arvesse tulla teised põhiõigused või muud põhiseaduslikud väärtused.<sup>40</sup> Kui riivel on legitiimne eesmärk ja riive on selle saavutamiseks proportsionaalne, on riive põhiseaduspärane.<sup>41</sup>

Kavandatava muudatuse eesmärk on tugevdada Eesti laevandusettevõtjate konkurentsivõimet ja jätkusuutlikkust. Tööjõumaksude maksusoodustused kohalduvad Eesti lipu all sõitvatele laevadele ning teatud juhtudel ka lepinguriigi lipuga laevadele, kui Eesti residendist laevapere liikmele maksab töötasu Eesti töandja. Laevandusettevõtjatele teiste riikidega võrreldava tööjõukulude taseme pakkumine loob eeldused selleks, et laevandusettevõtlus ja sellega seotud töökohad säiliks Eestis, mis toetab omakorda PS §-s 29 sätestatud töökoha valikuvabadust. Muudatuste laiem eesmärk on suunata laevandusettevõtlust tagasi Euroopa Majanduspiirkonda ja vähendada olukordi, kus tegevus viiakse väiksema maksukoormusega kolmandatesse riikidesse. Kui laevapere liige töötab kolmanda riigi lipu all sõitval laeval, puudub tal üldjuhul lipuriigi sotsiaalkindlustus ning samuti ei laiene talle tulumaksusoodustus. Kokkuvõtvalt on muudatuse legitiimne eesmärk suunatud majanduse toimimise ja tööhõive tagamisele, mis on põhiseaduslikult kaitstavad väärtused.

---

<sup>39</sup> Henberg, A., Muller, K., Sarapuu, A. PS § 29 kommentaarid, p-d 2 ja 9 – Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne, viies, parandatud ja täiendatud väljaanne. Justiitsministeerium: 2020. <https://pohiseadus.ee/public/PSkomm2020.pdf>.

<sup>40</sup> Riigikohtu üldkogu 02.06.2008 otsus nr [3-4-1-19-07](#), p 23.

<sup>41</sup> Riigikohtu põhiseaduslikkuse järelevalve kolleegiumi 14.05.2013 otsus nr [3-4-1-7-13](#), p 42.

*Riive proportsionaalsus.* Järgmisena kontrollitakse, kas tervisepõhiõiguse riive, mis tuleneb TuMS § 13 lg 5 kohaldamisala laiendamisest koostoimes SMS § 2 lg 1 p-ga 1<sup>1</sup>, § 2 lg 4 p-ga 8, § 7 lg-ga 2<sup>1</sup> ja § 10 lg-ga 2, vastab PS §-ga 11 sätestatud üldistele põhiõiguste kitsendamise piiridele, ehk teisisõnu, kas laevapere liikmete sundravikindlustuse kaotamine on proportsionaalne riivega soovitava legitiimse eesmärgi saavutamiseks. Põhiõiguse piirang on proportsionaalne, kui abinõu on eesmärgi saavutamiseks sobiv, vajalik ja mõõdukas. Ilmselgelt ebasobiva või mittevajaliku abinõu korral on proportsionaalsuse kontrollimine järgmistel astmetel tarbetu.<sup>42</sup>

*Sobivus.* Sobiv on meede, mis soodustab legitiimse eesmärgi saavutamist. Sobivuse seisukohalt on vaieldamatult eaproportsionaalne meede, mis ühelgi juhul ei soodusta eesmärgi saavutamist.<sup>43</sup> Laevapere liikmete sundravikindlustuse kaotamine on legitiimse eesmärgi – tugevdada Eesti laevandusettevõtjate konkurentsivõimet ja jätkusuutlikkust – saavutamiseks sobiv abinõu, kuna vähendab laevandusettevõtjate kulusid.

*Vajalikkus.* Meede on vajalik, kui eesmärki ei ole võimalik saavutada mõne teise, isikut vähem koormava meetmega, mis on vähemalt sama efektiivne kui esimene.<sup>44</sup> Meeskonnaga seotud kulud on laevandusettevõtja üks suurimatest kuludest ja seejuures üks vähestest, mida lipuriik saab mõjutada. Laevandusettevõtjate kulude vähendamise alternatiiv oleks tööjõukulude hüvitamine riiklike toetuste kaudu, mis ei mõjuta sotsiaalkindlustuse baasi. Tegemist on üksnes teoreetilise alternatiiviga, kuna sellise soodustuse pakkumiseks riigil eelarvelised vahendid puuduvad. Seadusandja ei ole valmis tagama töötavatele isikutele ravikindlustust riiklikest vahenditest. Põhiseaduse kommentaaride kohaselt ei loeta oluliselt kulukamat meedet odavamaga samaväärseks.<sup>45</sup> Seega on abikõlbliku laeva laevapere liikmete sundravikindlustuse kaotamine vajalik meede, kuna sama eesmärgi saavutamiseks puuduvad tõhusamad abinõud.

*Mõõdukus.* Meetme mõõdukuse üle otsustamiseks tuleb kaaluda ühelt poolt põhiõigusse sekkumise ulatust ja intensiivsust, teiselt poolt aga eesmärgi tähtsust. Otsustav on see, kas meetmega saavutatud legitiimne eesmärk (kasu) kaalub üles riivist tingitud kahju.<sup>46</sup> TuMS § 13 lg 5 muutmiseiga kaasnev tervisepõhiõiguse riive on mõõdukas. Põhiõiguse riive ei ole intensiivne, arvestades meretöö seaduse (edaspidi *MTööS*) ja tervishoiuteenuste korraldamise seaduse (edaspidi *TTKS*) sätteid, mis tagavad laevapere liikme tervise kaitse teatud juhtudel. Esiteks vastutab reeder *MTööS*-i 3. jao kohaselt laevapere liikme meretöölepingu kehtivuse ajal tema meditsiiniabi ja haigushüvitise eest. Teiseks on *TTKS* § 6 lg 1 järgi igal Eesti Vabariigi territooriumil viibival inimesel õigus saada vältimatut abi.<sup>47</sup> Seega toob muudatus laevapere liikmele kaasa tasulise üld- ja eriarstiabi üksnes juhul, kui ta haigestub töölt vabal ajal ega vaja vältimatut abi. Eesmärgi poolel on kaalukausil laevandusettevõtjate jätkusuutlikkus (PS § 31) ja tööhõive (PS § 29), mis omakorda tagavad töökoha valiku vabaduse. Olukorras, kus teised lipuriigid ei rakenda laevapere liikmetele tööjõumakse (iseäranis kolmandad riigid) või hüvitavad need (Skandinaavia maad), on Eesti laevandusettevõtjatel keeruline konkurentsipüsida ning tegevust pikka aega jätkata. Kui muudatusi ei tehta, on oht, et laeva lipu vahetusega viiakse töökohad teise riiki või kaovad need sootuks.

---

<sup>42</sup> Riigikohtu üldkogu 17.06.2004 otsus nr [3-2-1-143-03](#), p 20.

<sup>43</sup> Kalmo, H., Kask, O. PS § 11 kommentaarid, p 31.

<sup>44</sup> Samas.

<sup>45</sup> Samas, p 47.

<sup>46</sup> Samas, p-d 31 ja 51.

<sup>47</sup> Vältimatu abi on tervishoiuteenus, mida osutatakse olukorras, kus abi edasilükkamine või selle andmata jätmine võib põhjustada abivajaja surma või püsiva tervisekahjustuse.

Leevendava meetmena on laevapere liikmel rahaliste kulutuste riskide maandamiseks võimalik saada kindlustatud isikuga võrdväärne ravikindlustus, sõlmides Tervisekassaga lepingu. Selleks saab ta kasutada tulumaksusoodustusega säästetud raha. Kirjeldatud juhul jääks laevapere liige siiski ilma ajutise töövõimetuse hüvitisest, mida ravikindlustuse lepingu sõlmimisega ei kaasne.

Tervisepõhiõigusega seotud riigi kohustuse ulatuse kindlaksmääramisel tuleb arvestada, et sotsiaalsete põhiõiguste maht sõltub riigi majanduslikust olukorrast ja sotsiaalsete õiguste tagamisel on seadusandjal avar diskretsiooniõigus.<sup>48</sup> Teisisõnu, seadusandjal on ulatuslik otsustusõigus, kuidas tagada inimeste tervisepõhiõiguse kaitse. Välistatud ei ole sotsiaalkindlustussüsteemi kaudu tervisteenuste kättesaadavaks tegemisel osalise rahastamise kohustuse inimesele jätmine, kuid teenuse eest inimeselt võetava tasu suurus peab tagama inimesele teenuse majandusliku kättesaadavuse.<sup>49</sup> Samuti piirab Riigikogu vaba otsustusõigust sotsiaalsete põhiõiguste ümberkujundamisel õiguspärase ootuse põhimõtte.

Vabatahtliku ravikindlustuse kindlustusmakse arvutatakse eelmise kalendriaasta keskmise brutokuupalga alusel. 2026. aastal on kindlustusmakse 257,5 eurot kuus. Abikõlblikul laeval töötava laevapere liikme tulumaks on 0% ja eeldatav tulumaksusoodustus keskmiselt 298,76 eurot kuus. Seega on vabatahtliku ravikindlustusega liitumine puudutatud isikutele majanduslikult kättesaadav. Alternatiivina on neil võimalik soetada tervisekindlustus eraõiguslikult kindlustusseltsilt, mis võib olla eeltoodust soodsam.

Õiguspärase ootuse põhimõtte kohaselt on igapäevaelus õigus tegutseda mõistlikus ootuses, et rakendatav seadus jääb kehtima. Seaduses tehtav muudatus ei tohi olla õiguse subjektide suhtes sõnamurdlik. Siiski võib seadusandja õigussuhteid muutunud olude põhjal ümber kujundada ning sellega paratamatult halvendada mõnede ühiskonnaliikmete olukorda. Otsus selle kohta, milliseid reforme ellu viia ja milliseid ühiskonnagruppe nende reformidega eelistada, on seadusandja pädevuses.<sup>50</sup> Eeltoodu kinnitab, et seadusandjal on õigus muuta isiku suhtes rakendatavat normi isikule ebasoodsamaks. Käesoleval juhul kaasneb muudatusega puudutatud isikutele korruga nii ebasoodus kui ka soodus mõju: isikud jäävad küll sundravikindlustusest ilma, kuid samal ajal kohaldub töötasule tulumaksusoodustus. Seega on mõjud laevapere liikme jaoks eeldatavasti tasakaalus ja laevandusettevõtja jaoks positiivsed.

### Õigus riigi abile tunnustatud sotsiaalsete riskide korral

*Esemeline kaitseala.* PS § 28 lg 2 annab õiguse riigi abile vanaduse, töövõimetuse, toitjakaotuse ja puuduse korral. Riigikohus on PS § 28 lg-ga 2 kaitstavaks pidanud ka töötust.<sup>51</sup> Sättes kaitstud sotsiaalsete riskide korral põhineb abi andmise kohustus PS §-s 10 sätestatud sotsiaalriigi põhimõttel. See tähendab, et riik peab looma sotsiaalkindlustussüsteemi, mis hoiab inimest vaesusesse langemast. Tööjõumaksude maksusoodustuse kohaldamisega vähenevad laevapere liikme pension ja töötuskindlustushüvitis, mis kuuluvad põhiseadusega kaitstud sotsiaalsete riskide sfääri.

*Isikuline kaitseala.* PS § 28 lg 2 kohane õigus riigi abile sotsiaalsete riskide korral on Eesti kodaniku põhiõigus. Eelduslikult on sama õigus ka välisriigi kodanikul, kes on asunud Eestisse elama ja töötama ehk on sisuliselt siinse ühiskonna liige.<sup>52</sup>

<sup>48</sup> Henberg, A., jt. PS § 28 kommentaarid, p 10.

<sup>49</sup> Samas, p 9.

<sup>50</sup> Riigikohtu põhiseaduslikkuse järelevalve kolleegiumi 02.12.2004 otsus nr [3-4-1-20-04](#), p-d 13 ja 14.

<sup>51</sup> Riigikohtu halduskolleegiumi 21.11.2011 otsus nr [3-3-1-27-11](#), p 11.

<sup>52</sup> Henberg, A., jt. PS § 29 kommentaarid, p 19.

*Riive tuvastamine.* Eesti sotsiaalkaitseüsteemis pakub esmast kaitset töötusriski korral töötuskindlustushüvitis ning vanaduse riski korral vanaduspension, mille saamise tingimused on reguleeritud vastavalt TKindlS-is ja RPKS-is. Vanaduspensioni saamise õigus ning selle ja töötuskindlustushüvitise suurus on seotud vastavalt tasutud sotsiaalmaksu pensionikindlustuse osale ja töötuskindlustusmaksule, mistõttu maksusoodustuse kohaldamine (maksu tasumine maksubaasilt 750 eurot, TuMS § 13 lg 5 koostoimes SMS § 2 lg 4 p-ga 8, § 7 lg-ga 2<sup>1</sup> ja TKindlS § 40 lg 1 p-ga 3) avaldab mõju isikute sotsiaalsetele tagatistele. Laevapere liikmed, kelle tööjõukuludelt säästetakse, saavad selle tulemusel tulevikus väiksemat pensioni ja töötuskindlustushüvitist. Seetõttu kujutab maksusoodustuse kohaldamisala laiendamine endast sotsiaalsete põhiõiguste riivet. Põhiõiguse riivega on tegemist ka juhul, kui riik vähendab olemasolevat sotsiaalkaitse taset.

*Piiriklausel ja riive legitiimne eesmärk.* PS § 28 lg 2 sisaldab lihtsat seadusreservatsiooni: säte ei kirjuta seadusandjale ette, millises õiguslikus vormis ja milliste seadustega tuleb isikule tagada abi. Seega on riigil avar diskretsiooniõigus selles, kuidas täpselt inimestele vajalik abi tagada.

Kavandatava muudatuse eesmärk on tugevdada Eesti laevandusettevõtjate konkurentsivõimet ja jätkusuutlikkust. Laevandusettevõtjatele teiste riikidega võrreldava tööjõukulude taseme pakkumine loob eeldused selleks, et laevandusettevõtlus ja sellega seotud töökohad säiliks Eestis, mis toetab omakorda PS §-s 29 sätestatud töökoha valikuvabadust. Muudatuste laiem eesmärk on suunata laevandusettevõtlust tagasi Euroopa Majanduspiirkonda ning vähendada olukordi, kus tegevus viiakse väiksema maksukoormusega kolmandatesse riikidesse. Laevapere liikmel, kes töötab kolmanda riigi lipuga laeval, üldjuhul puudub lipuriigi sotsiaalkindlustus ja samuti ei laiene talle tulumaksusoodustus. Kokkuvõtvalt on muudatuse legitiimne eesmärk suunatud majanduse toimimise ja tööhõive tagamisele, mis on põhiseaduslikult kaitstavad väärtused.

*Riive proportsionaalsus.* Järgmisena kontrollitakse, kas potentsiaalne põhiõiguse riive, mis tuleneb TuMS § 13 lg 5 kohaldamisala laiendamisest koostoimes SMS § 2 lg 4 p-ga 8, § 7 lg-ga 2<sup>1</sup> ja TKindlS § 40 lg 1 p-ga 3, vastab PS §-ga 11 sätestatud üldistele põhiõiguste kitsendamise piiridele. Teisisõnu, kas laevandusettevõtja tööjõumaksude vähendamine, mis toob endaga kaasa laevapere liikmete sotsiaalkindlustuse vähenemise, on proportsionaalne riivega soovitava legitiimse eesmärgi saavutamiseks.

*Sobivus.* Sobiv on meede, mis soodustab legitiimse eesmärgi saavutamist. Laevandusettevõtja tööjõumaksude vähendamine on legitiimse eesmärgi – tugevdada Eesti laevandusettevõtjate konkurentsivõimet ja jätkusuutlikkust – saavutamiseks sobiv abinõu, kuna vähendab laevandusettevõtjate kulusid.

*Vajalikkus.* Meede on vajalik, kui eesmärki ei ole võimalik saavutada mõne teise, isikut vähem koormava meetmega, mis on vähemalt sama efektiivne kui esimene. Meeskonnaga seotud kulud on laevandusettevõtja üks suurimatest kuludest ja seejuures üks vähestest, mida lipuriik saab mõjutada. Laevandusettevõtjate kulude vähendamise alternatiiv oleks tööjõukulude hüvitamine riiklike toetuste kaudu, mis ei mõjuta sotsiaalkindlustuse baasi. Tegemist on üksnes teoreetilise alternatiiviga, kuna sellise soodustuse pakkumiseks riigil eelarvelised vahendid puuduvad. Seadusandja ei ole valmis tagama töötavatele isikutele ravikindlustust riiklikest vahenditest. Seega on abikõlbliku laeva laevapere liikmete tööjõumaksude vähendamine vajalik meede, kuna sama eesmärgi saavutamiseks puuduvad tõhusamad abinõud.

*Mõõdukus.* Meetme mõõdukuse üle otsustamiseks tuleb kaaluda ühelt poolt põhiõigusse sekkumise ulatust ja intensiivsust, teiselt poolt aga eesmärgi tähtsust. TuMS § 13 lg 5 muutmisega kaasnev sotsiaalse põhiõiguse riive on mõõdukas. Põhiõiguse riive ei ole intensiivne, kuna laevapere liige ei jää täielikult töötuskindlustusest ilma, vaid seda makstakse arvestatuna 750 eurolt. Vanadus- ja vabatahtliku pensioni sissemaksed toimuvad maksubaasilt, mis vähendab tulevase pensioni suurust. Vanaduspensionihul suurendab riivet asjaolu, et ühe aasta pensionikindlustusstaazi saamiseks tuleb töötada rohkem kui üks aasta, sest maksubaas 750 eurot on nüüdseks alla kehtiva töötasu alammäära (946 eurot). Vanaduspensionist saamise eelduseks on pensionistaaž vähemalt 15 aastat. Kui meremees töötab terve tööea üksnes abikõlblikel laevadel, maksubaas ei muutu ja töötasu alammäär kerkib edasi, siis esineb mõningane risk, et ta vanaduspensionist ei saa. Siiski on see võimalus üksnes teoreetiline. Meretööl kasutatakse sagedasti tähtajalisi töölepinguid ja meremees jõuab seega tööea jooksul töötada mitmel laeval, mis kannavad tihti ka eri riikide lippe. Kui meremees töötab Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi lippu kandval laeval vähemalt ühe aasta, siis pensionistaažid liidetakse.<sup>53</sup> Kolmanda riigi lipu all töötamise korral aga enamasti sotsiaalkindlustust ei ole ja kui töötatakse peamiselt sellistel laevadel, siis pensioniõigust ei teki. Lisaks võib meremees vahetada merelise töö maismaatöö vastu, millega kaasnevad tavapärased sotsiaaltagatised. Seega sõltub riive intensiivsus kokkuvõttes konkreetse laevapere liikme töökäigust. Eesmärgi poolel on kaalukausil laevandusettevõtjate jätkusuutlikkus (PS § 31) ja tööhõive (PS § 29), mis omakorda tagavad töökoha valiku vabaduse. Olukorras, kus teised lipuriigid ei rakenda laevapere liikmetele tööjõumakse (iseäranis kolmandad riigid) või hüvitavad need (Skandinaavia maad), on Eesti laevandusettevõtjatel keeruline konkurentsipüsida ning tegevust pikka aega jätkata. Kui muudatusi ei tehta, on oht, et laeva lipu vahetusega viiakse töökohad teise riiki või kaovad need sootuks.

Nii töötuse kui ka vanaduse puhul on riigi kohustus luua süsteem, mis tagaks, et isikute elatustase oleks mõistlikus proportsioonis varasemaga ega langeks allapoole vaesuspiiri.<sup>54</sup> See aga ei tähenda, et põhiseadus kohustab riiki tingimusteta tagama, et isikule töötuse või vanaduse puhul antav abi on puuduse korral antavast abist suurem. PS § 28 lg-s 2 nimetatud sotsiaalsete riskide korral ei lasu riigil ainuvastutus, vaid isiku toimetuleku eest vastutab nii riik kui ka isiku perekond. Riigikohus on leidnud, et vanadus koos sellest tuleneva abivajadusega on selgelt ette nähtav sotsiaalne risk, milleks töövõimelisel ja -ealisel inimesel on enamasti võimalik valmistuda. Isiku enda vastutus selle eest, et talle oleks vanaduses tagatud kõrgem abitase võrreldes üksnes puuduse vältimiseks antava abiga, seisneb eeskätt tema (või tema eest teise isiku, nt tööandja) antavas panuses riigi loodud sotsiaalkaitsesüsteemidesse riigi ette nähtud ulatuses, tingimustel ja korras. Panus võib tähendada rahalist panust maksude, kindlustusmaksete vms vormis, töötamist kindla ajavahemiku vältel või seadusandja määratud muu sarnase tingimuse täitmist. Seejuures peaks isikule vanaduse korral tagatud abi olema seda suurem, mida suurem on olnud tema enda panus riigi loodud vanaduskaitset tagavasse süsteemi.<sup>55</sup>

Mõõdukuse hindamisel tuleb arvestada, et sotsiaalkindlustussüsteemi ülesehitamisel on Riigikogul avar diskretsiooniõigus. Kui seadusandja on määranud isiku enda või tema eest antava panuse sotsiaalkaitsesüsteemidesse kui töötusabi või vanadusabi saamise eelduse, tekib isikul õigus sellist abi saada üksnes juhul, kui ta on need tingimused täitnud. Eeltoodust tuleneb,

---

<sup>53</sup> Pension välisriigist. Pensionikeskus. <https://www.pensionikeskus.ee/i-sammas/pension-valisriigist/>.

<sup>54</sup> Riigikohtu üldkogu 20.10.2020 otsus nr 5-20-3, p 41; Digest of the case law of the European Committee of Social Rights. Council of Europe, 2022, p 121. <https://rm.coe.int/digestecsr-prems-106522-web-en/1680a95dbd>.

<sup>55</sup> Riigikohtu otsus nr 5-20-3, p 42.

et kui isik ei ole kollektiivsesse sotsiaalkindlustussüsteemi panustanud või on seda teinud vaid vähesel määral, on tal õigus riigi vastusooritusele võrreldavas määras seni, kuni ta ei lange allapoole vaesuspiiri. Vaesusesse sattumist saab kõnealune laevapere liige vältida, näiteks kasutades tulumaksusoodustusest saadud vahendeid säästmiseks või investeerimiseks.

Töötuskindlustushüvitise ja vanaduspensioni kõrval on riik loonud täiendavad kaitsemehhanismid, et tagada isikule sotsiaalsete riskide realiseerumise korral minimaalne sissetulek. Alates 2026. aastast on peale sissetulekupõhise töötuskindlustushüvitise võimalik saada ka baasmääras töötuskindlustushüvitist, mille saamise õigus on laiem. Hoolimata sissemaksete suuruselt on isikule, kellel on õigus töötuskindlustushüvitist saada, igal juhul tagatud vähemalt minimaalne hüvitis, mis on 50% eelmise kalendriaasta kuu töötasu alammäärast (2026. aastal 443 eurot). Kui isikul pole pensioniikka jõudes pensionistaaži puudumise tõttu õigust vanaduspensioni saada, aga ta on elanud vahetult enne taotlemist vähemalt viis aastat Eestis, on tal õigus saada rahvapensioni (2026. aastal 414 eurot). Rahvapensioni määras pension määratakse ka isikule, kelle vanaduspension osutuks eelnimetatust väiksemaks. Samuti tagab riik puuduse korral minimaalse sissetulekukaitse toimetulekutoetusega, mida reguleeritakse sotsiaalhoolekande seadusega.

### Kokkuvõte

Kokkuvõtvalt võib öelda, et kuigi tervisepõhiõigus ja põhiõigus riigi abile tunnustatud sotsiaalsete riskide korral tulenevad põhiseaduse aluspõhimõtetele olevatest inimväärikuse ja sotsiaalriigi põhimõtetest (PS § 10), lähtub põhiseadus siiski isiku autonoomsusest ja vabadusest, mille kohaselt vastutab inimene endale inimväärse elu kindlustamise eest eelkõige ise. Eelnõukohase muudatusega kaasnevat sotsiaalsete hüvede vähenemist tasakaalustab tulumaksusoodustus, millest saadavat lisaraha saab laevapere liige kasutada oma sotsiaalseks kindlustamiseks endale sobival viisil. Võimalusi oma tervise ja tuleviku kindlustamiseks on tänapäeva avatud ühiskonnas piisavalt. Kui muudatustega kaasnev laevapere liikmele ei sobi, on tal võimalik kasutada vaba eneseteostuse (PS § 19 lg 1) ja töökoha vaba valiku (PS § 29 lg 1) õigust. Välisriigi lipuga laevale tööle asudes tuleb laevapere liikmel arvestada, et sellisel juhul ei pruugi tema sotsiaalkindlustuse tase tõusta. Kolmanda riigi lippu kandval laeval töötades sotsiaalkindlustus enamasti puudub ning sellisel juhul ei kohaldu saadud tasule ka tulumaksusoodustus. Kuna pärast muudatuste jõustumist säilib laevapere liikmel vähemalt minimaalne sotsiaalkaitse tase ja talle on tagatud vahendid enda täiendavaks kindlustamiseks, ei too muudatused kaasa ebaproportsionaalset põhiõiguste riivet. Seega on riive tervisepõhiõigusele ja põhiõigusele riigi abile tunnustatud sotsiaalsete riskide korral põhiseadusega kooskõlas.

**TuMS § 13 lg-s 6** asendatakse laeva kogumahutavuse nõue LL 1966 kohase rahvusvahelise laadungimärgi tunnistuse olemasolu nõudega. Säte näeb ette tulumaksusoodustuse laevapere liikmele, kes töötab süvendajal või puksiiril (TuMS § 52<sup>1</sup> lg 11) väljaspool sadamat ja Eesti territoriaalmerd. Süvendajad ja puksiirid on oma olemuselt eriotstarbelised laevad, mis on tavalisest reisi- ja kaubalaevast enamasti väiksemad. Juba kehtiva seaduse ettevalmistamisel toodi välja, et: „Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna hinnangul on maailmas olemas süvendajaid kogumahutavusega üle 500, kuid üldjuhul meie piirkonnas jääb nende kogumahutavus alla 500. Puksiiride keskmine kogumahutavus on umbes 200 ringis. Eeltoodust

võib seega eeldada, et tõenäoliselt pole palju süvendajaid ja puksiire, mis tulevikus erirežiimi tingimustele üldse kvalifitseeruks ning seega mõju majandusele on siinkohal väike<sup>56</sup>.

**TuMS § 13 lg-s 7** uuendatakse viidet TuMS § 52<sup>1</sup> lg 3 p-dele kooskõlas nimetatud sättes tehtavate muudatustega.

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg-sse 1, lg 10 p-desse 1 ja 3 ning lg 13** sissejuhatavasse osasse lisatakse tonnaažikorra võimaliku rakendajana mitteresidendist äriühing, kellel on Eestis püsiv tegevuskoht (vt põhjendusi TuMS § 1 lg 3<sup>1</sup> muudatuse juures). Muudatus tehakse paragrahvis läbivalt.

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg-s 1** sisalduvat TuMS §-de 49–52 kohaldamise välistust täiendatakse § 53 kohaldamise välistusega. Muudatus tuleneb sellest, et tonnaažikorra kohaldamise võimalust laiendatakse mitteresidendist äriühingule, kellel on Eestis püsiv tegevuskoht. Tonnaažikorra alusel tulumaksu maksmine on sellisel juhul maksumaksja jaoks vabatahtlik alternatiiv §-s 53 sätestatud maksukohustusele.

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg-s 3** muudetakse tingimusi, millele vastavad ettevõtjad võivad tonnaažikorda rakendada. Tonnaažikorda saab edaspidi kohaldada ettevõtja, kes teeb abikõlbliku laeva käitamisega seotud strateegilised ja ärilised juhtimisotsused Eestis. Sättest jäetakse välja nõue, mille kohaselt peab äriühing olema võtnud endale vastutuse abikõlbliku laeva meresõiduohutusalase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest ning olema vastavalt sertifitseeritud (ISM-reederi nõue). Samuti jäetakse välja nõue, et laeva tehnilised juhtimisotsused tuleb teha Eestis ja meeskonna juhtimisega seotud otsused lepinguriigis. Senise lõike p-d 4 ja 5, mis käsitlevad raskustes olevat ettevõtjat ja riigiabi tagasimaksmise kohustuse täitmata jätmist, jäävad kehtima p-dena 2 ja 3.

#### ISM-reederi nõue

Kehtiv regulatsioon võimaldab tonnaažikorda kasutada üksnes residendist äriühingul, kes on võtnud endale vastutuse abikõlbliku laeva meresõiduohutusalase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest ning on vastavalt sertifitseeritud (TuMS § 52<sup>1</sup> lg 3 p 1). 2020. aastal jõustunud seaduse seletuskirjas<sup>57</sup> on märgitud, et sisuliselt on tegemist meresõiduohutuse seaduse ja meretöö seaduse mõistes (hõlmatud on nimetatud seadustes sätestatud valdamise, kasutamise ja vastutuse võtmise tingimused) reederiga<sup>58</sup>, kellele on tonnaažikorra kohaldamise õiguse saamiseks kehtestatud juhtimisotsuste kohta lisatingimused. Samuti on märgitud, 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. Seadusmuudatustele eelnenud töögrupi 2017. aasta tööfailist nähtub, et algselt on abikõlbliku ettevõtjana plaanitud nimetada nii reederit kui ka laevaomanikku ning soovitud leida selgust, kas laevahaldusettevõtjad, kes pakuvad laevaomanikele mitmesuguseid teenuseid, nagu meeskondade haldamine, tehniline haldamine ja ärihaldamine, on reederid

---

<sup>56</sup> Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse ning teiste seaduste muutmise seadus 100 SE, lk 16. <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/7a1e470d-16a0-45ac-aaa7-f8da795fc9a1/>.

<sup>57</sup> 722 SE, lk 66.

<sup>58</sup> Reeder meresõiduohutuse seaduse tähenduses on isik, kes on võtnud laeva omanikult lepinguga kohustused ja vastutuse laeva meresõiduohutusalase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest vastavalt rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel alusel kehtestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelisele koodeksile (ISM-i koodeks) ja on Transpordiamet poolt vastavalt sertifitseeritud (nn ISM-i (International Safety Management) reeder). Reeder meretööseaduse tähenduses on isik, kes meretöölepingu sõlmimisega võtab endale töösuhtes tööandja õigused, kohustused ja vastutuse.

mõistega kaetud. Hiljem on viide reederile ja omanikule asendatud käitaja mõistega, kuna see hõlmab nii omanikest kui ka mitteomanikest käitajaid.

Siiski välistab kehtiv regulatsioon tonnaažikorra kohaldamise mitme laevanduses tavapärase ärimudeli puhul. Tonnaažikorda ei saa kasutada laevaomanikud, kes ostavad ISM-reederiteenuse sisse, ega laevaperega prahtijad, kelle puhul ISM-reederiks võib olla laevaomanik või kolmas isik. Seaduse tekstist lähtudes ei saa tonnaažikorda kasutada ka ettevõtja, kes on muidu küll ISM-reeder, kuid kelle laeva ISM-reeder on näiteks prahilepingust tulenevalt teine ettevõtja.

Praktikas ei pruugi laevaomanik ega prahtija olla laeva ISM-reeder. Sageli on vastutus laeva ohutu käitamise ja ohutusjuhtimissüsteemi eest antud eraldi laevahaldusettevõtjale, kes tegutseb kooskõlas rahvusvahelise ohutu juhtimise koodeksi (ISM) nõuetega. Selline rollijaotus on rahvusvahelises laevanduses tavapärane ning võimaldab omanikel ja prahtijatel keskenduda äritegevusele, samal ajal kui spetsialiseerunud ettevõtja tagab ohutus- ja keskkonnanõuete täitmise.

Merenduse riigiabi suunised<sup>59</sup> käsitlevad laevaomanikku, kuid kohalduvad ka laevahaldusettevõtjale, kes on võtnud laevaomanikult täieliku vastutuse laeva käitamise eest (kooskõlas ISM-i koodeksi nõuetega). Laevahaldurite riigiabi suunis<sup>60</sup> omakorda võimaldab riigiabi anda ka ettevõtjatele, kes tegelevad üksnes laeva meeskonna või tehnilise haldamisega. Seega on Eesti riigiabi subjektid määratletud kitsamalt kui suunised lubavad.

Laevandusettevõtjate ammendava hõlmamise näitena saab esile tuua Küprose, Sloveenia ja Hollandi riigiabi skeemid:

- Küprosel saab tonnaažikorda kasutada iga omanik, prahtija või laevahaldur, kes omab, prahib või haldab (osutab juhtimisteenusid) abikõlblikku laeva, mis tegeleb abikõlbliku laevandustegevusega.<sup>61</sup> Kui ettevõtja laevastikus on ka muid kui lepinguriigi lippu kandvaid laevu, peab laevastiku äriline ja strateegiline juhtimine toimuma Küprosel;<sup>62</sup>
- Sloveenias on abikõlblik iga isik (sh sidusettevõtte või püsiv tegevuskoht), kel on ettevõtja tulumaksukohustus Sloveenias, kes tegutseb meretranspordis ja rahvusvahelises laevanduses ning käitab ühte või rohkemat abikõlblikku laeva, mille strateegilised ja ärilised juhtimisotsused teeb abikõlblik ettevõtja või kolmas osapool Sloveeniast. Sloveenia on selgitanud, et juhtimisotsuste Sloveeniast tegemise nõue ei riku siseturu reegleid, sest EMP laevaomanik on Sloveenias maksustatud vaid juhul, kui juhtimisotsused tehakse seal;<sup>63</sup>
- Hollandis on abikõlblikud laevaomanik, laevahaldur ja ettevõtja, kes tegeleb laeva sisseprahtimisega ning kes:
  - käitab suures osas Hollandist laeva, mis kannab lepinguriigi lippu ning mida ta omab ega ole laevapereta välja prahtinud või mis on tal laevapereta sisseprahtitud;
  - tegeleb kellegi teise heaks laeva ärilise juhtimisega Hollandist, eeldusel et ta käitab ka enda omandis olevat laeva;
  - käitab aja- või reisiprahilepinguga sisseprahtitud laeva (vt allpool lisatingimusi), eeldusel et ta käitab ka enda omandis olevat laeva;

---

<sup>59</sup> Commission communication C(2004) 43.

<sup>60</sup> Komisjoni teatis 2009/C 132/06.

<sup>61</sup> Guide to Cyprus Tonnage Tax System (TTS), Shipping Deputy Ministry: Limassol 2021. <https://www.gov.cy/media/sites/25/2024/05/TAX-SYSTEM-BOOKLET-2021.pdf>.

<sup>62</sup> SA.51809, põhjendus 25.

<sup>63</sup> SA.48949, põhjendused 17–18.

- teeb laeva meeskonnaga seotud ja tehnilised juhtimisotsused Hollandist kellegi teise heaks.<sup>64</sup>

Eeltoodut arvestades ja selleks, et suurendada Eesti tonnaažikorra konkurentsivõimet, laiendatakse muudatusega tonnaažikorra kohaldajate ringi kõigile laevandusettevõtjatele.

#### Juhtimisotsuste tegemine

Praeguse TuMS § 52<sup>1</sup> lg 3 p 2 järgi tuleb laeva käitamisega seotud strateegilised, ärilised ja tehnilised juhtimisotsused teha Eestis ning p 3 järgi laeva meeskonna juhtimisega seotud otsused lepinguriigis.

Merenduse riigiabi suunised seavad kolmanda riigi lipu all sõitvate laevade tonnaažikorda hõlmamise tingimuseks, et kõigi tonnaažikorraga hõlmatavate laevade strateegiline ja äriiline juhtimine toimub liikmesriigi territooriumilt. Abi peab olema vajalik laevade strateegilise ja ärilise juhtimise tagasitoomiseks Euroopa ühendusse, samuti peavad kõik abi saajad olema liikmesriigis ettevõtte tulumaksukohuslased.<sup>65</sup> Seega seab praegune regulatsioon merenduse riigiabi suunistest rangemad nõuded, sätestades nõuded ka tehniliste ja laeva meeskonna juhtimise otsuste asukohale. Muudatusega nõuded ühtlustatakse ning nähakse ette strateegiliste ja äriliste juhtimisotsuste Eestis tegemise nõue.

Eestis juhtimisotsuste tegemise nõue tuleneb maksustamisõiguse jaotusest riikidevaheliste maksulepingute alusel. Ettevõtja tegevusega seotud juhtimisotsuste langetamise asukoht on määrav maksustamisõiguse määratlemisel. Maksulepingu art 8 lg 1 kohaselt on rahvusvahelistest vedudest saadud kasumi maksustamise õigus ettevõtja residendiriigil ja äriühingu residentsuse määramisel on oluline osa nii äriühingu asutamise kohal kui ka äriühingu juhtkonna asukohal<sup>66</sup>. Kui Eestil äriühingu rahvusvahelistest vedudest saadud kasumi maksustamise õigust ei ole, pole vaja kohaldada ka tonnaažikorda.

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg-s 4** muudetakse laeva sisseprahtimise osakaalu ja lipuseose lävendeid. Muudatusega seatakse ettevõtja omanduses või laevapereta prahilepingu alusel kasutuses olevate laevade minimaalseks osakaaluks senise 25% asemel 20%. Seega võib aja- ja reisiprahilepinguga prahitud laevade osakaal ulatuda laevastikus 80%-ni (sisseprahtimise osakaal). Tonnaažikorra rakendamiseks piisab edaspidi ühest lepinguriigi lippu kandvast laevast senise 60% asemel (lipuseos). Sätte sissejuhatavast osast jäetakse välja tekstiosa, mille kohaselt pidid tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevad olema ettevõtja kasutuses. Euroopa Komisjoni riigiabi praktika ei nõua, et tonnaažikorra rakendaja kõiki laevu ise kasutaks. Vastupidi, laeva väljaprahtimine koos meeskonnaga (aja- või reisiprahing) on rahvusvahelise meritsi veo põhitegevusena aktsepteeritud (TuMS § 52<sup>1</sup> lg 6 p 4).

#### Sisseprahtimise osakaal

Osakaalu tingimus käitajale kuuluvate ja sellega sisuliselt võrdsustatud laevapereta prahilepingu alusel kasutusel olevate laevade ning meeskonnaga prahitud laevade vahel on kujunenud riigiabi praktika alusel. Euroopa Komisjoni riigiabi otsustuspraktika<sup>67</sup> kohaselt

---

<sup>64</sup> SA.51263 (2019/N) – Netherlands, põhjendus 45.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases1/201932/280530\\_2088470\\_95\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/201932/280530_2088470_95_2.pdf).

<sup>65</sup> Commission communication C(2004) 43, p 3.1 lõik 7.

<sup>66</sup> 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>.

<sup>67</sup> SA.51263, põhjendused 116–117; SA.109641, põhjendus 104.

osutavad laevu aja- ja reisiprahilepinguga (koos meeskonnaga) prahtivad ettevõtjad meretranspordi teenust ning neile kohalduvad merenduse riigiabi suunised. Suhtarvu eesmärk on 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. Sellisel juhul minetaksid nad laeva meeskondade ja tehnilise haldamisega seotud oskusteabe, aga see on vastuolus merenduse riigiabi suuniste eesmärgiga säilitada ja arendada merendusala oskusteavet.<sup>68</sup>

Seetõttu võivad ettevõtjad tonnaažimaksu kohaldada juhul, kui nad aitavad kaasa eelnimetatud eesmärkide saavutamisele, näiteks kui:

- i) tonnaažikorda rakendava äriühingu laevastikus on peale aja- ja reisiprahitud laevade ka laevu, millele ta tagab meeskonna ja tehnilise juhtimise tingimusel, et sellised laevad moodustavad vähemalt 20% tonnaažikorruga maksustatud laevastikust;
- ii) nende laevade osakaal, mis ei kanna lepinguriigi lippu ja on samal ajal aja- või reisiprahitud, ei ületa 75% tonnaažikorda rakendava äriühingu laevastikust või
- iii) vähemalt 25% tonnaažikorda kohaldava äriühingu laevastikust kannab lepinguriigi lippu.

Kõigil eelnimetatud juhtudel säilib ettevõtjal kohustus hoida või suurendada oma laevastikus lepinguriigi lipu osakaalu (ettevõtja omanduses olevate või laevapereta prahtitud laevade puhul). Nimetatud tingimused on alternatiivsed ja riik võib oma regulatsioonis ette näha neist ka üksiku kriteeriumi.

Praeguses regulatsioonis on Eesti üle võtnud komisjoni praktika alternatiivid i ja iii, kehtestades seejuures rangemad osakaalud ning nõudes mõlema tingimuse täitmist. Eelnõuga leevendatakse mõlema tingimuse nõudeid.

Riikide tavad sisseprahtimise osakaalu kehtestamisel on olnud erinevad.

- Taanis on ajaprahtimine abikõlblik, kui sisseprahtitud laevade kogutonnaaž ei ületa abikõlbliku ettevõtja enda laevastikku üle nelja korra. Teisisõnu peab abikõlblikule ettevõtjale kuuluma vähemalt 20% tonnaažikorruga hõlmatud laevastikust.<sup>69</sup>
- Küprosel on aja- ja reisiprahtimine abikõlblik tingimusel, et abikõlblik ettevõtja käitab (tegeleb nii meeskonna kui ka tehnilise juhtimisega) vähemalt 25% tonnaažikorda kaasatud laevastikust ise. Teise võimalusena võib sisseprahtitud laevade osakaal ulatuda 75% asemel 90%-ni tingimusel, et kõik sisseprahtitud laevad on registreeritud EL-i või EMP liikmesriigi laevaregistris või kõikide sisseprahtitud laevade meeskonna või tehniline juhtimine toimub EL-i või EMP territooriumilt.<sup>70</sup> Kui sisseprahtitud laevade osakaal ületab mistahes aastal 75% (või erijuhul 90%), ei käsitleta laeva sellel eelarveaastal abikõlblikuna ja tulu maksustatakse tavareeglite kohaselt. Kui sisseprahtitud laevade osakaal ületab eelnimetatud norme rohkem kui kolmel järjestikusel maksustamisperioodil, arvatakse asjakohane äriühing tonnaažikorra alt välja ning ta ei saa tonnaažikorruga liituda enne kümneaastase perioodi lõppu.<sup>71</sup>
- Sloveenias on sisseprahtitud laev tonnaažikorras abikõlblik. Sisseprahtitud ja tonnaažikorruga hõlmatud laevade kogutonnaaž ei tohi rohkem kui kolmel järjestikusel maksuperioodil ületada keskmiselt 75% abikõlbliku ettevõtja käitatud ja tonnaažikorras hõlmatud laevade kogutonnaažist. Kontsernisisene prahtimine jääb 75% osakaalu arvestusest välja.<sup>72</sup>

<sup>68</sup> Komisjoni 25. veebruari 2009. aasta otsus abikava C 2/08 (ex N 572/07) kohta, milles käsitletakse meretranspordi tonnaažimaksusüsteemi muudatust, mida Iirimaa kavatseb rakendada, põhjendus 19. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:228:0020:0024:ET:PDF>.

<sup>69</sup> SA.45300, põhjendused 12 ja 96.

<sup>70</sup> SA.51809, põhjendused 42–43.

<sup>71</sup> Circular No. 34/2024, point C, Shipping Deputy Ministry of the Republic of Cyprus. <https://www.gov.cy/media/sites/25/2024/11/34-2024-13-11-2024.pdf>.

<sup>72</sup> SA.48949, põhjendused 31 ja 63.

- Leedus on aja- või reisiprahtimine abikõlblik, kui selliselt kasutuses olevate laevade netotonnaaž ei ületa 75% laevandusettevõtja hallatavate laevade netotonnaažist. Seejuures peab laevandusettevõtja omanduses olema vähemalt 10% laevadest, mida ta haldab.<sup>73</sup>
- Itaalias on aja- ja reisiprahtimine abikõlblik, kui sisseprahitud laevade tonnaaž ei ületa 50% abikõlbliku ettevõtja laevastiku kogutonnaažist.<sup>74</sup>
- Hollandi seadustes otsuse tegemise ajal komisjoni praktikas kehtivaid alternatiivseid nõudeid ei sisaldunud, kuid Holland võttis endale kohustuse hõlmata seaduses üks alternatiividest.<sup>75</sup>

### Lipuseos

Merenduse riigiabi suuniste kohaselt eeldavad maksusoodustuskeemid enamasti seost lepinguriigi lipuga. Erandkorras võib abi anda laevastikule, kuhu kuuluvad ka kolmandate riikide lipu all sõitvad laevad. Seda eeldusel, et laevandusettevõtja kohustub kasvatama või vähemalt säilitama lepinguriigi lipu osakaalu enda käitavate laevade kogutonnaažis. Kui ettevõtja nimetatud nõuet täita ei suuda, ei või ta lisandunud kolmanda riigi laevadele tonnaažikorda kohaldada, välja arvatud juhul, kui kõikide maksusoodustusega hõlmatud lepinguriigi lipu osakaal selles liikmesriigis vaatlusperioodil keskmiselt ei langenud. Eelkirjeldatud nõue ei kehti, kui lepinguriigi lipu osakaal ettevõtja laevastikus on vähemalt 60%.<sup>76</sup>

Praegu peab tonnaažikorda sisenemiseks ja selle rakendamise püsimiseks vähemalt 60% ettevõtja omanduses või kasutuses ja tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevade kogumahutavusest, seejuures kõik süvendajad ja puksiirid, olema registreeritud lepinguriigi lipu all. Eeltoodust johtuvalt võib seda lävendit langetada, kui tonnaažikorra rakendaja kohustub lepinguriigi lipu osakaalu laevastikus kasvatama või säilitama. Kuna käesoleva muudatuse kohaselt peab laevastikus lepinguriigi lippu kandma vähemalt üks laev, siis nähakse eelnimetatud kohustus ette paragrahvi lisatava lõikega 4<sup>1</sup>.

Euroopa riikide riigiabi skeemides on samuti valdavalt kasutatud 60-st madalamat lipuseose lävendit.

- Küprosel ja Hollandis on tonnaažiskeemi sisenemisel nõue, et abisaaja laevastikust vähemalt üks laev kannaks lepinguriigi lippu koos kohustusega säilitada või kasvatada lepinguriigi lipu osakaalu.<sup>77</sup>
- Itaalias oli kuni 2024. aastani tonnaažiskeemi sisenemiseks kehtestatud nõue, et vähemalt 25% laevastikust kannaks lepinguriigi lippu. Alates 2024. aastast kehtib tonnaažiskeem üksnes lepinguriigi lippu kandvatele laevadele.<sup>78</sup>
- Sloveenias ja Taanis otsest lepinguriigi lippu kandvate laevade arvu või osakaalu ette nähtud ei ole, kuid on seatud nõue säilitada või kasvatada lepinguriigi lipu osakaalu.<sup>79</sup>
- Rootsis peab abikõlblikuks kvalifitseerumiseks vähemalt 20% laevastiku tonnaažist olema registreeritud EMP-s, seejuures on kohustus vastavat osakaalu säilitada või kasvatada.<sup>80</sup>

<sup>73</sup> SA.45764, põhjendus 37.

<sup>74</sup> SA.109641, põhjendus 31.

<sup>75</sup> SA.51263, põhjendus 118.

<sup>76</sup> Commission communication C(2004) 43, p 3.1 lõik 8.

<sup>77</sup> SA.51809, põhjendus 141; SA.51263, põhjendus 133.

<sup>78</sup> SA.48260 (2017/NN) – Italy, põhjendus 99.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases1/202030/272414\\_2175193\\_193\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202030/272414_2175193_193_2.pdf);

SA.109641, põhjendused 8 ja 17.

<sup>79</sup> SA.45300, p 2.5; N 188/2010 – Slovenia, p 2.7.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/236326/236326\\_1594904\\_112\\_3.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/236326/236326_1594904_112_3.pdf).

<sup>80</sup> SA.43642, põhjendus 23.

Lipuseose osakaalu vähendamine võimaldab tonnaažikorruga liituda rohkematel ettevõtjatel, kes praegu mingil põhjusel kasutavad laevastikul enamasti kolmanda riigi lippe. Kuna valdav osa laevandussektori tulust teenitakse väljaspool riigi piire, siis on ühel laevandusettevõtjal seotud ettevõtjaid üldjuhul mitmes riigis. Nii on võimalik ka kasumit jaotada sidusettevõtte kaudu. Kuna ettevõtjad saavad hõlpsasti tegevust ümber paigutada, peavad maksutingimused olema võrreldavad teiste riikidega, et nii residendist kui ka mitteresidendist äriühingutel oleks huvi kasutada Eesti tonnaažikorra võimalusi. Kui teeme ettevõtjatele Eesti tonnaažikorda sisenemise lihtsamaks, võib see ning võimalik positiivne kogemus meelitada Euroopa ettevõtjaid tooma oma äritegevuse ja laevad suuremas mahus (tagasi) lepinguriikidesse.

**TuMS § 52<sup>1</sup> täiendatakse lg-ga 4<sup>1</sup>.** Selles nähakse ette, et kui äriühingu tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevastikust jääb lepinguriigi lippu kandvate laevade osakaal alla 60%, peab äriühing suurendama või säilitama lepinguriigi lippu kandvate laevade osakaalu selles. Nimetatud juhul võib lisanduvale laevale tonnaažikorda rakendada vaid siis, kui see kannab lepinguriigi lippu. Seda on nõutud merenduse riigiabi suuniste p 3.1 lõigus 8. Kehtivas seaduses niisugust nõuet ei ole, kuna praegu saab tonnaažikorda rakendada üksnes juhul, kui lepinguriigi lippu kandvate laevade osakaal on vähemalt 60%.

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg 5** tunnistatakse kehtetuks, kuna see seab Eesti ettevõtjad ebasoodsasse konkurentsiolekorda, ei arvesta kõigi meretranspordiliikide eripärasid ning tingimuse täitmise kontrollimine on ebamõistlikult töömahukas.

Merenduse riigiabi suunised kohalduvad määruses (EMÜ) nr 4055/86 ja määruses (EMÜ) nr 3577/92 määratletud „meretranspordile“, see tähendab „kaupade ja reisijate meritsi veole“. Määruse nr 4055/86 kohaselt on rahvusvaheline mereveoteenus reisijate- ja kaubavedu meritsi ühe liikmesriigi sadama ja teise liikmesriigi või kolmanda riigi sadama või avamererajatise vahel.<sup>81</sup>

Määruse nr 3577/92 kohaselt on mereveoteenus teenus, mida tavaliselt osutatakse tasu eest, eelkõige reisijate- või kaubavedu meritsi liikmesriigi mandril asuvate sadamate vahel (mandrikabotaaž), reisijate- või kaubavedu meritsi liikmesriigi sadama ja liikmesriigi mandrilaval asuvate mererajatiste vahel (avamereveod) või reisijate- või kaubavedu meritsi liikmesriigi mandril ja saarel asuvate sadamate vahel või liikmesriigi saartel asuvate sadamate vahel (saarekabotaaž).<sup>82</sup>

Kehtetuks tunnistatavas sättes on tonnaažikorra kohaldamiseks seatud 50% ulatuses rahvusvaheliste reise osakaalu nõue, mis on tunduvalt kitsam merenduse riigiabi suunistega lubatust. Seejuures ei loeta mõiste alla nn ühe sadama reise ega olukordi, kus laev liigub mitme mererajatise vahel.

Riigiabi rakendamisel on selgunud, et reise osakaalu väljaselgitamine on arusaamatu ja ajamahukas. Sätte sõnastusest ei tule välja, kuidas toimub reise arvestus näiteks punkrilaevade (laevu kütusega varustav laev) puhul. Ei ole selge, kuidas tuleb reise arvestada punkrilaeva puhul, kui laev väljub välisriigi sadamast ja jaotab kütust Eesti territoriaalmeres või sadamates. Kas Eesti sadamast väljumist ja territoriaalmerel punkerdamist või Eesti

---

<sup>81</sup> Nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määruse (EMÜ) nr 4055/86 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta liikmesriikide ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelises mereveos art 1 p 4. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A01986R4055-19901217>.

<sup>82</sup> Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) art 2 p 1. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj/?locale=et>.

sadamate vahel punkerdamise eesmärgil liikumist saab käsitleda sadamateenusena või tuleb seda lugeda (riigisiseseks) reisiks? 21. detsembril 2020 vastas Euroopa Komisjon Eesti päringule, et välismaalt veeldatud maagaasi vedava ja Eesti territoriaalmeres või sadamates olevatele laevadele seda tarniva punkrilaeva tegevus näib olevat meretransport merenduse riigiabi suuniste ning määruse nr 3577/92 ja määruse nr 4055/86 mõttes. Samas märkis komisjon, et kuna piirang, mille kohaselt peab vähemalt 50% reisidest olema rahvusvahelised, ei tulene komisjoni palvest ega otsustuspraktikast, vaid selle on seadnud Eesti, siis peaksid Eesti ametiasutused ise kindlaks tegema, kas selline laev vastab kõigile kehtivatele kriteeriumidele, et kuuluda Eesti seaduses sätestatud rahvusvahelise meretranspordi mõiste alla.

Reiside arvestamisel on üks võimalus lähtuda direktiivist 2009/42/EÜ kaupade ja reisijate merevedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta<sup>83</sup>. Euroopa Komisjoni statistikaamet Eurostat on direktiivi rakendamiseks välja töötanud meretranspordi statistika käsiraamatu<sup>84</sup>. Käsiraamatu kohaselt on kaubareis kauba liikumine meritsi laevale laadimise koha ja samalt laevalt mahalaadimise koha vahel. Üldjuhul toimub laevareis kahe sadama vahel, kuid paljud meretransporditeenused hõlmavad reise mitmesse sadamasse, kus lasti laaditakse või lossitakse igas sadamas. Samuti ei pruugi kaubareisid toimuda kahe sadama vahel, vaid võivad olla ühe sadama reisid, st liikumine sadama ja mererajatisse või mereala vahel. Kaup, mida veetakse mererajatisse või mererajatiselt, ning merepõhjast veetav kaup kuulub meretranspordi alla. Meretranspordiks ei loeta (statistikat ei koguta) laeva punkrikütusega, laeva hooldusseadmetega, toidu ja varudega varustamist, kuna need on seotud laeva käitamisega. Nimetatud välistus kehtib ainult juhul, kui punkrikütus ja muud varud tarnitakse laevale sadamas või sadama kontrollile alluval merealal ankrus. Samas ei ole näiteks Eestis ankrualad sadama kontrolli all. Kui laeva varustatakse merel olles, tuleks sellist kauba liikumist käsitleda ikkagi meretranspordina.

Punkrilaevade puhul võib ette tulla, et laev teebki enamasti ühe sadama reise, kuid kõnealuses sättes oleva osakaalu nõude tõttu peaks riigiabi andja suutma kontrollida, kas ühest sadamast väljumine ja sinna naasmine tuleks arvestusse hõlmata kui ühe sadama reis (kui sõit toimus kauba transportimise eesmärgil) või arvestusest välja jätta (sõit toimus muul eesmärgil kui kauba transport, nt ajutiselt kai vabastamine). Samasugune probleem tekib juhul, kui tavaline kaubalaev liigub kaupa oodates vahepeal sadamast välja, et säästa ooteajaga kaasnevaid sadamakulusid. Eeltoodu kontrollimine eeldab, et olemas on täpsed kaubakoguste andmed ning tehakse sisuliselt üksikasjalik kontroll, mis arvestades tonnaažimaksu suurust on ebamõistlikult aja- ja ressursimahukas.

Ajavahemikul 2021–2025 on tonnaažikorda kasutanud igal aastal kuni kaks laevandusettevõtjat. Rahvusvaheliste reiside osakaaluga on aga seotud ka meremeeste tööjõumaksude vähendamise meede, mida 2021.–2022. aastal kasutas seitse, 2023. aastal kaheksa ja 2024.–2025. aastal viis laevandusettevõtjat. Kõikide riigiabi saajate puhul tuleks välja selgitada reiside koguarv aastas ning eristada nendest rahvusvaheliste reiside arv ja arvutada vastav osakaal. Kui maksuerandit kasutaks mõni punkrilaev või eriotstarbeline laev, oleks reiside arvu ja rahvusvaheliste reiside osakaalu arvestamine veelgi ressursimahukam.

---

<sup>83</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/42/EÜ kaupade ja reisijate merevedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta (uuesti sõnastatud).

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0042>.

<sup>84</sup> Reference Manual on Maritime Transport Statistics, Eurostat, lk 8.

[https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Reference\\_Manual\\_Maritime\\_January\\_2026.pdf/625cea96-4501-12ee-13b6-0efd2c4889fb?t=1770217756721](https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Reference_Manual_Maritime_January_2026.pdf/625cea96-4501-12ee-13b6-0efd2c4889fb?t=1770217756721).

Ülalviidatud 2020. aasta kirjas märkis Euroopa Komisjon veel, et ei ole teadlik mõnest muust liikmesriigist, kes riigiabi andmisel nõuaks, et rohkem kui 50% laeva reisidest oleksid rahvusvahelised. Analüüsitud riigiabi otsustest nähtub, et enamik riike kohaldab tonnaažikorda rahvusvahelisele meretranspordile, kuid vaid vähesed avavad selle nõude sisu.

- Rootsis saab tonnaažikorda kohaldada laevadele, mida kasutatakse peamiselt rahvusvahelises kaubanduses või mõne muu riigi sisekaubanduses. Rootsi tulumaksuseaduse kohaselt tähendab see, et vähemalt 75% laevareisidest peab toimuma Rootsi ja välissadama või välissadamate vahel. 2024. aastal Rootsi transpordiministrile esitatud memorandumiga kohaselt tekib laevaomanikel ja maksuametil sageli probleeme hindamisega, millised reisid vastavad rahvusvahelise reisi nõuetele. Probleemiks on ka see, et mõnel juhul otsustab klient, kuhu ta soovib laeva saata, mistõttu ei ole laevaomanikul täielikku kontrolli tonnaažikorra tingimustele vastavuse üle. Samuti seab nimetatud nõue Rootsi laevandusettevõtjad kehvasse konkurentsiolukorda võrreldes Taani ja Norra laevandusettevõtjatega, sest nende tonnaažikord rahvusvaheliste reiside tingimust ette ei näe. Memorandumis tehti ettepanek tingimust muuta.<sup>85</sup> 2025. aasta seaduseelnõu kohaselt nõutakse edaspidi, et laeva kasutataks liikluses, mis on avatud rahvusvahelisele konkurentsile laevandusturul. Seejuures on selgitatud, et tänapäeval ei piirdu rahvusvaheline konkurents laevandussektoris ainult rahvusvahelises transpordis või teise riigi sisetranspordis kasutatavate laevadega. Ka Rootsi sadamatesse ja sadamatest suunduv meretransport, aga ka erilaevandus, võib sellisele konkurentsile avatud olla. Rootsi kõrgeim halduskohus on leidnud, et konkurentsitingimust tuleks tõlgendada nii, et rahvusvahelisele konkurentsile peaks alluma liiklusliik, mida laev tavapäraselt kasutab. Seega ei pea iga üksikule veoülesandele, mida laev täidab, eelnema konkurentsipõhine pakkumine. Taotleja peab aga tõendama, et sarnaseid vedusid teevad rahvusvahelisel meretranspordi turul ka teised laevad.<sup>86</sup>
- Soomes on abikõlblik peamiselt rahvusvahelises meretranspordis tegutsev laev. Rahvusvaheliseks meretranspordiks loetakse laeva sõitmist Soome ja välismaise sadama vahel, välismaiste sadamate vahel või välismaise sadama ja mererajatise vahel, kuid mitte laeva sõitmist sama riigi kahe sadama vahel.<sup>87</sup> Seda, kas laev tegeleb peamiselt rahvusvahelises meretranspordis, hindab Soome maksuamet rahvusvahelisele meretranspordile kulunud aja järgi. Kui laeva kasutatakse lisaks rahvusvahelisele meretranspordile ka ranniku- või siseveetranspordis, hinnatakse põhikasutust siiski läbitud vahemaade põhjal.<sup>88</sup>
- Sloveenias on tonnaažikord seotud rahvusvahelise meretranspordiga, kuid see ei sõltu rahvusvaheliste reiside osakaalust. Selle tingimuse täitmine tagatakse nõudega, et abikõlblikul laeval peab olema lipuriigi väljastatud LL 1966 kohane laadungimärgi tunnistus või rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel kohased tunnistused.<sup>89</sup>
- Itaalias ei ole tonnaažikorra kohaldamiseks abikõlblikud laevad, mis ei ole tunnistatud ohutuks rahvusvahelises navigatsioonis.<sup>90</sup>
- Leedus on tonnaažikord seotud rahvusvahelise meretranspordiga, mida tehakse merelaevaga, kuid täpsem info riigiabi loas puudub.<sup>91</sup>

---

<sup>85</sup> Vågade skatter (LI2024/00068).

<sup>86</sup> Förbättrade regler för svensk tonnagesbeskattning, p 5.4.

<sup>87</sup> Tonnistoverolaki, § 8.

<sup>88</sup> Valtiontuki N:o N 195/2002 – Suomi, p 2.8.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/135950/135950\\_448841\\_4\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/135950/135950_448841_4_2.pdf).

<sup>89</sup> SA.48949, põhjendus 26; Zakon o davku na tonažo (ZDTon), art 8 ja art 9 lg 1.

<https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO5008>.

<sup>90</sup> SA.109641, põhjendus 19.

<sup>91</sup> SA.45764, põhjendused 8 ja 9.

- Hollandis saavad tonnaažikorda kohaldada rahvusvahelises meretranspordis tegutsejad, kuid seda tingimust riigiabi loas täpsustatud ei ole.<sup>92</sup>
- Küprosel kohaldub tonnaažikord igasugusele kaubanduslikule tegevusele, mis moodustab meretranspordi, seejuures on meretransport seaduses määratletud kui kaupade ja reisijate vedu väljaspool Küprose territoriaalmerd, Küprose sadama ja välissadama või mererajatise vahel, välissadamate vahel või mererajatiste vahel.<sup>93</sup> Küprosel saadud selgituste kohaselt eristatakse riigisiseseid ja rahvusvahelisi reise sadamate alusel, mida laevad külastavad. Küprosel on kaks rahvusvahelist sadamat – Limassol ja Larnaca –, ülejäänud sadamad teenindavad põhiliselt kalalaevu ja kohaliku rannasõidu reisilaevu. Kalalaevad ei ole merenduse riigiabi suuniste kohaselt abikõlblikud. Kohaliku rannasõidu reisilaevad on kasutamiseks piiratud Küprose territoriaalmerega, mistõttu ei ole need tonnaažikorra kohaselt abikõlblikud. Mõne laeva puhul hinnatakse abikõlblikkuse tingimustele vastavust juhtumipõhiselt, näiteks Küprose rahvusvahelisest sadamast sõitev mererajatise teenindav laev. Tingimustele vastavust hinnatakse laeva liikumise järgi ja kontrollitakse ka seda, kas laeva tunnistustel on piiranguid. Samuti võib Küprose mereadministratsiooni vajaduse korral küsida lisadokumente.

Muudatuse tulemusena ei ole tonnaažikorra kohaldamise eelduseks enam rahvusvaheliste reiside tegemise osakaal, vaid laeva võimekus rahvusvahelisi merereise teha ning vähemalt mingis osas nende tegemine (TuMS § 52<sup>1</sup> lg 3, § 13 lg 5 p 1 ja lg 6). Eelnõu koostamisel kaaluti alternatiivina jätta kõnealune rahvusvahelist meritsi vedu käsitlev säte kehtima, kuid loobuda selles ette nähtud 50% osakaalu nõudest. Sellise variandi puhul jääksid lahenduseta reisid, mis praegu rahvusvahelise määratluse alla ei kuulu (nn ühe sadama reisid, mererajatisevahelised reisid). Endiselt oleks piiratud punkrilaevade tonnaažikorraga liitumine. Kui riigiabi andja (Transpordiamet) peaks jätkama iga üksiku reisi abikõlblikkuse hindamist, siis muudatusega positiivset mõju ei kaasneks. Seetõttu oli eelistatud lahendus kõnealune säte kehtetuks tunnistada ning lähtuda rahvusvahelise laadungimärgi tunnistuse olemasolust ja sellest, et laev sõidab ka väljaspool Eestit (st külastab ka muid sadamaid).

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg-d 6** täiendatakse punktidega 5–11.

Euroopa Komisjoni riigiabi otsustuspraktikas eristatakse meretranspordi põhitegevusi (ingl *core activities*), lisategevusi (ingl *ancillary activities*) ja meretranspordiga mitteseotud tegevusi. Abikõlblikud on üksnes meretranspordi põhi- ja lisategevused ning meretranspordiga mitteseotud tegevustest saadud tulule tonnaažikorda kohaldada ei või. Seejuures on lisategevustelt saadav tulu tonnaažikorra alusel abikõlblik vaid ulatuses, mil see ei ületa 50% laeva abikõlblikust kogutulust (põhitegevustelt ja lisategevustelt kokku).

TuMS § 52<sup>1</sup> lõikes 6 on sätestatud rahvusvahelise meritsi veo põhitegevused. Sätte p-des 1–3 nimetatut on Euroopa Komisjon riigiabi otsustes alati põhitegevuse sisustamise näitena toonud. Euroopa Komisjon on praktikas aktsepteerinud teisigi, peamiselt eriotstarbeliste laevade tegevusi.

Hinnates, kas uutele laevatuüpidele (eriotstarbelised laevad) saab tonnaažimaksu kohaldada, kaalub Euroopa Komisjon, kas on olemas oht, et asjaomaseid teeninduslaevu käitavad laevandusettevõtjad võivad oma kaldategevuse EL-ist välja viia, et leida soodsam maksukeskkond, ja seejärel viia ka oma laevad kolmanda riigi lipu alla. Merenduse riigiabi suuniseid saab kohaldada (s.o riigiabi anda), kui laevandusettevõtjad tegutsevad ülemaailmsel

<sup>92</sup> SA.51263, põhjendus 5.

<sup>93</sup> SA.51809, põhjendus 61; Guide to Cyprus Tonnage Tax System (TTS), p 3.1.2.

turul ning puutuvad kokku samalaadsete ülemaailmse konkurentsi ja kaldategevuse ümberpaigutamise raskustega nagu EL-i meretranspordisektor. Asjaomaste teeninduslaevade tegevusele peab töökaitse, tehniliste nõuete ja ohutuse vallas kohalduma sama õiguskeskkond nagu EL-i meretranspordile. Tegevused peavad nõudma tavalistel merelaevadel töötavate meremeestega sarnase väljaõppega koolitatud ja kvalifitseeritud meremehi. Teeninduslaeval töötavate meremeeste suhtes peaks kehtima sama tööõigus ja sotsiaalarastik nagu teistele meremeestele. Teeninduslaevad peavad olema merelaevad ning alluma samasugusele tehnilisele ja ohutuse järelevalvele nagu meretranspordiks mõeldud laevad.<sup>94</sup>

2025. aasta veebruari seisuga kannab Maritime Portali andmebaasi kohaselt kolmanda riigi lippu ligikaudu 8000 ja lepinguriigi lippu 650 erilaeva (mererajatisi teenindav laev, uurimislaev, kaabli või torujuhtme paigaldamise laev) pikkusega vähemalt 24 meetrit. See tähendab, et erilaevade puhul on sarnaselt tavaliste meretranspordilaevadega oht, et need viiakse lepinguriigi lipu alt ära või ei registreeritagi lepinguriigi lipu alla.

Mis puudutab tehnilisi ja väljaõppe nõudeid, siis ei ole vahet, kas tegemist on erilaeva (nt mererajatisi teenindav laev) või meretranspordilaevaga. Arvestades, et plaanitavate muudatustega kohaldub tonnaažikord merelaevadele, peavad laeva merekõlblikkus, meresõiduohutus ja tehniline seisukord ning meeskonna väljaõppe vastama rahvusvahelistele nõuetele. Eesti lippu kandvad laevad peavad vastama asjakohastele LL 1966, SOLAS-e, MARPOL-i, Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni (MLC) ja 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW) nõuetele. Kui laevale eelnimetatud rahvusvahelised konventsioonid ei kohaldu, rakenduvad riigisisised nõuded, mis on kehtestatud meresõiduohutuse seaduses ja selle § 19 lg 5 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri määruses nr 233 „Laevade ohutusnõuded“.

Eestis kehtestatud laevade ohutusnõuded ei kohaldu laevadele, mis sõidavad välisriigi lipu all. Sellised laevad alluvad asjaomase lipuriigi järelevalvele. Eesti saab välisriigi lippu kandva laeva üle järelevalvet teha vaid sadamariigi kontrolli raames, kui laev siinset sadamat külastab. Samuti ei ole välistatud, et erilaevale kehtestab lisanõuded rannikuriik, mille vetes laev töid teeb.

Rootsi rahandusministeeriumis 2025. aastal valminud seaduseelnõus<sup>95</sup> ja sellele eelnenud analüüsis<sup>96</sup> on samuti leitud, et eriotstarbelistel laevadel on olulisi ühiseid omadusi laevadega, mida kasutatakse otseselt meretranspordil. Seaduseelnõus on märgitud, et paljud erilaevanduse liigid on teistes Põhjamaades tonnaažimaksuga hõlmatud ning et rahvusvaheline konkurents sektoris suureneb. Samuti eeldatakse, et vajadus erilaevanduse järele ja selles valdkonnas olev oskusteave suurenevad, kuna ehitatakse rohkem meretuuleparke ja paigaldatakse merealuseid kaableid. Rootslased leiavad, et kõnealuses valdkonnas riigisiseste teadmiste omamine on oluline nii majanduslikust kui ka Rootsi valmisoleku seisukohast.

Eeltoodust johtub, et eriotstarbeliste laevadega tegutsevad laevandusettevõtjad osalevad ülemaailmsel turul ning seega saab neile merenduse riigiabi suuniseid kohaldada ja alljärgnevad põhitegevused abikõlblikena sätestada.

---

<sup>94</sup> SA.51263, põhjendus 80.

<sup>95</sup> Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning.

<sup>96</sup> Vågade skatter (LI2024/00068), p 4.2.3.

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 6 p-s 5 nähakse põhitegevusena ette veekaabelliini või torujuhtme merre asetamine või selle hooldamine. Kaabli paigaldamise tööde meretranspordina käsitlemise avas Taani. 13. jaanuari 2009. aasta otsuses riigiabi C 22/07 (ex N 43/07) kohta leidis Euroopa Komisjon, et kuigi kaabli paigaldamise tööd ei kuulu merenduse riigiabi suunistes sätestatud meretranspordi mõiste alla, tuleks kaabli paigaldamist käsitleda meretranspordina analoogia korras, ning luges sellisele tegevusele riigiabi andmise Euroopa Ühenduse asutamislepingu art 87 lg-ga 1 kooskõlas olevaks.<sup>97</sup> Taani kehtiv regulatsioon hõlmab torujuhtme või kaabli merepõhja asetamist, ülevaatus ja parandamist ning sellega seoses tehtavaid kaevetöid.<sup>98</sup> Hollandi riigiabi 27. aprilli 2010. aasta otsuses järeltas Euroopa Komisjon, et tonnaažikorra laiendamine kaabli paigaldajatele, torujuhtme paigaldajatele, uurimislaevadele ja kraanalaevadele on lubatav Euroopa Liidu toimimise lepingu (TFEU) art 107 lg 3 p c alusel, kohaldades neile analoogia korras merenduse riigiabi suuniste punkti 3.1.<sup>99</sup> Veekaabelliiniga seonduva tegevuse sisuks on kaablite (nt internetikaablid) rajamine, mis hõlmab side- ja energiakaablite paigaldamist ja hooldamist merepõhjas. Kaablid paigaldatakse kliendi soovil ühel kaldal asuvast punktist teisel kaldal asuva punktini (tavaliselt sadamast sadamasse). Torujuhtme paigaldamine sarnaneb kaabli paigaldamisega, kuid torujuhet ei paigaldata lihtsalt transpordiga ühest sadamast teise, vaid enamik tööajast kulub torujuhtme asetamisele mööda merepõhja.<sup>100</sup> Samasisuline tegevus on peale Taani ja Hollandi ka Itaalia ja Küprose riigiabi skeemis.<sup>101</sup> Rootsi seaduseelnõuga soovitakse see tegevus riigiabi skeemi lisada.

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 6 p-s 6 sätestatakse põhitegevusena mererajatise ehitamine, hooldamine ja demonteerimine. Selle tegevuse sisuks on näiteks osade (tiivad, tornid jne) transportimine meretuulepargi asukohale; tuuleturbiinide ehitamine, hooldus ja demonteerimine; tegevused, mis hõlmavad muude mererajatiste ehitamist, parandamist ja demonteerimist, näiteks lainemurdjad ja muud rannikukaitsemeetmed. Samasisuline tegevus on Taani, Hollandi ja Küprose riigiabi skeemis<sup>102</sup> ning Rootsis plaanitakse see seadusmuudatustega riigiabi skeemi lisada.

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 6 p-s 7 sätestatakse põhitegevusena mererajatise teenindamine. Mererajatise teenindamine on igasugune abi- ja tugiteenus, näiteks personali transport ja majutamine, varustuse (sh kütuse) transport ja ladustamine, turva- ja päästeteenus, väga suurte ankrute ja puksiirseadmete käsitlemine,<sup>103</sup> keskkonnakaitsega seotud tegevused, valveteenus, näiteks puurimisplatvormi puhul. Selliseid tegevusi teevad tavaliselt mererajatise teenindavad laevad ehk nn varustuslaevad. Samasisuline tegevus on Taani, Hollandi, Itaalia ja Küprose riigiabi skeemis<sup>104</sup> ning Rootsis plaanitakse see seadusmuudatustega riigiabi skeemi lisada.

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 6 p-s 8 sätestatakse põhitegevusena merel teadusuuringute tegemine. Vajadus teha merel uuringuid kaasneb näiteks rajatiste või taristu asetamisega merepõhja.

---

<sup>97</sup> Komisjoni 13. jaanuari 2009. aasta otsus riigiabi C 22/07 (ex N 43/07) kohta, millega laiendatakse süvendustöödele ja kaabli paigaldamise töödele korda, millega vabastatakse Taani mereveoettevõtted meremeeste suhtes kohaldatava tulumaksu ja sotsiaalkindlustusmaksude maksimisest, põhjendus 71. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009D0380>.

<sup>98</sup> Tonnageskatteloven, § 8a p 4. <https://danskelope.dk/tonnageskatteloven>.

<sup>99</sup> State aid N 714/2009 – The Netherlands, põhjendused 26 ja 37 jj. [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/234440/234440\\_1102393\\_72\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/234440/234440_1102393_72_2.pdf).

<sup>100</sup> Samas, põhjendus 33; SA. 51263, põhjendus 78.

<sup>101</sup> SA.48260, põhjendus 50; SA. 51809, põhjendus 56.

<sup>102</sup> SA.45300, põhjendus 63; SA.51263, põhjendus 78; SA.51809, põhjendus 56.

<sup>103</sup> Seda teenust pakkuvad laevad on sellise suuruse ja konstruktsiooniga, et neid ei saa võrrelda tavapärase (sadama)puksiiride ja nende tegevusega.

<sup>104</sup> SA.45300, põhjendus 63; SA.51263, põhjendus 78; SA.48260, põhjendus 50; SA.51809, põhjendus 56.

Meretuuleparkide rajamisel uuritakse merepõhja nii enne planeerimist kui ka selle ajal, samuti ehitamise ajal ja pärast seda. Lisaks võidakse merepõhjas uurida vrakke. Kõnesoleva tegevuse puhul on transporditavaks uurimismeeskond ja -vahendid. Samasisuline tegevus on Itaalia, Küprose, Portugali ja Hollandi riigiabi skeemis.<sup>105</sup>

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 6 p-des 9 ja 10 sätestatakse põhitegevusena vastavalt päästeoperatsioon kaubandusliku meresõidu seaduse (edaspidi *KMSS*) mõistes ja reostustõrje merel. Nimetatud tegevused lisatakse, kuna eelnõu eesmärk on muuta tonnaažikord kohaldatavaks rohkemate, muu hulgas eriotstarbeliste laevade puhul.

Päästeoperatsioon *KMSS*-i mõistes vastab sisult varapäästele, mis on praegu tonnaažikorra all lubatav lisategevusena. Terminit muudetakse, kuna tegevus vastab sisult *KMSS* §-s 118 sätestatule. Selle kohaselt on päästeoperatsioon merel või laevatatavates vetes ohus oleva vara või muu vara päästmiseks läbiviidav toiming. Päästeoperatsioon võib olla näiteks tormiga laevalt minema pühitud konteinerite, mahajäetud laeva või muu vara merelt päästmine või sadamasse toimetamine. See võib hõlmata ka vara pukseerimist või laeva vee peale tõstmist pärast uppumist. Eesti on ühinenud vara merepääste 1989. aasta rahvusvahelise konventsiooniga,<sup>106</sup> mis näeb ette päästetasu maksmise tingimused. Näiteks makstakse päästetasu üldjuhul tulemusliku päästeoperatsiooni eest, kuid välistatud ei ole maksekohustus ka ebaõnnestunud päästeoperatsiooni korral (art 12 lg-d 1 ja 2). Kui laeva või selle lasti päästes on vähendatud või välditud keskkonnakahju, on päästjal õigus saada erihüvitist (art 13). Vara päästmisega võib kaasneda ka reostuse avastamise, lokaliseerimise ja likvideerimise vajadus, mistõttu täiendatakse kõnealust lõiget nimetatud tegevusega. Muudatuse tulemusena saab päästeoperatsiooni ja reostustõrjega teenitud tulu piiranguteta tonnaažikorra alla arvata.

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 6 p-s 11 sätestatakse põhitegevusena kindlustushüvitise saamine kahjustatud või hukkunud laeva või lasti eest. Kuna kaupade või reisijate vedu on rahvusvahelise meritsi veo põhitegevus, peaks selleks olema ka tegevuse käigus kahjustatud või hukkunud vara eest hüvitise saamine. Samasisuline tegevus on hõlmatud Sloveenia riigiabi skeemis.<sup>107</sup>

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg-d 7** muudetakse. TuMS § 52<sup>1</sup> lg-s 7 on sätestatud rahvusvahelise meritsi veo lisategevused. Sättes loetletud tegevusi on Euroopa Komisjon oma otsustuspraktikas lisategevustena aktsepteerinud. Väga sageli esitavad laevandusettevõtjad kliendile kõnealuste teenuste eest ühise arve koos meretransporditeenusega.<sup>108</sup> Tonnaažikorra kohaldamiseks peavad kõik rahvusvahelise meritsi veo lisategevused olema abikõlbliku laevandusettevõtja tehtava rahvusvahelise meritsi veo lahutamatu osa. Ettevõtjad, kes tegelevad üksnes lisategevustega, ilma et nad tegelikult tegeleksid rahvusvahelise meritsi veoga, ei ole tonnaažikorra rakendamiseks abikõlblikud. See on tagatud TuMS § 52<sup>1</sup> lg-s 8 sätestatud reeglina, mille kohaselt maksustatakse lisategevusest saadud tulu tonnaažikorra kohaselt, kui see ei ületa 50% abikõlbliku laeva rahvusvahelise meritsi veo tegevustest saadud tulust (põhitegevustelt ja lisategevustelt kokku).

---

<sup>105</sup> SA.48260, põhjendus 50; SA.51809, põhjendused 64 ja 56; SA.48929 (2018/N) – Portugal, põhjendus 53. [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/273110/273110\\_1994553\\_134\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/273110/273110_1994553_134_2.pdf). SA.51263, põhjendused 21 ja 78.

<sup>106</sup> Vara merepääste 1989. aasta rahvusvaheline konventsioon. <https://www.riigiteataja.ee/akt/78481>.

<sup>107</sup> SA.48949, põhjendus 23.

<sup>108</sup> SA.30515 – N 448/2010 – Finland, põhjendus 31.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/237943/237943\\_1280060\\_74\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/237943/237943_1280060_74_2.pdf).

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 7 p 2 tunnistatakse kehtetuks, kuna varapääste lisatakse põhitegevuste alla (vt selgitus § 52<sup>1</sup> lg 6 p 9 juures).

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 7 p-st 3 jäetakse välja tekstiosa, mille kohaselt kaupa peavad laadima, lossima ja kinnitama residendist äriühingu laevapere liikmed. Sellist täpsustust ei ole vaja, sest kui tonnaažikorra rakendaja abikõlbliku laevaga teenitud tulu osa on kauba laadimine, lossimine või kinnitamine, siis saavadki seda teha üksnes sellise laeva meeskonnaliikmed.

TuMS § 52<sup>1</sup> lg-d 7 täiendatakse punktidega 8–13.

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 7 p-s 8 nähakse lisategevusena ette reisijale sellise puhkusepaketi müük, kus osa puhkusereisist toimub laevaga ja ülejäänud osa maismaal, tingimusel, et maismaal toimuva osa on residendist äriühing või mitteresidendist äriühing, kellel on Eestis püsiv tegevuskoht, soetanud turuhinnaga. Tegemist on olukorraga, kus laevandusettevõtja müüb reisijale vähemalt kahe eri liiki reisiteenuste kogumi. Reisiteenus on reisijavedu, majutus, auto või muu mootorsõiduki või mootorratta üürimine ja muu turismiteenus, mis ei ole olemuslikult eelnimetatud teenuse osa. Kui selline puhkusepakett kestab vähemalt 24 tundi või sisaldab öist majutust, on tegemist pakettreisiga turismiseaduse mõttes ning see allub nimetatud seaduses ja võlaõigusseaduses kehtestatud eriregulatsioonile. Samasisuline tegevus on Küprose ja Taani riigiabi skeemis.<sup>109</sup>

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 7 p-s 9 sätestatakse lisategevusena kaupade või reisijate vedu muul viisil kui laevaga, kui see on veolepingu (kauba- või reisijaveolepingu) osa, tingimusel, et selle osa on residendist äriühing või mitteresidendist äriühing, kellel on Eestis püsiv tegevuskoht, soetanud turuhinnaga. Kui eelkirjeldatud punktis on tegemist kahe eri liiki reisiteenuste kogumiga, siisantud juhul koosneb teenus üksnes kauba- või reisijaveost, mis toimub eri liiki transpordivahenditega (nt laeva ja autoga). Samasisuline tegevus on Küprose, Taani ja Itaalia riigiabi skeemis.<sup>110</sup>

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 7 p-s 10 sätestatakse lisategevusena kaupade või reisijate veoga otseselt seotud haldus- ja kindlustusteenused, sealhulgas veolepingus sisalduv. Teenuste tarbijad eelistavad teenuse soetamist mugavalt ühest kontaktpunktist, mistõttu pakuvad näiteks reisijaveoteenuse osutajad tihti reisijale võimalust laevapileti soetamisel lisada sellele kohe ka reisikindlustus. Tegemist on reisiga otseselt seotud teenusega, kuna ilma reisilepinguta puudub vajadus kindlustusteenust soetada. Samasisuline tegevus on Küprose, Taani, Leedu, Soome ja Itaalia riigiabi skeemis.<sup>111</sup>

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 7 p-s 11 sätestatakse lisategevusena reisijate peale- ja mahamineku teenused. Tegemist on laeva pardale mineku ja pardalt maha tuleku teenusega, näiteks kui reisijad transporditakse terminalist laevale bussiga või privaattransfeeriga. Samasisuline tegevus on Itaalia, Leedu, Soome ja Rootsi riigiabi skeemis.<sup>112</sup>

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 7 p-s 12 sätestatakse lisategevusena meretranspordiga otseselt seotud lastikäitlusteenus. Lastikäitlusteenuse all mõeldakse kaubaga seotud tegevusi, mis ei tulene meretranspordi lepingust, näiteks kauba konsolideerimine või eraldamine vahetult enne või pärast vedu, samuti kauba ajutine ladustamine kail või kauba ümberlastimine ühelt laevalt

<sup>109</sup> SA.51809, põhjendus 65; SA.45300, põhjendus 42.

<sup>110</sup> Samas; SA.109641, põhjendus 23 punkt i.

<sup>111</sup> Samas; SA.45764, põhjendus 9; SA.30515, põhjendus 9; SA.109641, põhjendus 23 punkt d.

<sup>112</sup> SA.30515, põhjendus 9; SA.45764, põhjendus 9; SA.43642, põhjendus 17.

teisele. Nimetatud tegevused võivad osutada vajalikuks tõhusama ja ökonoomsema transpordi tagamiseks. Tegevus on erineva täpsusastmega hõlmatud Soome, Leedu, Küprose ja Taani riigiabi skeemis.<sup>113</sup> Üldjuhul ei või laeva meeskond sadamas kaubakäitlustöid teha, kui seal on ITF-iga seotud ametiühingusse kuuluvad sadamatöölised. Kui sadamas ei ole piisavalt kvalifitseeritud töölisi ja see on ametiühinguga enne kokku lepitud, võivad lastikäitlustöid teha laevapere liikmed, kellel on vajalikud oskused, kui nad teevad seda vabatahtlikult ja saavad selle eest piisavat tasu.<sup>114</sup> Kuna see teenus on meretranspordilepinguga seotud, ei ole põhjust sellelt saadavat tulu tonnaažikorra alt välja jätta.

TuMS § 52<sup>1</sup> lg 7 p-s 13 sätestatakse lisategevusena laeva lastiruumide puhastamine. Laeva lastiruumide puhastamisega tekib tulu näiteks juhul, kui laevaomanikul tekib prahtija tegevuse tulemusena vajadus lastiruumi puhastada, seda teevad tema laevapere liikmed oma meretöölepingu raames ning ta nõuab puhastustasu prahtijalt sisse. Selline vajadus võib tekkida näiteks olukorras, kus laeva prahtija veab laevaga kivisütt, kuid pärast prahilepingu lõppemist ja omanikule tagastamist hakatakse laeva kasutama vilja veoks. Samasisuline tegevus on Sloveenia riigiabi skeemis.<sup>115</sup>

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg 13 sissejuhatavat osa** muudetakse. Sättes uuendatakse viidet sama paragrahvi lõike 3 punktidele tulenevalt selles tehtud muudatustest. Lisaks nähakse ette, et tonnaažikorda kohaldav äriühing peab vastama § 52<sup>1</sup> lg 4 p-s 2 ja lg-s 4<sup>1</sup> sätestatud tingimustele. Esimesena nimetatud sättest tuleneb, et tonnaažikorra rakendamiseks peab äriühingu ja temaga samasse kontserni kuuluvate ettevõtjate tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevadest vähemalt üks olema registreeritud lepinguriigi lipu all. Süvendajate ja puksiiride korral peavad lepinguriigi lippu kandma kõik laevad. Varem oli see nõue sätestatud lg 13 p-s 4, kuid normi sisu dubleerimise asemel on mõistlik kasutada viitamist. Teisena nimetatud säte on käesoleva seaduseelnõuga lisatav säte, mis näeb ette, et kui lepinguriigi lippu kandvate laevade osakaal tonnaažikorra arvestusse kaasatud laevade kogutonnaažist on alla 60%, ei saa rohkem kolmanda riigi lippu kandvaid laevu tonnaažikorra arvestusse kaasata.

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg 13 p-d 4–6** tunnistatakse kehtetuks.

Punktis 4 sätestatu kattub sisult sama paragrahvi lg 4 p-s 2 sätestatuga, mistõttu on sätte sisu kordamise asemel võimalik sellele viidata. Seetõttu on tehtud vastav muudatus § 52<sup>1</sup> lg 13 sissejuhatavas osas.

Punktides 5 ja 6 on sätestatud miinimumnõuded äriühingu (laevahaldur) töötajate arvule ja kvalifikatsioonile. Töötajate arvu miinimumnõue võib olla üks põhjusi, miks ükski laevahaldur ei ole Eestis seni tonnaažikorda kohaldanud. Tingimus on eriti piirav väikeettevõtjatele, kes osutavad laevahaldusteenust vähem kui kümnele laevale ja kasutavad teatud tugiteenuste (nt raamatupidamine) puhul töösuhte asemel võlaõiguslikke lepinguid. Kõnealune nõue on seatud Küprose eeskujul, et soodustada kaldatöökohtade loomist ja seeläbi panust Eesti majandusse. Merenduse riigiabi suunistest sellist nõuet otseselt ei tulene. Laevahaldurite riigiabi suunised näevad üksnes ette, et EL-i majanduse ja tööhõive edendamiseks peab laevade haldamine toimuma ühe või mitme liikmesriigi territooriumil ning nii maismaal kui ka laevadel peavad

---

<sup>113</sup> SA.30515, põhjendused 9 ja 31; SA.45764, põhjendus 9; SA. 51809, põhjendus 65; SA.45300, põhjendused 42 ja 74.

<sup>114</sup> ITF-IMEC IBF International Collective Bargaining Agreement 2024–2025, art 4. <https://www.itfseafarers.org/en/resources/itf-imec-international-ibf-cba-2024-2025>.

<sup>115</sup> SA. 48949, põhjendus 24.

töötama peamiselt EL-i kodanikud.<sup>116</sup> Nõutu on tagatud § 52<sup>1</sup> lg 13 p-dega 1–2 ja 7, kuid sellele lisaks ei ole põhjendatud kehtestada Küprosega samaväärselt rangeid tingimusi. Küpros on maailma suurim laevahaldurite keskus, samas kui Eesti vastav sektor on väike ja alles areneb. Samuti ei arvesta kehtiv nõue tänapäevast töökorraldust, sealhulgas digiteerimist, automatiseerimist ja tehisarukasutamist, mis võimaldavad teenuseid osutada väiksema töötajate arvuga. Eeltoodut arvestades tunnistatakse kõnealune nõue kehtetuks.

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg 13 p 7** muudetakse ja nähakse ette, et vähemalt 51% äriühingu töötajatest peavad olema lepinguriigi kodanikud. Kehtiv säte viitas sama lõike p-dele 5 ja 6, mis sätestasid töötajate arvu ja kvalifikatsiooni miinimumnõude. Nimetatud punktid tunnistatakse aga käesoleva eelnõuga kehtetuks. Muudatus on kooskõlas laevahaldurite riigiabi suunisega.

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg-st 15** jäetakse välja viide lg 13 p-le 4, kuna käesoleva eelnõuga tunnistatakse nimetatud säte kehtetuks. Samas peab laevahaldur, kes soovib § 52<sup>1</sup> lg 13 alusel tonnaažikorda rakendada, endiselt vastama kontserniülese tonnaažikorruga liitumise nõudele. See eeldus nähakse eelnõus ette, muutes § 52<sup>1</sup> lg-d 13, mida täiendatakse viitega § 52<sup>1</sup> lg-le 4, millele viitab ka käesolev säte.

**TuMS § 52<sup>1</sup> lg-d 20** muudetakse, et soodustada keskkonnasäästlikke laevu. Praeguses seaduses olev soodustus, mis lähtub laeva vanusest, asendatakse MARPOL-i VI lisa<sup>117</sup> reegli 28 kohase CO<sub>2</sub>-mahukuse (edaspidi *CII*) näitajaga.

Kehtiva soodustuse eeskujuks on Malta regulatsioon. Maltal kehtib tonnaažimaksu tavamäär laevadele, mis on 10–15 aastat vanad. Alla viie aasta vanused laevad saavad tonnaažimaksu soodustust 30% ja viie kuni kümne aasta vanused laevad 15%. Üle 15-aastastele laevadele kehtib Maltal lisatasu, mis varieerub 5–50% vahel olenevalt laeva vanusest. Üle 20 aasta vanuste laevade minimaalne tonnaažimaksu lisatasu on 1500 eurot aastas.<sup>118</sup> Malta on riigiabi loa taotlemisel avaldanud, et regulatsiooni eesmärk on julgustada laevaomanikke ja -operaatoreid registreerima uuemaid (ning seega tõhusamaid ja keskkonnasäästlikemaid) laevu ning heidutada neid vanemaid laevu registreerimast. Regulatsioon toetab merenduse riigiabi suuniste punktis 2.2 nimetatud eesmärki „edendab ohutut, tõhusat, turvalist ja keskkonnasõbralikku meretransporti“, kuna uuemad laevad on tõenäoliselt ohutumad, turvalisemad, tõhusamad ja keskkonnasäästlikumad kui vanemad laevad. See aitab kaasa ka EL-i kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise eesmärkidele.<sup>119</sup>

Enamasti on uuemad laevad keskkonnasäästlikumad, kuid vaid laeva vanusest lähtuv soodustus ei võta arvesse seda, kui vanem laev ehitatakse ümber energiatõhusamaks, et vähendada kasvuhoonegaaside heidet ja aidata kaasa rahvusvaheliselt seatud kliimaeesmärkidele. Tonnaažikorras tehtav soodustus on lisamotivaator laeva energiatõhusaks ehitamisel.

#### Kliimanõuded rahvusvahelisel tasandil

Laevanduses on kliimaeesmärgid seadnud nii ÜRO eriagentuur IMO rahvusvahelisel kui ka EL regionaalsel tasandil. IMO ja EL-i kliimanõuded täidavad ühist eesmärki: vähendada

---

<sup>116</sup> Komisjoni teatis 2009/C 132/06, p 5.1.

<sup>117</sup> 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni muutmise 1997. aasta protokollilisa – VI lisa. <https://www.riigiteataja.ee/akt/219032024008>.

<sup>118</sup> Merchant Shipping Act, First Schedule, Registration Fees, osa C. <https://www.transport.gov.mt/Sea-Ship-Registration-Merchant-Shipping-Act.pdf-f207>.

<sup>119</sup> SA.33829 (2012/C) – Malta, põhjendus 22.

[https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/245531/245531\\_1961713\\_235\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245531/245531_1961713_235_2.pdf).

kasvuhoonegaasidest tulenevat globaalset soojenemist. EL-i nõuded hõlmavad CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> ja N<sub>2</sub>O. Kuigi IMO keskendus veel hiljuti peaaesjalikult CO<sub>2</sub>-le, siis eelduslikult 2027. aastal jõustuvad regulatsioonid hõlmavad laiemalt kasvuhoonegaase (edaspidi *KHG*). Olemasolevate laevade moderniseerimine ja keskkonnasäästlikkuse tagamine nõuab laevaomanikelt mahukaid investeeringuid, mille jaoks pole tasakaalustavaid tingimusi kahjuks loodud. Seepärast julgustabki näiteks IMO administratsioone, sadamaid ja muid sidusrühmi pakkuma soodustusi laevadele, mis vastavad CII klassidele A ja B.<sup>120</sup>

### Kliimanõuded ÜRO-s ja IMO-s

IMO on ÜRO eriagentuur, mis reguleerib laevanduse tegevust. ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni ja 2015. aasta Pariisi kokkuleppe eesmärk on hoida globaalse keskmise temperatuuri tõus tuntuvalt alla 2 °C võrreldes tööstusrevolutsioonieelse ajaga. Kuigi kliimaeesmärkide täitmise puhul ei ole laevandust otseselt mainitud, on IMO pühendunud globaalset soojenemist põhjustavate KHG heitkoguste vähendamisele. IMO uuringu kohaselt pärines 2018. aastal ülemaailmsetest KHG heitkogustest 2,9% meretranspordist. Heidete vähendamiseks võttis IMO 2018. aastal vastu esialgse strateegia ja 2023. aastal parandatud strateegia, milles on veelgi suuremad ambitsioonid.

IMO 2023. aasta KHG strateegia näeb ette rahvusvahelise laevanduse süsinikuheite vähendamise 2030. aastaks keskmiselt 40% võrreldes 2008. aastaga. Lisaks peab 5% (ideaalis 10%) rahvusvahelises laevanduses kasutatavast energiast 2030. aastaks tulema null- või peaaegu nullheituga tehnoloogiast, kütusest või energiaallika kasutuselevõtust. 2050. aastaks on eesmärk jõuda laevanduses nullheiteni.

2021. aastal IMO-s vastu võetud MARPOL-i VI lisa muudatustega loodi lühiajalised KHG vähendamise meetmed energiatõhususe indeks (edaspidi *EEXI*) ja CII.

- EEXI on olemasoleva laeva energiatõhususe indeks. Laevadel kogumahutavusega alates 400 tuleb arvutada saavutatud EEXI, mida võrreldakse seejärel nõutava energiatõhususe indeksiga. Laeva saavutatud EEXI peab olema nõutavast EEXI-st väiksem või sellega võrdne, et laev vastaks energiatõhususe miinimumstandardile. Kui laev ei vasta EEXI nõuetele, tuleb teha tehnilisi või operatiivseid muudatusi (nt seada kiiruse piirangud või lisada kütusesäästlikke tehnoloogiaid). Kui laev ei vasta nõuetele ka pärast muudatusi, ei saa see tõenäoliselt sertifikaati ja võib kaotada õiguse rahvusvahelises meretranspordis osaleda. EEXI miinus on see, et tegemist on ühekordse tehnilise hinnanguga, mis peegeldab laeva projekteeritud energiatõhusust, kuid ei arvesta laeva reaalselt kasutatust.
- CII on aastane tegeliku CO<sub>2</sub>-mahukuse näitaja. Indeksiga mõõdetakse, kui tõhusalt laev transpordib kaupu või reisijaid ehk kui palju CO<sub>2</sub> heidet laev tekitab lasti kandevõime ja läbitud meremiilide kohta. Alates 2024. aastast tuleb CII arvutada ja tulemus esitada koos eelneva aasta koondandmetega, sealhulgas parandustegurid ja reisikorrektsoonid, IMO andmekogumissüsteemi DCS iga aasta 31. märtsiks. CII kohaldub laevadele kogumahutavusega alates 5000. Laevatüüpidest on hõlmatud puistlastilaev, gaasitanker, tanker, konteinerilaev, segalastilaev, külmlastilaev, kombineeritud lasti laev, veeldatud maagaasi (LNG) tanker, autolastilaev, veeremilaev, parvlaev ja ristluslaev. Eriotstarbelise laeva puhul ei pruugi indeks väikese kandevõime tõttu olla arvutatav või on selle tulemus moonutatud. CII alusel määratakse laevale keskkonnaklass A–E (kus A on suurepärase ja E halb tulemuslikkus). Laevad, mille klass on kolmel järjestikusel aastal olnud D või mille

---

<sup>120</sup> IMO regulations to introduce carbon intensity measures enter into force on 1 November 2022. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/CII-and-EEXI-entry-into-force.aspx>.

klass on E, peavad koostama parandusmeetmete kava vähemalt klassi C saavutamiseks. Klassi lävendid muutuvad 2030. aastale lähenedes järjest karmimaks.<sup>121</sup>

Aprillis 2025 kiideti IMO-s heaks MARPOL-i VI lisa muudatuste eelnõu, millega luuakse KHG vähendamiseks kütuse KHG mahukuse näitaja (*Greenhouse Gas Fuel Intensity*, edaspidi ka *GFI*). Muudatuste jõustumiseks peab IMO järgmine merekeskkonna kaitse komitee need vastu võtma. 2026. aasta aprilli seisuga ei ole veel teada, millal muudatused lõplikult vastu võetakse. Muudatuste järgi tuleb alates 2027. aastast laevadel kogumahutavusega 5000 ja rohkem igal aastal arvutada kütuse KHG mahukuse näitaja. Saavutatud GFI-d võrreldakse baaseesmärgi ja otsese vastavuse eesmärkidega ning eesmärkidele mittevastavuse korral tuleb tasuda nn parandusühikute eest. Täpsem reeglistik on alles väljatöötamisel.

EL ja kõik selle liikmesriigid on Pariisi kokkuleppe ratifitseerinud ning selle eesmärgi saavutamiseks algatanud Euroopa rohelise kokkuleppe strateegia. Nimetatud kokkuleppe raames on Euroopa Komisjon loonud õigusaktide kogumi „Eesmärk 55“, mille eesmärk on vähendada EL-i heitkoguseid 2030. aastaks vähemalt 55% võrreldes 1990. aasta tasemega. Aastaks 2050 plaanitakse saavutada kliimanetraalsus. Viimastel aastatel tehtud edusammudest hoolimata sõltub merendussektor endiselt peaaegu täielikult fossiilkütustest ning kujutab endast märkimisväärset KHG ja muude kahjulike saasteainete heite allikat. Euroopa transpordisektori heitkogustest 13,5% pärineb meretranspordist.<sup>122</sup>

„Eesmärk 55“ õigusaktide kogumist mõjutavad merendussektorit:

- määrus (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis (FuelEU)<sup>123</sup>. Määrusega kehtestatakse Euroopa sadamaid külastavate kogumahutavusega üle 5000 laevade kasutatava energia aasta keskmise KHG<sup>124</sup> heitemahukuse piirmäärad, olenemata laeva lipuriigist. Eesmärk on, et sektoris kasutatavate kütuste CO<sub>2</sub> heide väheneb aja jooksul järk-järgult, alustades 2% vähenemisest 2025. aastal ja jõudes 2050. aastaks 80% vähenemiseni. Normidega edendatakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist laevanduses;
- määrus (EL) 2015/757,<sup>125</sup> mis käsitleb meretranspordist pärit KHG-de<sup>126</sup> heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli (MRV). Alates 2025. aastast kohaldub MRV laevadele kogumahutavusega alates 400, varem olid hõlmatud laevad kogumahutavusega alates 5000.
- direktiiv 2003/87/EÜ,<sup>127</sup> millega luuakse liidus kasvuhuonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem (HKS). See on CO<sub>2</sub> turg, mis põhineb lubatud heitkoguse ühikute (edaspidi *LHÜ-d*) piiramise ja nendega kauplemise süsteemil.<sup>128</sup> HKS on EL-i peamine vahend heitkoguste vähendamiseks. Direktiivi artikliga 3gb on

<sup>121</sup> Samas; CII – Carbon Intensity Indicator, DNV. <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/CII-carbon-intensity-indicator/>.

<sup>122</sup> Pakett „Eesmärk 55“: keskkonnahoidlikumate kütuste kasutuselevõtu suurendamine lennundus- ja merendussektoris. <https://www.consilium.europa.eu/et/infographics/fit-for-55-refueleu-and-fueleu/>.

<sup>123</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R1805>.

<sup>124</sup> Süsinikdioksiid (CO<sub>2</sub>), metaan (CH<sub>4</sub>) ja lämmastikdioksiid (N<sub>2</sub>O).

<sup>125</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2015/757, 29. aprill 2015, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:02015R0757-20240101>.

<sup>126</sup> Määrusega hõlmatud KHG-d on süsinikdioksiid (CO<sub>2</sub>), metaan (CH<sub>4</sub>) ja lämmastikdioksiid (N<sub>2</sub>O).

<sup>127</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2003/87/EÜ, 13. oktoober 2003, millega luuakse ühenduses kasvuhuonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:02003L0087-20240301>.

<sup>128</sup> Alates 2026. aastast kohaldatakse direktiivi ka metaanile (CH<sub>4</sub>) ja lämmastikdioksiidile (N<sub>2</sub>O).

laevandusettevõtjatele kehtestatud LHÜ-de tagastamiskohustus järk-järgult: tõendatud heitkoguste puhul 2024. aastal 40%, 2025. aastal 70% ja 2026. aastal 100%. HKS kohaldub laevadele kogumahutavusega alates 5000.<sup>129</sup>

Nimetatud normid kohalduvad EL-i liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvate, seal viibivate või sealt lahkuvate laevade suhtes.

Keskkonnasäästlikkusest lähtuvad soodustused on kehtestatud näiteks Küprose ja Norra tonnaažikordades.

Küprosel on Küprose või lepinguriigi lippu kandval laeval võimalik saada tonnaažimaksust kuni 30% soodustust, kui laev kasutab merekeskkonda säilitavaid ja kliimamuutuste mõjusid vähendavaid mehhanisme või varustust.<sup>130</sup> Soodustuse kriteeriumid ja suurus on kehtestatud määrusega.<sup>131</sup> Tegemist on roheliste stiimulite programmiga (*Green Incentives Programme*), mille eesmärk on premeerida laevu, mis vähendavad tõhusalt oma KHG heidet. Programm on kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppega (*Green Deal*), mille pikaajaline eesmärk on saavutada Euroopa Liidus 2050. aastaks kliimanetraalsus.<sup>132</sup> Soodustuse saamiseks peab abikõlblik ettevõtja esitama iga aasta juunis vormi MS TT 14-N-2024. Seejärel hindab ametiasutus esitatud dokumente ja tunnistusi ning teeb kindlaks, kas abikõlblik ettevõtja ja ühenduse laevad on õigustatud saama tonnaažimaksu soodustusi, ning soodustuse ulatuse. Laev ei ole abikõlblik keskkonnasoodustuse saamiseks, kui soodustuse taotlemise aluseks oleval perioodil peeti laev sadamariigi kontrolli raames kinni mõne keskkonnavalase puuduse tõttu. Abikõlblikule äriühingule tehakse tasutud tonnaažimaksust vastavas ulatuses maksutagastus.<sup>133</sup>

Soodustust on võimalik saada kolme keskkonnasäästlikkuse näitaja alusel:

- 1) EEXI – laevadel, mille saavutatud energiatõhususe indeks ületab nõutavat energiatõhususe indeksit (MARPOL-i VI lisa reeglid 19, 23 ja 25) rohkem kui 10%, vähendatakse aastast tonnaažimaksu 5–25% sõltuvalt saavutatud energiatõhususest järgnevalt:

| Saavutatud EEXI ja nõutava EEXI vahe (%) | Aastase tonnaažitasu vähendamine (%) |
|--|--------------------------------------|
| üle 10                                   | 5                                    |
| üle 15                                   | 10                                   |
| üle 20                                   | 20                                   |
| üle 30                                   | 25                                   |

Soodustust saavad kasutada laevad alates kogumahutavusest 400, sest MARPOL-i asjakohased nõuded kohalduvad alates nimetatud suuruselt.

<sup>129</sup> Direktiivi art 3gg lg 5 näeb ette, et hiljemalt 31. detsembriks 2026 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles uuritakse, kas on teostatav ning milline on majanduslik, keskkonnavalane ja sotsiaalne mõju, kui direktiiviga hõlmatakse laevad kogumahutavusega 400–5000.

<sup>130</sup> The Merchant Shipping (Fees and Taxing Provisions) Laws of 2010-2020 (Law No. 44 (I) of 2010 as amended by law 39(I)/2020, p-d 9 ja 13. <https://www.gov.cy/media/sites/25/2024/08/Laws-44I-of-2010-2020-Cyprus-Tonnage-Tax-Laws-EN-1.pdf>.

<sup>131</sup> The Tonnage Tax (Environmental Incentives) Order of 2024 (P.I. 58/2024). <https://www.gov.cy/media/sites/25/2024/08/Order-P.I.-58-2024-The-Tonnage-Tax-Environmental-Incentives-Order-of-2024.pdf>.

<sup>132</sup> Cyprus Shipping 2024 | New Green Incentives Programme. <https://www.hellenicshippingnews.com/cyprus-shipping-2024-new-green-incentives-programme/>.

<sup>133</sup> Circular No. 15/2024, Shipping Deputy Ministry of the Republic of Cyprus. <https://www.gov.cy/media/sites/25/2024/05/15-2024-15-04-2024.pdf>.

Soodustuse saamiseks peab laevandusettevõtja esitama avalduse, millele on lisatud rahvusvaheline energiatõhususe tunnistus (IEE) koos lisaga;

- 2) laeva kütusekulu säästlikkus (IMO DCS) – laevadel, mille kütuse kogukulu läbitud kogudistantsi kohta väheneb kahe järjestikuse võrdlusperioodi vahel rohkem kui 4%, vähendatakse tonnaažimaksu 10–20% võrra järgnevalt:

| <b>Kütusekulu vähenemine kogudistantsi suhtes kahe järjestikuse perioodi vahel (%)</b> | <b>Aastase tonnaažitasu vähendamine (%)</b> |
|--|---|
| üle 4  | 10  |
| üle 6  | 15  |
| üle 8  | 20  |

Soodustust saavad kasutada laevad alates kogumahutavusest 5000, millele kohaldub MARPOL-i VI lisa reegel 27 ja mis veedavad merel vähemalt 4380 tundi aastas.

Soodustuse saamiseks peab laevandusettevõtja esitama avalduse, millele on lisatud:

- koopia vastavuskinnitusest kütusekulu aruandluse kohta kahe järjestikuse aruandeperioodi kohta ja
- koopia kogutud andmete kokkuvõtte aruandest (MEPC.292 (71) / lisa 2);

- 3) CII edendamine – laevadel, mis saavutavad tegeliku CO<sub>2</sub>-mahukuse klassi A või B, veetes merel vähemalt 4380 tundi aastas, vähendatakse tonnaažitasu järgnevalt:

| <b>CO<sub>2</sub>-mahukuse näitaja</b> | <b>Aastase tonnaažitasu vähendamine (%)</b> |
|--|---|
| klass A                                | 20  |
| klass B                                | 10  |

Soodustust saavad kasutada laevad alates kogumahutavusest 5000, millele kohaldub MARPOL-i VI lisa reegel 28.

Soodustuse saamiseks peab laevandusettevõtja esitama avalduse, millele on lisatud koopia vastavuskinnitusest kütusekulu aruandluse ja tegeliku CO<sub>2</sub>-mahukuse klassi kohta.

Norras<sup>134</sup> võib laev keskkonnareitingu alusel saada tonnaažimaksust kuni 25% soodustust. Soodustuse eesmärk on pakkuda laevandusettevõtjatele stiimul kasutada keskkonnasäästlikke laevu. Laevandusettevõtjad saavad esitada Norra mereadministratsioonile vabatahtliku deklaratsiooni, kasutades selleks keskkonnateguri arvutamise vormi<sup>135</sup>. Vormil on esitatud kriteeriumid, mille alusel määratakse laeva keskkonnareiting vahemikus 1–10. Keskkonnareitingu alusel saadakse tonnaažimaksust soodustus järgnevalt:

<sup>134</sup> The Norwegian Special Tax System for Shipping 2018–2027, Decision No 214/17/COL, põhjendused 85–86. <https://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/norwegian-special-tax-system-shipping-2018-2027>.

<sup>135</sup> Vormid on kättesaadavad Norra mereadministratsiooni koduleheküljel: <https://www.sdir.no/en/forms-directory/?search=environmental>.

| Keskkonnareiting | Tonnaažitasu vähendamine (%) |
|------------------|------------------------------|
| kuni 1           | 2,5                          |
| 1 kuni 2         | 5                            |
| 2 kuni 3         | 7,5                          |
| 3 kuni 4         | 10                           |
| 4 kuni 5         | 12,5                         |
| 5 kuni 6         | 15                           |
| 6 kuni 7         | 17,5                         |
| 7 kuni 8         | 20                           |
| 8 kuni 9         | 22,5                         |
| 9 kuni 10        | 25                           |

Maksubaasile rakendatava soodustuse puhul on põhjendatud lähtuda IMO nõuetest, kuna laevandus on rahvusvaheline. IMO nõuded kehtivad üle maailma, st ka laevadele, mis sõidavad väljaspool EMP sadamaid. Seetõttu kehtestatakse eelnõuga soodustus CII klassi A ja B laevadele vastavalt 50% ja 25%.

Soodustus nähakse ette üksnes CII alusel, kuna tegemist on ajakohase (eelmise kalendriaasta näitajate alusel arvestatud) ja kogu maailmas kasutatava näitaja ning optimaalse halduskoormusega. Mitme indeksi või valemi kasutamine suurendaks maksuametnike ja riigiabi arvestajate töökoormust ebarproportsionaalselt võrreldes riigile laekuvate tuludega. Seetõttu nähakse soodustus ette alates kogumahutavusest 5000.

**TuMS § 52<sup>1</sup> uue lg-ga 20<sup>1</sup>** nähakse ette maksubaasi lisakordaja, kui lepinguriigi lippu mitte kandva laeva lipuriik on maksustatava tulu summa arvestamise ajal kantud Pariisi memorandumis (edaspidi *Paris MoU*) alusel keskmiste või halbade tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirja. Maksulisa rakendamise eesmärk on suunata laevandusettevõtjaid valima lepinguriigi lippu või vähemalt kõrgel tasemel kolmanda riigi lippu.

Muudatuse eeskujuks on Küprose tonnaažimaksu regulatsioon, kus laevastikus olevate kolmanda riigi lipu all sõitvate laevade tonnaažimaksu suurendatakse 30% või 60%, kui laeva lipuriik on kantud Paris MoU halli või musta nimekirja.<sup>136</sup>

Paris MoU<sup>137</sup> ühendab 28 liikmesriiki. Paris MoU missioon on välistada nõuetele mittevastavate laevade liiklus Euroopa meredel ja Põhja-Atlandil Ameerikast Euroopani sadamariigi kontrolli ühtlustatud süsteemi kaudu. Paris MoU sadamates toimub välismaiste laevade pardal aastas üle 17 000 kontrolli, millega tagatakse, et laevad vastavad rahvusvahelistele ohutus-, turvalisus- ja keskkonnanõuetele ning et meeskonnaliikmetel on piisavalt head elu- ja töötingimused. Paris MoU põhimõte on, et esmavastutus merenduse rahvusvahelistes konventsioonides sätestatud nõuete täitmise eest lasub laevaomanikul. Vastutus sellise vastavuse tagamise eest on aga lipuriigil.<sup>138</sup>

Paris MoU vaatab igal aastal üle inspeksioonide tulemused ja kinnitab lipuriikide tulemusnimekirja. Nimekiri on jagatud kolme kategooriasse: valge (*White List*), hall (*Grey List*) ja must (*Black List*). Kategooriad jaotuvad selle põhjal, kui palju riigi lippu kandvaid laevu välissadamates kinni peetakse. Valges nimekirjas on riigid, mille lipu all sõitvate laevade

<sup>136</sup> SA.51809, põhjendus 34.

<sup>137</sup> 26. jaanuari 1982. aasta Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum laevakontrolli kohta.

<sup>138</sup> Paris MoU on Port State Control, Organisation, <https://parismou.org/about-us/organisation>.

kinnipidamise protsent on järjepidevalt madal, mustas seevastu riigid, mille laevu kõige sagedamini kinni peetakse. Nimekirja koostamisel võetakse aluseks lipuriigi laevade viimase kolme aasta kõikide sadamariigi kontrollide arv Paris MoU regioonis. Kontrollide arvu kasutades arvutatakse välja kinnipidamiste piirmäärad, mille ületamisel paigutub lipuriik vastavasse nimekirja. Nimekiri koostatakse igal aastal ja see kehtib 1. juulist järgmise aasta 30. juunini.<sup>139</sup>

1. juulist 2025 kuni 30. juunini 2026 on lepinguriikide hulka mitte kuuluvatest riikidest Paris MoU hallis nimekirjas Saudi Araabia, India, Korea Vabariik, Maroko, Venemaa, Panama, Liibanon, Cooki saared, Filipiinid, Albaania, Alžeeria, Saint Vincent ja Grenadiinid, Sierra Leone, Tuneesia, Bangladesh ning mustas nimekirjas Saint Kitts ja Nevis, Togo, Belau, Guinea-Bissau, Belize, Vanuatu, Ukraina, Komoorid, Vietnam, Moldova, Tansaania ja Kamerun.<sup>140</sup>

Alates 2027. aasta 6. juulist jaotatakse lipuriigid tegevusnäitajate alusel nimekirja kui hea, keskmine või halb, mistõttu kasutatakse ka eelnõus vastavaid termineid. Sisuliselt vastab jaotus praegusele valgele, hallile ja mustale nimekirjale.

**TuMS § 52<sup>1</sup>** täiendatakse **Ig-ga 20<sup>2</sup>**, millega välistatakse saavutatud aastase tegeliku CO<sub>2</sub>-mahukuse näitajast tuleneva soodustuse rakendamine kolmanda riigi lippu kandvatele laevadele, mis on Paris MoU keskmises või halvas nimekirjas.

**TuMS § 52<sup>1</sup>** täiendatakse **Ig-ga 20<sup>3</sup>**, millega kehtestatakse laevahaldurite soodsam maksumäär. Praegu kehtib laevahalduritele tavapärase tonnažimaksu määr. Laevahaldurite riigiabi suunistes on märgitud, et „laevahaldusettevõtjate puhul kasutatav maksubaas ei saa ilmselt olla sama, mida kohaldatakse laevaomanike suhtes, sest konkreetse laeva puhul on laevahaldusettevõtja käive palju väiksem kui laevaomaniku oma. Punktis 2.3 nimetatud uurimuse ja varem saadud teatiste kohaselt peaks laevahaldusettevõtjate suhtes kohaldatav maksubaas olema umbes 25% (tonnažilt või mõtteliselt kasumilt) sellest, mida võetaks sama laeva või tonnaži eest laevaomanikult. Seetõttu nõuab komisjon, et laevahalduse tonnažimaksukavade raames kohaldataks vähemalt 25% määra“.<sup>141</sup> Maksumäärade eristamise ettepanek sõltuvalt ettevõtte tegevusvaldkonnast (laevaomanik, prahtija, laevahaldusettevõtja) on tehtud ka 2022. aastal kaitstud magistritöös „Laevadele ja laevapere liikmetele kohaldatava maksustamise erikorra rakendumisest Eestis“.<sup>142</sup>

Võimalust kehtestada laevahalduritele soodsam maksumäär on kasutanud näiteks Küpros ja Holland.

Küprosel arvestatakse laevahalduri maksubaas laeva 100 netotoni asemel 400 netotoni kohta, st see on neli korda väiksem kui laevaomanikel ja prahtijatel.<sup>143</sup>

Hollandis vähendatakse maksubaasi 75% laevaomanikele ja prahtijatele kohalduvast maksubaasist laevahalduritel, kes vastutavad täielikult laeva tehnilise ja meeskonna juhtimise eest. Komisjon aktsepteeris Hollandi põhjendust, et selline vähendus peegeldab adekvaatselt laevahaldurite majanduslikku olukorda ja on proportsionaalne, arvestades tunduvalt väiksemat tulu, mida laevahaldur laevalt teenib võrreldes laevaomanikuga, kes seda laeva käitaks. Holland

<sup>139</sup> Eesti laevad on jätkuvalt Paris MoU lipuriikide valges nimekirjas, Transpordiamet.

<https://www.transpordiamet.ee/uudised/eesti-laevad-jatkuvalt-paris-mou-lipuriikide-valges-nimekirjas>.

<sup>140</sup> White, Grey and Black List, Paris MoU. <https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/white-grey-and-black-list>.

<sup>141</sup> Komisjoni teatis 2009/C 132/06, p 7.

<sup>142</sup> Reinsoo, K., „Laevadele ja laevapere liikmetele kohaldatava maksustamise erikorra rakendumisest Eestis“, lk 55. <https://digikogu.taltech.ee/et/Download/654ac772-24f0-43cc-b8ea-46aaf54f9a33>.

<sup>143</sup> SA.51809, põhjendus 52.

selgitas, et tulumaks tonnaažiskeemis on seetõttu tihti kõrgem kui tavalise tulumaksukorra kohaselt makstav tulumaks. Seega, mida suurem on laeva tonnaaž, seda ebasoodsamaks muutub tonnaažiskeem võrreldes tavapärase tulumaksu korraga.<sup>144</sup>

Tonnaažikorra regulatsiooni jõustumisest arvates ei ole ükski laevahaldusettevõtja tonnaažikorraga liitunud, mistõttu ei kaasne muudatusega negatiivseid mõjusid riigieelarvele.

### 3.2. Eelnõu § 2

Eelnõu § 2 sätestab seaduse jõustumisaja (vt seletuskirja punkt 9).

### 4. Eelnõu terminoloogia

Seaduseelnõu ei sisalda termineid, mida õigusaktides ei ole varem kasutatud. Eelnõus kasutatakse mererajatis mõistet laias tähenduses, kuid puudub vajadus seda määratleda. Mõiste ingliskeelne vaste on *offshore installation*, mida on õigusaktides tõlgitud erinevalt.

Inglise-eesti meresõnaraamatus on termini *offshore installation* vastena märgitud avamererajatis ja *offshore structure* vastena mererajatis.

Veeseaduse<sup>145</sup> §-s 177 kasutatakse termineid „platvorm või muu mererajatis“, lähtudes ÜRO mereõiguse konventsiooni<sup>146</sup> art 1 p 1 alapunkti 5 eestikeelsest tõlkest. Konventsiooni ingliskeelses algtekstis on seejuures kasutatud mõisteid *platforms or other man-made structures at sea*. Konventsiooni artiklis 11 kasutatud mõiste *off-shore installation* on aga eesti keelde tõlgitud kui „rannikust eemal asuv rajatis“. Rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsiooni<sup>147</sup> reegli 10 p-s d kasutatud *offshore installation or structure* on eestikeelses tõlkes „mererajatis“. Naftareostuseks valmisoleku ning sellele reageerimise ja koostöö 1990. aasta rahvusvahelise konventsiooni<sup>148</sup> art 2 p-s 4 kasutatud termin *offshore unit* on eesti keelde tõlgitud kui „avamererajatis“, kuid lepingu mõistes on tegemist üksnes gaasi või nafta uurimis-, eksploateerimis- või tootmistegevustes kasutatava rajatisega. Nõukogu määruse (EMÜ) nr 4055/86<sup>149</sup> art 1 p-s 4 kasutatud termini *off-shore installation* vastena on eesti keeles kasutatud nii „kaldast eemal asuv rajatis“ kui ka „avamererajatis“.

Eelnõus on eelistatud terminit „mererajatis“, kuna selle all on mõeldud kaldaga püsivalt ühendamata mistahes rajatist mistahes merealal. Meresõnaraamatu eelistermin „avamererajatis“ võib jätta eksliku mulje, et rajatis peab asuma avamerel. Avameri on ÜRO mereõiguse konventsiooni art 86 kohaselt mere osad, mis jäävad riigi majandusvööndist, territoriaalmerest või sisevetest või saarestikuriigi saartevahelisest merest väljapoole. Terminit „mererajatis“ puhul sellist eristust ei ole ning hõlmatud on kõik merealad.

---

<sup>144</sup> SA.51263, p 2.3 ja põhjendus 75.

<sup>145</sup> Veeseadus. <https://www.riigiteataja.ee/akt/108072025070>.

<sup>146</sup> Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioon. <https://www.riigiteataja.ee/akt/911675>.

<sup>147</sup> Rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioon. <https://www.riigiteataja.ee/akt/917361>.

<sup>148</sup> Naftareostuseks valmisoleku ning sellele reageerimise ja koostöö 1990. aasta rahvusvaheline konventsioon. <https://www.riigiteataja.ee/akt/13032237>.

<sup>149</sup> Nõukogu määrus (EMÜ) nr 4055/86.

## 5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu koostaja hinnangul on eelnõu vastavuses Euroopa Liidu õigusega. Lõpliku otsuse eelnõu Euroopa Liidu õiguse riigiabi reeglitele vastavuse kohta teeb Euroopa Komisjon riigiabi teatise menetluse käigus.

## 6. Seaduse mõjud

Eelnõuga tehtavate muudatuste tulemusel hakkavad maksusoodustused kehtima ka väiksematele laevadele, kui neil on kehtiv rahvusvaheline laadungimärgi tunnistus ja nad teevad rahvusvahelisi reise. Tonnaažikorda saab edaspidi kasutada rohkem ettevõtjaid: lisaks residendist äriühingule ka Eesti tegevuskohaga mitteresidendist äriühingud ning lisaks ISM-reederile mistahes laevandusettevõtja (laevaomanik, prahtija ja laevahaldur). Maksusoodustus laieneb ka eriotstarbelistele laevadele. Seni on laevandusega seotud maksusoodustuste kasutamine olnud tagasihoidlik. Eeldatavasti suurendab soodustuse saamise tingimuste leevendamine meetmete kasutajate arvu.

Eelnõuga kaasnevad peamiselt sotsiaalsed ja majanduslikud mõjud, mida on kirjeldatud allpool. Samuti võib eelnõu mõjutada riigi julgeolekut, kuna see toetab riigi strateegilise laevastiku olemasolu. Kehtiv hädaolukorra seadus ja riigikaitse seadus ning kavandatav kriisiolukorra ja riigikaitse seadus näevad vajaduse korral ette võimaluse võtta asi, sealhulgas laev, sundkasutusse. Mida suurem on Eesti äriühingute kontrolli all olevate eri tüüpi laevade arv, seda paremini on tagatud valmisolek kriisideks. Eelnõul on kaudne mõju ka elu- ja looduskeskkonnale, kuna muudatustega soodustatakse keskkonnasäästlikemaid laevu. Rahvusvahelised kliimaeesmärgid muutuvad järjest rangemaks ja tonnaažimaksu soodustus toetab laevandusettevõtjate investeeringuid keskkonnahoidlikematesse lahendustesse. Lisaks on eelnõul kaudne mõju regionaalarengule, sest laevapere liikme tulumaksusoodustus toetab mereliste elukutsete püsimist, mida on võimalik pidada ka väljaspool tõmbekeskusi elades.

### 6.1. Kavandatud muudatus 1: laevapere liikme palgatulu maksusoodustuse tingimuste laiendamine

**Muudatuse kirjeldus:** eelnõuga laiendatakse laevapere liikme tasu tulumaksusoodustuse tingimusi: laeva kogumahutavuse nõue (vähemalt 500) asendatakse rahvusvahelise laadungimärgi tunnistuse nõudega. Edaspidi maksustatakse laevapere liikme tasu soodusmääraga, kui töö tehti lepinguriigi lippu kandval laeval, millel on kehtiv rahvusvahelise laadungimärgi tunnistus ning mida kasutatakse kaupade või reisijate rahvusvahelisel meritsi veol. Maksusoodustust ei saa Euroopa Majanduspiirkonnas regulaarse tegeval reisilaeval teenitud tulult. Süvendaja ja puksiiri puhul asendatakse kogumahutavuse nõue samuti rahvusvahelise laadungimärgi tunnistuse nõudega, lisaks jääb kehtima 50% laeva tööajast meritsi veo nõue väljaspool sadamat ja Eesti territoriaalmerd.

**Muudatusega seonduv säte:** TuMS § 13 lg-d 5 ja 6, § 29 lg-d 1 ja 1<sup>2</sup>, § 52<sup>1</sup> lg-d 6 ja 11; SMS § 2 lg 1 p 1<sup>1</sup> ja lg 4 p 8; TKindLS § 40 lg 1 p 3

#### I. Mõju valdkond 1:

**majanduslikud mõjud** → **mõju ettevõttele**  
→ **mõju elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale**  
→ **halduskoormus**

Sihtrühm 1: Eesti residendist juriidilised isikud, kes maksavad tasu lepinguriigi lippu kandvate laevade laevapere liikmetele

Sihtrühma suurus: Eesti laevandusettevõtjad on seotud ligikaudu 80 laevaga, mis kannavad lepinguriigi lippu.<sup>150</sup> Laevadest umbes pooled vastavad töötasu tulumaksusoodustuse tingimustele. Samas ei ole teada, kui paljudel abikõlblikel laevadel on tööandjaks Eesti äriühingud. Kuna laevanduses on maksude optimeerimine konkurentsivõimeliselt püsivaks hädavajalik, kasutatakse mehitamiseks tihti kolmanda riigi äriühinguid. Sektori praktikale tuginedes võib eeldada, et selline lahendus on kasutusel vähemalt pooltel abikõlblikel laevadel. Seega võib hinnata, et muudatus puudutab ligikaudu 20 laeva, mida mehitab kümnekond ettevõtjat. Aastatel 2021–2025 on tööjõumaksude soodustust kasutanud 5–8 ettevõtjat aastas. Muudatuse tulemusel võib mõjutatud sihtrühm pisut kasvada. Arvestades, et äriregistri andmete kohaselt on Eestis registreeritud üle 280 000 äriühingu, on mõjutatud sihtrühm väike.

Mõju kirjeldus sihtrühmale 1: mõju ettevõttele ja halduskoormus: muudatus võib vähendada Eestis tööandjana tegutsevate laevandusettevõtjate kulusid abikõlblike laevade laevapere liikmete tasustamisel, sest muudatuse tulemusena kehtib tulumaksusoodustus (0%) senisest rohkematele laevadele. Töötasust arvestatakse maha töötaja maksukohustus ehk töötasust kinnipeetavad maksud ja maksed (MTöös § 6, TLS § 29 lg 3). Kuna laevanduses kasutatakse laialdaselt tähtajalisi töölepinguid, on võimalik, et laevandusettevõtjad kannavad maksusoodustuse töötasusse üle, st pakuvad uute meretöölepingute sõlmimisel väiksemat töötasu. Selle tulemusena jääks laevapere liikme netotasu samaks, kuid laevandusettevõtja kulu väheneks. Lisaks väheneb muudatuse tulemusel laevandusettevõtjate halduskoormus, kuna nad ei pea laeva käitamisel enam järgima, et laev teeks maksusoodustuse saamiseks üle 50% ulatuses rahvusvahelisi reise. Laevandusettevõtjad saavad kindluse, et kui laeval on kehtiv rahvusvaheline laadungimärgi tunnistus ja ta teeb rahvusvahelisi sõite, siis maksusoodustus kehtib.

Mõju olulisus sihtrühmale 1: mõju ulatus on pigem väike, sest muudatus ei muuda ettevõtjate tegevusmudelit ega meretöö korraldust, vaid laiendab olemasoleva maksusoodustuse kohaldamise tingimusi. Kui laevandusettevõtja kannab maksusoodustuse töötasusse üle, on kokkupuude muudatuse tagajärgedega regulaarne, sest kulude vähenemine avaldub igal kuul, kui töötasu välja makstakse. Tõenäoliselt kogu mõjutatud sihtrühm maksusoodustust töötasusse üle ei kanna ja seega jääb mõju avaldumise sagedus pigem väikeseks.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise riske ei nähtu.*

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 1: kokkuvõttes on mõju sihtrühmale pigem ebaoluline.

Sihtrühm 2: Eesti lippu kandvatel abikõlblikel laevadel töötavate laevapere liikmete tööandjad ja abikõlblikel lepinguriigi lipu all sõitvatel laevadel töötavate Eesti residendist laevapere liikmete Eesti tööandjad

Sihtrühma suurus: 2026. aasta märtsi seisuga kannab Eesti lippu 30 laeva, millel on rahvusvaheline laadungimärgi tunnistus. Esialgse hinnangu kohaselt saaks muudatuste tulemusena maksusoodustust kasutada kuni pooltel neist. Samas ei pruugi kõik esmahinnangul abikõlblikud laevad maksusoodustuse tingimustele vastata. Näiteks peavad süvendajad ja puksiirid maksusoodustuse saamiseks tegema meritsi vedu vähemalt 50% tööajast. Eelduslikult saaks maksusoodustust kasutada kuue laeva puhul, mis kannavad Eesti lippu. Kuna eelnõu koostajal puuduvad andmed Eesti residendist laevapere liikmete kohta, kes töötavad lepinguriigi lipu all sõitvatel laevadel Eesti tööandja juures, ei ole võimalik sihtrühma selle osa

---

<sup>150</sup> Lloyd's List Intelligence, Seasearcheri andmebaasi järgi. Seasearcher on rahvusvaheline merendusandmebaas, mis sisaldab andmeid laevade tehniliste näitajate, omandi- ja haldusstruktuuride ning ajaloo kohta. <https://www.seasearcher.com/>.

suurust hinnata. Arvestades, et äriregistri andmete kohaselt on Eestis registreeritud üle 280 000 äriühingu, on mõjutatud sihtrühm väike.

*Mõju kirjeldus sihtrühmale 2:* mõju ettevõtlusele ja halduskoormus: muudetavate TuMS-i sätetega on seotud abikõlblikul laeval töötava laevapere liikme töötasult makstava sotsiaalmaksu kohustus. Muudatuse tulemusena saavad sotsiaalmaksu soodustust edaspidi kasutada ka väiksemad ja eriotstarbelised laevad. Maksusoodustus seisneb sotsiaalmaksu ravikindlustuse osa vabastuses ning pensionikindlustuse osa arvestamises kuni 750 euro suuruselt maksubaasilt. See tähendab, et laevapere liikme tegelikult palgalt makstava sotsiaalmaksu asemel tuleb maksu maksta 20% ulatuses kuni 750 euro suuruselt maksubaasilt. Sotsiaalmaks on tööandja kohustus ja kulu (SMS § 4). Mõju sihtrühmale on positiivne, kuna töäjökulud vähenevad. Lisaks väheneb muudatuse tulemusel laevandusettevõtjate halduskoormus, kuna nad ei pea laeva käitamisel enam järgima, et laev teeks maksusoodustuse saamiseks üle 50% ulatuses rahvusvahelisi reise. Laevandusettevõtjad saavad kindluse, et kui laeval on kehtiv rahvusvaheline laadungimärgi tunnistus ja laev teeb rahvusvahelisi sõite, siis maksusoodustus kehtib.

*Mõju olulisus sihtrühmale 2: mõju ulatus* on keskmine. 2024. aastal maksusoodustust kasutanud ettevõtjate keskmine brutotasu oli 2058 eurot kuus.<sup>151</sup> Statistikaameti palgastatistika 2025. aasta andmetel oli mereliste ametikohtade keskmine brutotasu 2931 eurot kuus. Erinevus võib olla tingitud asjaolust, et Statistikaameti andmed hõlmavad nii reisi- kui ka kaubalaevade andmeid. Töötasud on laevadel väga erinevad ning olenevad sellest, millisel laeval ja ametikohal töötatakse. Samuti on laevandussektoris tavapärane näiteks kolmanda riigi kodanikest meremeeste kasutamine, kuna nende töötasu on üldjuhul Euroopa meremeeste omast väiksem. ITF-i ja tööandjate vahel sõlmitud kokkulepete<sup>152</sup> kohaselt on meremeeste rahvusvaheline miinimum baaspalk (ingl *basic wage*) alates 1. jaanuarist 2026 vähemalt 690 USA dollarit (u 600 eurot) kuus ning tüüpiline ITF-i kollektiivlepingu alusel arvatav kogutasu (ingl *total wage*) on ligikaudu 1200–1300 USA dollarit (u 1050–1100 eurot) kuus sõltuvalt ületundidest ja lisatasudest. Baaspalk on globaalne kohustuslik miinimum, samas kui kogutasu muutub ITF-i kollektiivlepingu kehtimisel sisuliselt kohustuslikuks miinimumkuutasuks, kuna sisaldab lisaks baaspalgale ka lepingujärgseid ületunde ja muid tasusid. Kuigi seni maksusoodustust kasutanud ettevõtjate keskmine brutotasu erineb Statistikaameti keskmisest, lähtub eelnõu koostaja hinnangutes seni riigiabi kasutanud ettevõtjate keskmisest brutotöötasust (2058 eurot kuus), mis on kooskõlas ITF-i kollektiivlepingute miinimumtasuga. Muudatused soosivad pigem väiksemaid laevu, mille puhul võib eeldada töötasusid samas suurusjärgus.

Senise kogemuse põhjal lisanduksid töäjökumaksude soodustuse kasutajatena väiksemad laevad, millel on umbes kaheksa meeskonnaliiget (u 16 kahe meeskonna rotatsioonis). Sihtrühm hoiaks kuue laeva peale töäjökumakse (sotsiaalmaks ja töötuskindlustuse tööandja osa) kokku 608 700 eurot. Otsene mõju lisandväärtuse kasvule on 18,2% ja puhaskasumi eeldatav kasv 37,3%. Muudatustel on selge positiivne mõju laevandusettevõtjate majandustegevusele. Meede võimaldaks ettevõtjatel tagada laevapere liikmetele suuremat sissetulekut, mis tooks endaga kaasa kvaliteetsema töäjöu, mis omakorda võib vähendada laevaõnnetusi ja intsidente.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise riske* ei nähtu.

---

<sup>151</sup> Keskmine brutopalk on arvatatud aasta kohta riigiabina raporteeritud tulumaksu ja laevapere liikmete arvu alusel, taandatuna kuu kohta. Arvutus on näitlik, kuna maksusaladuse tõttu ei ole eelnõu koostajal andmeid, mitme kuu kohta iga valemis sisalduv ettevõtja tegelikult abi sai. Antud abi kohta saab andmeid riigiabi ja vähese tähtsusega abi registrist, määrates otsingus Euroopa Komisjoni numbrina SA.53469. <https://rar.fin.ec.europa.eu/providedAidsByRecipientAndMeasureReviewPage.action?fromMenu=true>.

<sup>152</sup> Kokkulepe meremeeste miinimumpalga kohta sõlmitakse ILO kolmepoolse mehhanismi raames, kus osalevad valitsuste, laevaomanike ja meremeeste esindajad. Meremehi esindab ITF.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 2: kuigi mõju ulatus on keskmine, aga võimalik mõju positiivne, siis pigem on võimalik mõju kvalifitseerida ebaoluliseks.

Sihtrühm 3: Eesti residentid füüsilised isikud ja Eesti tööandja juures töötavad mitteresidentid füüsilised isikud, kes töötavad abikõlblikel laevadel

Sihtrühma suurus: 2025. aasta seisuga on Eestis umbes 7300 aktiivset meremeest. Eesti reisilaevadel, millele maksusoodustus ei laiene, töötab ligikaudu 2400 meremeest. Ei ole teada, kui palju Eesti meremehi töötab EMP-s regulaarse tegevatel reisilaevadel, kuid võib eeldada, et see jääb Eesti reisilaevadel töötavate meremeestega samasse suurusjärku. Samuti ei ole teada, kui palju Eesti meremehi töötab kalalaevadel. Viimati nimetatud laevad ei ole abikõlblikud ja nendel töötavad laevapere liikmed maksusoodustust ei saa. Abikõlblikel laevadel töötavaid Eesti meremehi võib seega hinnanguliselt olla kuni 2500. Reaalselt on aastatel 2023–2025 maksusoodustust kasutatud keskmiselt 89 laevapere liikme kohta, millele lisandub laevapere liikme välistulude deklareerimisel saadud soodustus keskmiselt 73 isiku kohta. Eesti tööealine rahvastik (15–74-aastased) on 2025. aasta seisuga ligikaudu 717 000 inimest.<sup>153</sup> Seega on Eesti residentidest koosnev mõjutatud sihtrühma osa väike. Abikõlblikel laevadel Eesti tööandja juures töötavate mitteresidentid füüsiliste isikute arv ei ole teada, kuid hinnanguliselt on ka see mõjutatud sihtrühma osa väike.

Mõju kirjeldus sihtrühmale 3: mõju elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale: muudatus on sihtrühmale positiivne, kuna vähendab isiku tulumaksukohustust, kui tasu on teenitud abikõlblikul laeval. Tavapärase 22% asemel kehtiks töötasule 0% tulumaksumäär. Selle tulemusena suureneb sihtrühma netosissetulek, juhul kui tööandja maksusoodustust töötasusse üle ei kanna (töötasu jääb samaks).

Mõju olulisus sihtrühmale 3: mõju ulatus on keskmine, kuna sihtrühma netosissetulek võib suureneeda kuni 17%. Samas ei muutu sihtrühma tööülesanded ega töösuhe, mistõttu sihiteadlikku kohanemist ei ole vaja. Mõju avaldumise sagedus on keskmine, sest sihtrühm puutub muudatuse tagajärgedega kokku regulaarselt: maksusoodustuse mõju avaldub igal kuul, kui töötasu saadakse.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise riske ei nähtu.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 3: kokkuvõttes saab järeldada, et mõju sihtrühmale on keskmine. Samas tasandub konkreetne mõju (tulumaksusoodustus) sotsiaaltagatiste vähenemisega (ravikindlustus), mistõttu ei ole otstarbekas käesolevat mõju eraldi põhjalikumalt hinnata.

## **II. Mõju valdkond 2:**

**sotsiaalsed mõjud → mõju tervisele ja tervishoiukorraldusele**

→ **mõju inimeste heaolule ja sotsiaalsele kaitsele**

→ **mõju tööturule ja keskkonnale**

Sihtrühm 1: laevapere liikmed, kes töötavad Eesti lippu kandval laeval, mis muudatuste tulemusel hakkab tööjõumaksude maksusoodustust kasutama

Sihtrühma suurus: 2026. aasta märtsi seisuga kannab Eesti lippu 30 laeva, millel on rahvusvaheline laadungimärgi tunnistus.<sup>154</sup> Esialgse hinnangu kohaselt saaks muudatuste tulemusena maksusoodustust kasutada kuni pooltel neist. Samas ei pruugi kõik esmahinnangul abikõlblikud laevad maksusoodustuse tingimustele vastata. Eelduslikult rakendatakse tööjõumaksude maksusoodustust umbes kuue laeva puhul, mis kannavad Eesti lippu. Väiksematel kaubalaevadel on tavaliselt korraga tööl ligikaudu kaheksa meeskonnaliiget ning kokku kahe vahetuse peale umbes 16 meeskonnaliiget. Mõjutatud sihtrühma suurus on

<sup>153</sup> Statistikaamet, TT330.

[https://andmed.stat.ee/et/stat/sotsiaalelu\\_tooturg\\_tooturu-uldandmed\\_aastastatistika/TT330](https://andmed.stat.ee/et/stat/sotsiaalelu_tooturg_tooturu-uldandmed_aastastatistika/TT330).

<sup>154</sup> Transpordiameti andmetel.

hinnanguliselt 94 meremeest. Kuna Eesti lippu kandval laeval võivad töötada eri rahvusest meremehed, siis on mõjutatud sihtrühm väike.

*Sihtrühm 2:* Eesti tööandja juures töötavad residendist laevapere liikmed, kes töötavad lepinguriigi lippu kandval laeval, kui muudatuse tulemusel rakendatakse tööjõumaksude maksusoodustust (määruse (EÜ) nr 883/2004 kohaldumine<sup>155</sup>)

*Sihtrühma suurus:* aastatel 2024–2025 kasutas maksusoodustust kaks Eesti tööandjat kahel lepinguriigi lippu kandval laeval 6–16 meremehe kohta. 2026. aasta seisuga on Eesti äriühingud seotud kokku 42 laevaga, mis kannavad lepinguriigi lippu. Seos on valdavalt laeva omandiõiguse või ärilise opereerimise kaudu – ei ole teada, mitmel laeval on Eesti tööandja. Mitu laeva vastab abikõlblikkuse tingimusele juba praegu, kuid ei ole maksusoodustust kasutanud, mistõttu võib eeldada, et seal ei mehita laeva Eesti tööandja. Seetõttu on mõjutatud sihtrühm tõenäoliselt väike.

*Sihtrühm 3:* laevapere liikmed, kes töötavad muu riigi lippu kandval laeval, kui laev registreeritakse muudatuste tõttu Eesti laevaregistrisse ja hakatakse kasutama tööjõumaksude soodustust

*Sihtrühma suurus:* alates maksusoodustuste jõustumisest 1. juulil 2020 kuni 2025. aasta juunini registreeriti Eesti laevaregistritesse kümme laeva, millest kuus olid viimati nimetatud tähtajal endiselt Eesti registris. Seega ei ole seni Eesti laevaregistritesse laevu märkimisväärselt lisandunud. Kuna Euroopa Komisjoni riigiabi reegleid ja riigi eelarvelisi võimalusi arvestades jääb Eesti väärtuspakkumine senisega võrreldavale tasemele, ei saa eeldada laevade massilist lisandumist Eesti laevaregistritesse. Seetõttu on mõjutatud sihtrühm väike.

*Mõju kirjeldus sihtrühmadele 1–2:* muudetavate TuMS-i sätetega on seotud abikõlblikul laeval töötava laevapere liikme töötasult makstava sotsiaalmaksu ja töötuskindlustusmakse kohustus. Muudatuse tulemusena saavad väiksemad ja eriotstarbelised laevad edaspidi kasutada maksusoodustust, mis on sihtrühmale aga negatiivse mõjuga. Maksusoodustus seisneb sotsiaalmaksu ravikindlustuse osa vabastuses ning pensionikindlustuse osa ja töötuskindlustuse makse arvestamises kuni 750 euro suuruselt maksubaasilt. See tähendab, et laevapere liikme tegelikult palgalt makstava sotsiaalmaksu asemel tuleb maksu maksta 20% ulatuses kuni 750 euro suuruselt maksubaasilt. Töötuskindlustusmakset arvestatakse samuti maksubaasilt. Muudatustel on mõju tervisele ja tervishoiukorraldusele (väheneb sihtrühma tervishoiuteenuste kättesaadavus) ning inimeste heaolule ja sotsiaalsele kaitsele (vähenevad sihtrühma sotsiaalkindlustushüvitised ja -toetused). Täpsemalt:

- võib väheneda sihtrühma ravikindlustuskaitse. Eesti lippu kandval laeval töötamise ajal peab reeder tagama laevapere liikmele meditsiiniabi MTöoS-i 3. jao kohaselt. Sama kehtib ka lepinguriigi lippu kandval laeval töötavale residendist laevapere liikmele määruse nr 883/2004 kohaldumisel. Reederi kohustus tagada meditsiiniabi ei laiene ajale, mil laevapere liige viibib kodus. Sel perioodil võib laevapere liige olla kaetud riikliku sotsiaalkaitsega (ravikindlustus). Ravikindlustuskaitset ei ole meremeestel, kes töötavad tähtajalise töölepinguga kuni üks kuu (RaKS § 5 lg 2 p 1). Kuna maksusoodustuse puhul abikõlblikul laeval töötavate meremeeste tasult sotsiaalmaksu ravikindlustuse osa (13%) ei tasuta, siis riiklik ravikindlustus nendele meremeestele enam ei laiene;
- väheneb sihtrühma kaitse ajutise töövõimetuse korral. Kuna maksusoodustuse rakendamisel sotsiaalmaksu pensionikindlustuse osa ei tasuta, siis ajutise töövõimetuse hüvitisi sihtrühmale ei maksta;

---

<sup>155</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 883/2004 sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise kohta. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02004R0883-20190731>.

- mõju on sihtrühma pensionistaažile. Ühe aasta pensionikindlustusstaaži saamiseks tuleb inimese kohta maksta kalendriaastas sotsiaalmaksu  $12 \times 20\%$  töötasu alammääralt. Kuna laeval töötatakse sageli kaheksa kuud aastas (rütmis neli kuud tööd, kaks kuud ei töötata), siis makstes sotsiaalmaksu 750-eurosest tulult, tagab see 2026. aasta kehtiva töötasu alammäära 946 eurot korral pensionistaaži ainult 6,34 kuud. Ühe aasta pensionistaaži saamiseks peaks sihtrühm 2026. aasta kehtiva töötasu alammäära korral töötama 15,1 kuud. Mida rohkem tõuseb töötasu alammäär, seda väiksem on laevaperele tagatud pensionikindlustusstaaž. Riikliku vanaduspensioni saamiseks on vaja 15 aastat pensionistaaži. Kui inimese pensionistaaž on väiksem kui 15 aastat, siis ta Eesti riiklikku vanaduspensionit ei saa, välja arvatud juhul, kui inimene elab riigis, mille suhtes kehtivad EL-i sotsiaalkindlustuse koordineerimise reeglid, või riigis, millega Eesti on sõlminud sotsiaalkindlustuslepingu, ja kui liidetud pensionistaaž on vähemalt 15 aastat. Kui inimese pensionistaaž on väiksem kui 15 aastat, tekib tal õigus rahvapensionile, kui ta on elanud Eestis vahetult enne pensioni taotlemist vähemalt viis aastat. Maksusoodustuse rakendamisel on tulevikus väiksem nii meremehe pensionikindlustusstaaž kui ka pensioni suurus. Eesti esimese samba vanaduspension sõltub osaliselt makstud sotsiaalmaksu suurusel, teise samba vanaduspension aga tervenisti tehtud sisse maksetest. Seega on tulevikus meremehel väiksemad nii riiklik vanaduspension kui ka kohustuslik kogumispension;
- vähenevad töötuskindlustuse seaduse alusel makstavad hüvitised. Töötuskindlustushüvitise, koondamise korral makstava hüvitise ja maksejõuetushüvitise arvutamisel võetakse aluseks töötasu, millelt on makstud töötuskindlustusmaksid. Kui töötuskindlustusmaksid makstakse maksubaasilt (750 eurot), vähenevad kõigi nimetatud hüvitiste suurused. Töötuskindlustuse seaduse alusel makstud hüvitised maksustatakse tulumaksuga (TuMS § 20 lg 2);
- väheneb meremehe vanemahüvitis.

*Mõju kirjeldus sihtrühmale 3:* kui muudatuste tõttu Eesti laevaregistrisse registreeritava laeva eelmine lipuriik pakkus suuremaid sotsiaalseid tagatise võrreldes Eesti maksusoodustuse korral saadavaga ning meremees otsustab laeval tööd jätkata, kaasneb sotsiaalkaitse vähenemisest tulenev negatiivne mõju. Täpne mõju sõltub senistest sotsiaalsetest tagatistest, kuid võib sarnaneda mõju kirjeldusega sihtrühmadele 1–2. Kui laeva varasema lipuriigi sotsiaalsed tagatised olid väiksemad, kaasneb sotsiaalkaitse suurenemisest tulenev positiivne mõju (võimalik tulevane pension, töötuskindlustushüvitised, vanemahüvitis). Mõju on positiivne hoolimata asjaolust, et saadavad hüved on piiratud maksubaasilt tasutud sisse maksete suurusel.

*Mõju olulisus sihtrühmadele 1–3: mõju ulatus* on keskmine. Kuigi sihtrühma sotsiaaltagatised vähenevad, ei kaasne sellega eeldatavalt kohanemiskulud. Rahvusvahelises laevanduses kasutatakse laevadel tihti lipuriike, millega tööandjale tööjõumaksude kohustusi ning sellest tulenevalt ka meremehe sotsiaalseid tagatise ei kaasne (nt Libeeria, Panama, Marshalli saared).<sup>156</sup> Seega on meremehed teadlikud ja eelduslikult kokku puutunud töökohtadega, millega sotsiaaltagatise ei kaasne. Muudatuste tulemusel sotsiaaltagatiste vähenemisel tuleb meremehel otsustada, kas ja kuidas ise oma sotsiaalkaitset tagada (nt vabatahtliku ravikindlustusega liitumine).

*Mõju avaldamise sagedus* on keskmine, sest sihtrühmad puutuvad muudatustega kokku regulaarselt. Mõju ei ole igapäevane, sest meretöölepingu kehtivuse ajal vastutab meremehe meditsiiniabi ja haigushüvitise eest reeder.

<sup>156</sup> 2025 Review of maritime transport. UNCTAD, 2025, tabel II.5. [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf).

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk:* mõjud on sihtrühmadele negatiivse toimega, v.a osa sihtrühmast 3, kelle puhul on toime positiivne.

Negatiivne mõju avaldub juhul, kui enne muudatusi oli meremehel kõrgem sotsiaalkindlustuse tase ning kui muudatuste tulemusena laienevad laevale tööjõumaksude soodustused ja meremehe tööandja otsustab neid rakendada. Globaalselt ei ole palju riike, mis pakuvad meremeestele Eesti maksusoodustusega kaasnevast kõrgemat sotsiaalkindlustuse taset. Peamiselt on need EMP lepinguriigid. Muudes riikides mitteresidendist meremehi enamasti ei maksustata, mistõttu ei pakuta neile ka sotsiaaltagatise. Seega on alati olemas võimalus, et meremehe sotsiaaltagatise vähenevad või kaovad, kui laevaomanik otsustab vahetada laeva lipuriigi kolmanda riigi lipu vastu. Muudatused pakuvad laevaomanikele alternatiivse valiku sotsiaaltagatisteta kolmanda riigi lipu ja tööjõumaksude ning täieliku sotsiaalkaitsega Eesti lipu kõrval – maksusoodustustega Eesti lipu alla jäämine. Selline variant toetab merenduse riigiabi suuniste eesmärki „liikmesriikide registritesse registreerimise või ümberregistreerimise soodustamine“. Kuigi sihtrühma sotsiaaltagatise vähenevad, jäävad need siiski suuremaks kui kolmanda riigi lipu korral.

Kui muudatused tõttu väheneksid meremehe sotsiaaltagatise, on tal võimalus töökohta vahetada. Meremeestest on ülemaailmses mastaabis puudu, seega on ebatõenäoline, et meremees on sunnitud vastu tahtmist jätkama Eesti lipu all töötamist.

Negatiivseid mõjusid tasakaalustab tulumaksusoodustusega kaasnev lisatulu. Seega on meremehel töötasust umbes 17% ulatuses lisavahendeid, mida ta saab kasutada vabatahtliku ravikindlustusega liitumiseks, samuti pensionieaks säästmiseks või investeerimiseks. 2026. aastal on vabatahtliku ravikindlustuse kuumakse 257,5 eurot. Arvestades, et laevapere liikme keskmine kuutasu on 2058 eurot, siis on sellelt saadav tulumaksusoodustus 298,76 eurot kuus. Seega on tulumaksusoodustuse arvelt vabatahtliku ravikindlustusega liitumine võimalik ning saab järeldada, et 0% tulumaks vähendab sihtrühma sotsiaalkaitse riske.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmadele 1–3: kokkuvõttes saab järeldada, et mõju sihtrühmale on oluline, kuid tulumaksusoodustusest tuleneva leevendusmeetme tõttu puudub vajadus lisaanalüüsiks.

## **6.2. Kavandatud muudatus 2: tonnaažikorra rakendamise tingimuste laiendamine**

**Muudatuse kirjeldus:** Eelnõuga laiendatakse tonnaažikorra rakendamise tingimusi: lisaks residendist äriühingule saavad tonnaažikorda edaspidi kasutada ka mitteresidendist äriühingud, kellel on Eestis püsiv tegevuskoht. Tonnaažikorra kohaldamine ei ole enam seotud ISM-reederi sertifikaadiga (DOC). Edaspidi saavad tonnaažikorda kohaldada nii laevaomanik, prahtija kui ka haldur. Samuti saab edaspidi tonnaažikorda kohaldada laevadele, millel on kehtiv rahvusvahelise laadungimärgi tunnistus. Seetõttu laieneb maksusoodustus ka laevadele kogumahutavusega alla 500 ning laevadele, mille rahvusvaheliste reiside osakaal võib jääda alla 50%. Need tingimused olid eriti koormavad punkrilaevadele ja mererajatisi teenindavatele laevadele, mille reisimuster ei vasta klassikalisele sadamast sadamasse mudelile. Täiendatakse põhi- ja lisategevuste nimekirja, millelt saadava tulu võib hõlmata tonnaažikorra alla. Leevendatakse lipuseose lävendit (60% asemel üks laev) ja lubatud sisseprahtimise osakaalu (25% asemel 20%). Laevahaldurite puhul loobutakse töötajate arvule kehtestatud nõudest. Tonnaažikorra muudatuste mõju on hinnatud kogumis, kuna avalikult kättesaadavate andmetega ei ole võimalik iga üksiku muudatuse mõju hinnata.

**Muudatusega seonduv säte:** TuMS § 13 lg-d 5 ja 6, § 52<sup>1</sup> lg-d 1, 3, 4, 4<sup>1</sup>, 6, 7 ja 13

**I. Mõju valdkond 1:**  
**majanduslikud mõjud → mõju ettevõtlusele**

## → halduskoormus

*Sihtrühm:* residendist äriühingud ja siinse püsiva tegevuskohaga mitteresidendist äriühingud, kes käitavad laevu

*Sihtrühma suurus:* Eestis on umbes 100 laevandusettevõtjat, mis on seotud umbes 190 laevaga.<sup>157</sup> Ettevõtjatest 60 kuuluvad kontsernidesse. Esialgse hinnangu kohaselt saaks kehtivate tingimuste puhul tonnaažikorda rakendada kuus ettevõtjat kuue laeva kohta. Muudatuste jõustumisel saaks tonnaažikorda rakendada kolm kontserni ja 20 sõltumatut ettevõtjat kokku 64 laeva kohta. Seejuures on tonnaažikorra rakendajate eeldus hüpoteetiline. Kuna seni ei ole kõik abikõlblikud ettevõtjad tonnaažikorraga liitunud, oleks ka pärast muudatusi tegelik liitujate arv tõenäoliselt eelnimetatust väiksem. Mõjuanalüüsi järgi vastab kasumi kriteeriumitele kolm kontserni ja sõltumatutest ettevõtjatest üheksa (vt täpsemalt seletuskirja p 7). Nendele ettevõtjatele võiks tonnaažikorraga liitumine olla kasumlik. Puudub ülevaade laeva meeskonna juhtimise või tehnilise juhtimise teenuse osutajatest (haldurid), mistõttu ei ole sihtrühma selle osa suurust võimalik hinnata. Arvestades, et äriregistri andmete kohaselt on Eestis registreeritud üle 280 000 äriühingu, saab tonnaažikorra sihtrühma pidada väikeseks. Puuduvad andmed mitteresidendist äriühingute kohta, kes käitavad Eestist abikõlblikke laevu. Siiski ei ole põhjust arvata, et nende arv oleks märkimisväärne.

*Mõju kirjeldus sihtrühmale:* muudatused võimaldavad tonnaažikorda kohaldada rohkematel laevandusettevõtjatel. See toob potentsiaalselt kaasa majandusliku mõju mitme teguri kaudu:

a) mõju ettevõtlusele – muudatused parandavad sihtrühma konkurentsivõimet ja toetavad Eesti laevandusettevõtluse jätkusuutlikkust, sest maksukulu väheneb. Laeva kogumahutavuse ja rahvusvaheliste reiside osakaalu piirangute kaotamine loob eeldused eriotstarbeliste laevade segmendi kasvuks, mis on eriti oluline, arvestades lähiriikides hoogustuvat meretuuleparkide arendamist. Lipuseose lävendi alandamine ja lubatud sisseprahtimise osakaalu leevendamine suurendavad paindlikkust laevastiku kujundamisel. Põhi- ja lisategevuste laiendamine suurendab tonnaažikorra rakendamisest saadavat kasu, kuna suurem osa ettevõtja käibest kvalifitseerub tonnaažikorra alla.

Eesti laevandusettevõtjad tegutsevad kogu maailmas ja seisavad silmitsi tiheda konkurentsiga, sealhulgas madala maksumääraga jurisdiktsioonides asutatud ettevõtjatega. Märkimisväärne osa laevandussektori tuludest teenitakse väljaspool Eesti piire ning nii laevadel kui ka ettevõtjatel on võimalik oma tegevusbaas kiiresti ja hõlpsalt teise riiki ümber paigutada. Tonnaažimaksu rakendamise tingimuste avardamine sarnaselt teiste lepinguriikidega võimaldab Eesti ettevõtjatel kulusid vähendada ja parandab nende konkurentsivõimet. Ühtlasi suurendab konkurentsivõimelisem tonnaažikord Eesti atraktiivsust välisriigi ettevõtjate jaoks äritegevuse asukohana;

b) halduskoormus – muudatused vähendavad sihtrühma koormust äritegevuse planeerimisel ja raamatupidamisel, kuna enam ei pea arvestama laeva rahvusvaheliste reiside vähemalt 50% osakaalu nõudega. Põhi- ja lisategevuste loetelu täiendamine võimaldab arvata suurema osa tegevustest saadava tulu tonnaažikorra alla ning võib vähendada või kaotada vajaduse pidada eraldi arvestust, kuna tonnaažikorda mittekuuluv tulu tuleb raamatupidamises eristada.

*Mõju olulisus sihtrühmale:* mõju ulatus on väike kuni keskmine. Mõjuanalüüsi kohaselt oleks kontsernide kasu tonnaažikorra rakendamisel kuni 3,2 miljonit eurot aastas ja sõltumatute ettevõtjate puhul kuni 187 700 eurot aastas (vt täpsemalt seletuskirja p 7, tabel 3). Riigiabi mõju on hinnatud ettevõtjate 2023.–2024. aasta majandusnäitajate alusel. Mõju ettevõtlusele ettevõtjate lisandväärtuse kasvu näol on 2% ja puhaskasumi muutuse näol üle 5% (tabel 1). Halduskoormuse mõju ulatus ei ole sellisel kujul hinnatav.

---

<sup>157</sup> Lloyd's List Intelligence, Seasearcheri andmebaasi järgi.

Tabel 1. Tonnaažikorra mõju ettevõtjate lisandväärtusele ja puhaskasumile

| Näitaja                | Kontsern (sh tütarettevõtjad) | Sõltumatu ettevõtja |
|------------------------|-------------------------------|---------------------|
| Ettevõtjate arv        | 3 (60)*                       | 9                   |
| Lisandväärtus, tuh €   | 158,3                         | 8,9                 |
| Puhaskasum, tuh €      | 58,1                          | 3,5                 |
| Riigiabis summa, tuh € | 3208,3                        | 187,6               |
| Mõju lisandväärtusele  | 2,0%                          | 2,1%                |
| Mõju puhaskasumile     | 5,5%                          | 5,4%                |

*Mõju avaldamise sagedus* on keskmine, sest sihtrühm puutub muudatustega kokku regulaarselt. Tonnaažikorruga liitumise otsus tehakse korra kümneaastase perioodi kohta, kuid selle mõju avaldub ettevõtja maksukoormusele igal maksustamisperioodil (kord aastas).

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise riske* ei nähtu. Muudatused mõjuvad sihtrühmale positiivselt. Muudatustega võivad kaasneda muud positiivsed mõjud. Sihtrühma konkurentsivõime paranemine võib anda võimaluse ettevõtja majandustegevuse kasvuks, mis võib kaasa tuua suurema teenuste vajaduse, näiteks lisatööjõud, IT, õigusabi, raamatupidamine ja koolitus.

*Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale:* mõju on oluline ja positiivne. Mõjud ühtivad muudatuse eesmärgiga suurendada Eesti laevandusettevõtjate konkurentsivõimet ja jätkusuutlikkust ning soodustada rahvusvaheliste laevandusettevõtjate tegevuse laienemist Eestisse. Kuna tegemist on soovitud positiivse mõjuga, ei ole vaja teha täiendavat mõjuanalüüsi.

### 6.3. Mõjude järelhindamise vajadus

Kuigi mõjuanalüüsist nähtub oluliste mõjude esinemine, mis HÕNTE § 46 lg 3 p 7 kohaselt võiks kaasa tuua eelnõu mõjude järelhindamise vajaduse, siis ei plaanita selleks siiski eraldi järelhindamise tegevuskava ega järelhindamise aruande koostamist. Transpordiamet jälgib ja kaardistab eelnõu mõjusid pidevalt ning esitab igal aastal riigiabi ja vähese tähtsusega abi registrisse andmeid antud abi kohta. Viimati nimetatud andmete alusel esitab Rahandusministeerium Euroopa Komisjonile iga aasta 30. juuniks aruande riigiabi meetmete raames antud abi summade kohta. Lisaks peab Eesti merenduse riigiabi suuniste p 12 ja riigiabi otsuse<sup>158</sup> kohaselt kehtiva abimeetme kohta esitama komisjonile sisulise aruande meetme mõjude kohta iga kolme aasta järel.

## 7. Seaduse rakendamisest tulenevad riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

Eelnõu rakendamisel väheneb riigiabi andmise eest vastutava asutuse (praegu Kliimaministeeriumi volitatud asutus Transpordiamet) töökoormus. Kehtiva korra järgi peab Transpordiamet riigiabi andmisel ja järelevalve tegemisel TuMS § 52<sup>1</sup> lg 5 kohaselt hindama iga maksusoodustust kasutava laeva iga reisi olemust ning kontrollima, kas rahvusvaheliste reiside osakaal ületab 50%. See tähendab igal aastal vähemalt 5–8 laeva kõigi reisiandmete põhjalikku läbivaatamist. Kui muudatused jõustuvad, piirdub kontroll kehtiva rahvusvahelise laadungimärgi tunnistuse olemasolu ja selle kontrollimisega, et laev ei tegutse üksnes kohalikus

<sup>158</sup> SA.53469, põhjendus 124.

rannasõidus<sup>159</sup>. Seetõttu muutub regulaarne kontroll tunduvalt lihtsamaks ja kiiremaks, kuna enam ei ole vaja iga üksikut reisi eraldi kategoriseerida. Isegi juhul, kui muudatuste tulemusel suureneb tonnaažikorra või tööjõumaksude maksusoodustuse kasutajate arv, kaalub töökoormuse vähenemine ühe menetluse kohta kogumõjus üles võimaliku menetluste arvu kasvu.

Tonnaažikorra rakendamine olemasolevate Eesti laevandusettevõtjate puhul võib mõjuda riigieelarvele negatiivselt ja Eestisse uue laevandusettevõtja asutamise korral positiivselt.

### Tonnaažikorra muudatuste rakendamine olemasolevatele ettevõtjatele

Seni on tonnaažikorda kasutatud tagasihoidlikult. Tonnaažikorda on alates 2021. aastast rakendanud kokku kolm ettevõtjat. Iga aasta kohta on tonnaažikorda kasutanud kaks ettevõtjat, kellel on kokku kaks kaubalaeva (tabel 2). Tonnaažikorra rakendaja kasu tuleb dividendide maksusoodustusest, sest tulumaks tasutakse laeva netotonnaažilt, mitte dividendidelt.

Tabel 2. Ettevõtjate ja laevade arv ning tonnaažikorra arvestatud riigiabi summa

| Aasta | Ettevõtjate arv | Laevade arv | Tulumaks tonnaažilt, tuh € | Riigiabi summa, tuh € |
|-------|-----------------|-------------|----------------------------|-----------------------|
| 2025  | 2               | 2           | 3,0                        | 325,3                 |
| 2024  | 2               | 2           | 2,8                        | 13,4                  |
| 2023  | 2               | 2           | 1,8                        | 673,6                 |
| 2022  | 2               | 2           | 1,0                        | 362,8                 |
| 2021  | 2               | 2           | 1,1                        | 175,3                 |

Muudatustega leevendatakse tonnaažikorra rakendamise kriteeriume, mis võiks eelduslikult suurendada selle kasutajate arvu. Mõjuanalüüsi tarbeks on välja selgitatud laevad ja ettevõtjad, kes saaksid muudatuste jõustumisel eelduslikult tonnaažikorda kasutada. Laevade kogum on umbes 190 laeva, mis on umbes 100 ettevõtja valduses, kellest omakorda umbes 60 kuuluvad kontserni. Tõenäoliselt oleks võimalik tonnaažikorda kasutada kolmel kontsernil või 20 sõltumatul ettevõtjal (v.a kontsernide tütarettevõtjad). Kui tingimusi ei muudetaks, siis kehtivate tingimuste alusel on võimalik meedet kasutada kuuel ettevõtjal kuue laeva kohta. Pärast tingimuste laiendamist oleks laevade arv 64. Järeldame, et maksimaalne mõju on üksnes tingimusi vaadates kaks või enam korda (kontsernide vaade) suurem.

Eelhinnangu kohaselt abikõlblike laevade puhul tonnaažikorra kasutamise kaasnivate mõjude hindamiseks selgitati esmalt e-äriregistri portaalis kättesaadavate ettevõtja majandusaasta aruannete alusel välja, kas ettevõtja teenib kasumit, ning seejärel eeldati, et sama kasumlikkusega jätkamise korral jaotab ettevõtja 20% kasumist juhul, kui kasum on vähemalt 50 000 eurot. 2023.–2024. aasta andmetele tuginedes maksavad kõik kolm kontserni dividende ja lisaks vastab kasumi kriteeriumile 20 ettevõtjast üheksa. Eeldades, et ettevõtjad jätkaksid sama kasumlikkusega ja jaotaksid puhaskasumist 20% dividendidena, siis tuleks kontsernidel tasuda tulumaksu kokku 3,2 miljonit eurot ning sõltumatutel ettevõtjatel (20-st üheksa) kokku 196 200 eurot. Tonnaažimaksu puhul oleks maksukohustus vastavalt 72 800 eurot ja 8500 eurot. Seega oleks tonnaažikorra rakendamisel riigi saamata jäänud tulu kontsernidelt ja sõltumatutelt ettevõtjalt vastavalt 3,2 miljonit eurot ja 187 600 eurot aastas (tabel 3).

<sup>159</sup> Kohalik rannasõit – meresõit rannikulähedastes vetes kuni 20 meremiili kaugusel kaldast, kuid mitte väljaspool Eesti merealasi. MSOS § 2 p 15. <https://www.riigiteataja.ee/akt/102102025006?leiaKehtiv>.

Tabel 3. Potentsiaalne ettevõtjate arv võimaliku dividendimakse ja tulumaksu summa võrdluses

| Liik                                | Näitaja                                  | Kvalifitseeruks kehtivate tingimustega | Kvalifitseeruks pärast tingimuste muutmist | Tõenäolised dividendimaksjad, puhaskasum > 50 000 € |
|-------------------------------------|--|--|--|---|
| <b>Kontsern (sh tütarettvõtjad)</b> | ettevõtjate arv                          | 0                                      | 3 (60)*                                    | 3 (60)*   |
|                                     | netotonnaaž                              | –                                      | 119 225                                    | 119 225   |
|                                     | tulumaks tonnaažilt, tuh €               | –                                      | 69,4                                       | 69,4  |
|                                     | dividendid, tuh €                        | –                                      | 11 621,0                                   | 11 621,0  |
|                                     | tulumaks dividendimakselt (22/78), tuh € | –                                      | –  | 3 277,7   |
|                                     | riigiabis summa, tuh €                   | –                                      | –  | <b>3 208,3</b>                                      |
| <b>Sõltumatu ettevõtja</b>          | ettevõtjate arv                          | 6                                      | 20   | 9   |
|                                     | netotonnaaž                              | 10 372                                 | 572 753                                    | 14329   |
|                                     | tulumaks tonnaažilt, tuh €               | 6,4                                    | 227,4                                      | 8,5   |
|                                     | dividendid, tuh €                        | 201,7                                  | –  | 695,6   |
|                                     | tulumaks dividendimakselt (22/78), tuh € | 56,5                                   | –  | 196,2   |
|                                     | riigiabis summa, tuh €                   | <b>45,4</b>                            | –  | <b>187,6</b>  |

\* sulgudes on märgitud tütarettvõtjate arv

Kokkuvõtvalt võib öelda, et kui Eesti olemasolevad laevandusettevõtjad rakendavad tonnaažikorda, võib muudatuste tulemusel tulumaksu laekumine väheneda kuni 3,2 miljoni euro võrra aastas. Seejuures on nii tonnaažikorruga liitumine kui ka dividendide jaotamine hüpoteetilised eeldused. Arvestades, et seni ei ole kõik abikõlblikud ettevõtjad tonnaažikorruga liitunud, on ka edaspidi tõenäoline, et tegelik liitujate arv jääb prognoositust väiksemaks. Lisaks, kui ettevõtja puhaskasum ei ole piisavalt suur ja laevu on mitu, võib tonnaažilt tasutav tulumaks osutada suuremaks kui dividendimakselt tasutav maks. Seda kinnitab ka seni tonnaažimaksu kasutanud kolme ettevõtja riigiabi mõju analüüs, mille kohaselt oleks ilma toetuseta nende puhaskasumi kogusumma olnud negatiivne ehk ettevõtjad oleksid jäänud kahjumisse. Arvestada tuleb ka seda, et tonnaažikorra tingimused on piiratud ja ettevõtja laiema tegevusvaldkonna puhul tuleb mitteabikõlblike tegevuste kohta pidada eraldi raamatupidamist ning see ei ole väiksema kasu korral ettevõtjale piisavalt atraktiivne.

Tartu Ülikooli rakendusuuringute keskus uuris dividendide jaotamise regulaarsust 2023. aastal Rahandusministeeriumi tellitud uuringus „Hargmaiste kontsernide miinimumtulumaksu kehtestamise eelanalüüs ning Eesti ettevõtete kasumi jaotamise poliitika analüüs“<sup>160</sup>. Uuringus leiti, et dividendide jaotamist mõjutavad paljud tegurid ja oluline osa ettevõtjatest eelistab kapitali kasvatamist, mistõttu dividende ei jaotata. Ettevõtjad, kus dividende viimase viie aasta

<sup>160</sup> Espenberg, S. jt. Hargmaiste kontsernide miinimumtulumaksu kehtestamise eelanalüüs ning Eesti ettevõtete kasumi jaotamise poliitika analüüs. Lõpparuanne. RAKE, 2023. [https://skytte.ut.ee/sites/default/files/2023-11/Miinimumtulumaksu%20I%C3%B5pparuanne\\_112023.pdf](https://skytte.ut.ee/sites/default/files/2023-11/Miinimumtulumaksu%20I%C3%B5pparuanne_112023.pdf).

jooksul ei jaotatud, tõid esile, et dividendiväljamakse mõjutab ettevõtte finantsnäitajaid negatiivselt. Selle väite põhjal võib eeldada, et kui juhtimisotsusena on soov maksta teatud osa sissetulekust pikemas perspektiivis omanikele, siis võib tonnaažikorra alusel saadav maksusoodustus olla positiivse mõjuga.

Tonnaažimaks on rahvusvaheliselt levinud standard, mida rakendavad nii Euroopa riigid kui ka juhtivad merendusriigid üle maailma. Kuna valdav osa laevandussektori tulust teenitakse väljaspool riigi piire, siis on ühel laevandusettevõtjal üldjuhul seotud ettevõtjaid mitmes riigis. See võimaldab ka kasumit jaotada sidusettevõtte kaudu. Kuna ettevõtjad saavad hõlpsasti tegevust ümber paigutada, peavad maksutingimused olema võrreldavad teiste riikidega, et nii residendist kui ka mitteresidendist äriühingutel oleks huvi kasutada Eesti tonnaažikorra võimalusi. Sellisel juhul tooks tonnaažimaks riigile rohkem tulu, kuna kasumit Eestis tegutseva äriühingu kaudu muidu ei jaotataks.

### Uute ettevõtjatega kaasnev mõju

Kui muudatuste tõttu asutavad välismaised ettevõtjad Eestisse äriühingu või loovad siia püsiva tegevuskoha, mõjuks see riigieelarvele positiivselt.

Mõju hindamiseks kasutati sarnaseid aluseid Eesti sõltumatute ettevõtjate näitajatega ning laevade ja laevapere liikmete arvu alusel hinnati mõju kaldasektori põhjal. Kaldasektori mõju hinnati sisend-väljundtabelitel baseeruva Leontieffi tegevusala-tegevusala mudeliga, mille metoodikat on kirjeldanud Eurostat.<sup>161</sup> Kuna tonnaažikorra rakendamiseks peab ettevõtja laevadest vähemalt üks kandma lepinguriigi lippu, siis otseselt Eesti lipu kandmise eeldusena laeva Eesti laevaregistrisse registreerimise mõju täiendavalt ei hinnatud. Samas juhul, kui ettevõtja siiski registreerib laeva Eesti laevaregistrisse, kaasneb sellega lisatasu ja mõju Eesti riigi eelarvele (registritasu või riigilõiv, tehnilise ülevaatuse tasu).

Mõjuanalüüsis on prognoositud, et muudatuste tulemusena lisandub aastatel 2026–2030 tonnaažikorra kasutajatena üheksa välismaise ettevõtja tütarettvõtjat või püsivat tegevuskohta, kellel on kokku üheksa laeva netotonnaažiga 14 300. Sellisel juhul laekuks tonnaažitasult tulumaksu 8500 eurot, mis vastaks umbes 700 000 euro ulatuses dividendide jaotamisele ning riigiabi summa oleks 187 600 eurot (tabelis 2 esitatud andmete ülekandmine). Eesti riigile avalduks lisamõju kaldasektori kaudu. Leontieffi mudeli kasutamiseks loodi muutus tarbimises, kus eeldati, et lisanduvad laevad loovad täiendava ekspordi müügitulu Eesti riigi jaoks. Võttes aluseks ajaloolise eksporditulu, siis 2030. aastaks kaasneks üheksa laevaga eksporditulu 11,9 miljonit eurot (2020. aasta reaalhinnas). Koostatud mudelarvutuse tulemus näitab (tabel 4), et juhul kui laevade arv suureneb üheksa võrra, siis 2030. aastal avaldub mõju täiendavas kogutoodangu summas kuni 44,4 miljonit eurot (sh 10,7 miljonit eurot indutseeritud), lisandväärtust luuakse 18,5 miljonit eurot (sh 5,5 miljonit eurot indutseeritud) ja riiklikke makse tasutakse 5,3 miljonit eurot (sh 1,8 miljonit eurot indutseeritud) enam.

---

<sup>161</sup> Statistikaamet: tabelid RAT00003, RAT000030, RAT00001; Eurostat Manual of Supply, Use and Input-Output Tables. Eurostat, 2008. <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5902113/KS-RA-07-013-EN.PDF.pdf/b0b3d71e-3930-4442-94be-70b36cea9b39?t=1414781402000>.

Tabel 4. Lisanduva üheksa laeva prognoositav mõju kogutoodangu, lisandväärtuse, riiklike maksude ja SKP vaates perioodil 2026–2030

| Liik                 | Näitaja                                     | 2026       | 2027       | 2028        | 2029        | 2030        |
|----------------------|---|------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Baasandmed</b>    | laevade arv                                 | 2          | 2          | 2           | 2           | 1           |
|                      | eksport (2020. aasta püsihinnas), mln €     | 2,00       | 5,3        | 7,9         | 10,6        | 11,9        |
|                      | SKP reaalhinnas (majandusprognoos), mln €   | 30 070,6   | 30 756,0   | 31 473,8    | 32 088,2    | 32 701,2    |
|                      | SKP jooksevhinnas (majandusprognoos), mln € | 43 916,8   | 45 987,7   | 48 165,1    | 50 087,4    | 52 065,1    |
|                      | SKP deflaator                               | 1,46       | 1,50       | 1,53        | 1,56        | 1,59        |
| <b>Mõjunäitajad*</b> | tööhõive kaldasektoris, isikut              | <b>6</b>   | <b>15</b>  | <b>22</b>   | <b>30</b>   | <b>34</b>   |
|                      | tööhõive veetranspordis, isikut             | 30         | 80         | 120         | 160         | 180         |
|                      | kogutoodang, mln €                          | 6,29       | 17,43      | 27,38       | 37,97       | 44,40       |
|                      | lisandväärtus, mln €                        | 2,62       | 7,25       | 11,39       | 15,80       | 18,47       |
|                      | riiklikud maksud, mln €                     | 0,75       | 2,09       | 3,29        | 4,56        | 5,33        |
| <b>Mõju SKP-le*</b>  | lisandväärtus, mln €                        | 38 498,5   | 40 318,5   | 42 231,2    | 43 920,7    | 45 656,9    |
|                      | netotootemaksud, mln €                      | 5 422,1    | 5 678,3    | 5 947,6     | 6 185,5     | 6 429,9     |
|                      | SKP jooksevhinnas, mln €                    | 43 920,7   | 45 996,8   | 48 178,8    | 50 106,1    | 52 086,9    |
|                      | SKP reaalhinnas, mln €                      | 30 073,3   | 30 762,1   | 31 482,8    | 32 100,2    | 32 714,9    |
|                      | muutus jooksevhinnas (mõju), mln €          | <b>3,9</b> | <b>9,1</b> | <b>13,8</b> | <b>18,7</b> | <b>21,8</b> |
|                      | muutus reaalhinnas (mõju), mln €            | <b>2,7</b> | <b>6,1</b> | <b>9,0</b>  | <b>12,0</b> | <b>13,7</b> |

\* arvesse on võetud otsene, kaudne ja indutseeritud mõju

Mõju 2030. aastal SKP kasvule jooksevhindades on eeldatavalt 21,8 miljonit eurot ja reaalhinnas 13,7 miljonit eurot ning perioodi 2026–2030 vaates mõjutaks üheksa laeva majandustegevus kumulatiivselt Eesti SKP-d 43,4 miljoni euro võrra (reaalhinnas, tabel 4).

Eeltoodust järeldub, et kui aastane kulu riigile üheksa laeva kohta tonnažikorra rakendamisel on ligikaudu 190 000 eurot ja 2030. aastal indekseeritult 350 000 eurot, siis kogumõju vaates laekuks riigile 2030. aastal makse 5,3 miljonit eurot. Oluline mõju oleks kaasnevate sektorite kaudu ka SKP kasvule.

#### Töäjõumaksude maksusoodustusega kaasnev mõju

Töäjõumaksude maksusoodustust on alates 2021. aastast kasutanud kokku 12 laevandusettevõtjat. Kõige rohkem oli riigiabi saajaid 2022. ja 2023. aastal: kokku kaheksa ettevõtjat. Seejärel on abi saajate arv kahanenud viieni. Seejuures on maksusoodustuse ja seega ka riigiabi summa viimastel aastatel suurenenud (tabel 5). Laevapere liikme töäjõumaksude soodustuse korral on tulumaks 0%, sotsiaalmaksu ravikindlustuse osa vabastus ning sotsiaalmaksu pensionikindlustuse osa, vabatahtliku pensionikindlustuse ja

töötuskindlustusmaksete arvestamine maksubaasilt kuni 750 eurot. Riigiabi on laevapere liikme töötasult arvestatud maksude ja maksete ning tegelikult tasutu vahe.

Tabel 5. Ettevõtjate arv ja töäjõumaksude maksusoodustuse riigiabi summa

| Aasta | Ettevõtjate arv | Riigiabi tulumaksult, tuh € | Riigiabi sotsiaalkindlustusmaksetelt, tuh € | Riigiabi töötuskindlustusmaksetelt, tuh € | Summa, tuh € |
|-------|-----------------|-----------------------------|---|---|--------------|
| 2025  | 5               | 300,1                       | 416,5                                       | 19,3                                      | 735,9        |
| 2024  | 5               | 296,4                       | 454   | 19,4                                      | 769,8        |
| 2023  | 8               | 213,9                       | 326,3                                       | 16,6                                      | 556,7        |
| 2022  | 8               | 99,2                        | 146,3                                       | 6,3                                       | 251,8        |
| 2021  | 7               | 102,1                       | 151,7                                       | 6,2                                       | 259,9        |

Muudatustega leevendatakse maksusoodustuse rakendamise kriteeriume, mis eelduslikult võiks suurendada maksusoodustuse saajate arvu. Mõjuanalüüsi tarbeks on välja selgitatud laevad ja ettevõtjad, kellele muudatuste jõustumisel maksusoodustused laieneksid. Laevanduses määrab töäjõumaksude tasumise korra üldjuhul laeva lipuriik, sest meremeeste tööle kohaldatakse selle riigi õigust, mille lipu all laev sõidab. Seetõttu lähtub analüüs laevadest, mis kandsid kaardistuse ajal Eesti lippu. Sõltumatute ettevõtjate puhul oli selliseid laevu kuus. Kontsernide ja nende tütarettevõtjate hulgas maksusoodustuseks potentsiaalseid laevu ei olnud, mistõttu neid analüüsi ei kaasatud. Mõju on hinnatud laevapere liikmete arvu ja eeldatava keskmise brutopalgaga 2058 eurot alusel. Kuna tegemist on väiksemat sorti laevadega, mis on minimaalselt mehitatud, eeldatakse, et keskmine meeskonnaliikmete arv on kaheksa. Eelduslikel alustel töäjõumaksude arvutuste tulemusena hoiaksid ettevõtjad sotsiaalmaksult ja töötuskindlustusmaksetelt kokku 608 700 eurot ning laevapere liikmed töötuskindlustusmaksetelt 23 600 eurot. Lisaks kehtib laevapere liikmele tulumaksusoodustus, millega kaasneks lisatulu laevapere liikmele või kokkuhoid tööandjale 337 000 eurot. Riigile tekiks kokku meetme kulu 969 300 eurot.

Tabel 6. Potentsiaalne töäjõumaksude soodustuse kasutamise mõju<sup>162</sup>

|                              | Tõenäolised (laev EE lipp)       |                  |          |
|------------------------------|----------------------------------|------------------|----------|
|                              | meedet kasutamata                | meedet kasutades | riigiabi |
| Ettevõtjate arv              | 6                                |                  |          |
| Laevade arv                  | 6                                |                  |          |
| Laevapere liikmete arv       | 94 (kahe meeskonna rotatsioonis) |                  |          |
| Brutopalk aasta kokku, tuh € | 2321,4                           |                  |          |
| Sotsiaalmaks, tuh €          | 766,1                            | 169,2            | 596,9    |
| Töötuskindlustus, tuh €      | 55,7                             | 20,3             | 35,4     |
| Tulumaks, tuh €              | 337,0                            | 0                | 337,0    |
| Riigile tulu-kulu, tuh €     | 1158,8                           | 189,5            | -969,3   |

<sup>162</sup> Arvutustes on kasutatud ka kolme sellise ettevõtja andmeid, kes on varem riigiabi saanud. Seetõttu on tulemus indikatiivne mõju vaadeldavale kogumile.

Euroopa Liidu sotsiaalkindlustusskeemide koordineerimise määruse nr 883/2004 järgi kohalduvad Eesti õigus (ja maksusüsteem) peale Eesti lipuga laeval töötamise ka juhul, kui Eesti residentist laevapere liige töötab Eesti tööandja juures teise lepinguriigi lippu kandval laeval.<sup>163</sup> Senistest riigiabi saajatest on maksusoodustust saanud üks selline ettevõtja. Maksusaladusest tulenevalt puuduvad eelnõu koostajal andmed, kui palju Eesti residentist meremehi töötab lepinguriigi lippu kandval laeval Eesti tööandja juures. Seetõttu ei saa nimetatud sihtrühmast tulenevat muudatuste mõju hinnata.

Lisaks laevandusettevõtjatele saavad tulumaksusoodustust kasutada laevapere liikmed oma välistulu deklareerimisel. Maksusoodustust kehtib tulule, mis on teenitud töötamise eest lepinguriigi lippu kandval laeval. Alates 2021. aastast on tulumaksusoodustust igal aastal kasutanud alla 100 laevapere liikme (tabel 7). Kuigi tulumaksuvabastus annab laevapere liikmele rahalise eelise lepinguriigi lipu all sõitvatel laevadel töötamisel, on selle saanute arv jäänud tagasihoidlikuks. Põhjus võib olla asjaolus, et meremehed on sunnitud töötama kolmandate riikide lipu all, kuna lepinguriigi lipu kasutamine ei ole laevaomanikele piisavalt atraktiivne. Prognoosi kohaselt võib lisanduda 75 tulumaksusoodustust saavat laevapere liiget. Seetõttu suureneks kulu riigile saamata jäänud tulumaksu näol ligikaudu 600 000 eurot.

Tabel 7. Välistulude deklareerimisel tulumaksusoodustust saanud laevapere liikmed

|                        | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|------------------------|------|------|------|------|------|
| Laevapere liikmete arv | 77   | 48   | 86   | 65   | 69   |

## 8. Rakendusaktid

Eelnõu ei sisalda volitusnorme rakendusaktide kehtestamiseks ega muutmiseks.

## 9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub 2027. aasta 1. juulil.

## 10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks Justiits- ja Digiministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Rahandusministeeriumile ning Sotsiaalministeeriumile eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu.

Eelnõu esitatakse arvamuse avaldamiseks järgmistele asutustele ja huvirühmadele: Maksu- ja Tolliamet, Eesti Linnade ja Valdade Liit, Eesti Merendusklaster, Merendusnõukoda, Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, Eesti Kaptenite Klubi, Eesti Laevajuhtide Liit, Eesti Laevamehaanikute Liit, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Eesti Tööstus- ja Logistika Keskliit, Logistika ja Sadamate Liit, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon.

<sup>163</sup> Määrus (EÜ) nr 883/2004, art 11 lg 4.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02004R0883-20190731>.