

Majandus- ja taristuministri määruse „Rahvusvahelise reisilaevanduse toetamise tingimused ja kord“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1 Sisukokkuvõte

13. veebruaril 2019. a ja 18. veebruaril 2020. a võttis Riigikogu vastu maksuseaduste muudatused, millega kehtestas muuhulgas maksusoodustused kaubalaevade laevapere liikmete tööjõumaksudele. Vastavad maksusoodustused jõustusid 1. juulil 2020. Kaubalaevade maksusoodustuse kavandamise ajal sai reisilaevu puudutavat regulatsiooni pidada heaks, kuna Eesti lipu all oli mitmeid reisilaevu ning majandus- ja konkurentsiolukord soodne. Koroonaviiruse leviku tõttu on reisilaevandusettevõtjad sattunud kriitilisse olukorda. Hinnanguliselt on laevandusettevõtjate käibed langenud 85—90%, riigipiiride sulgemise tõttu on vähenenud kaubavedu ning tavapärase reisijatevedu lõpetatud. Negatiivsete majandusmõjude leevendamiseks sektoris tuleb rakendada meetmeid tööjõuga seotud maksukoormuse vähendamiseks. Määruse kohaselt makstakse rahvusvahelisi reise tegevale reisilaevandusettevõtjale kord kvartalis toetust summas, mis on võrdne laevapere liikmele väljamakstud töötasult arvestatud tööjõumaksude ja maksubaasilt (vastavalt 1,5 või 2,5 kuupalga alammäär) arvatud tööjõumaksude vahega.

Laevandusettevõtjate jätkusuutlikkus ning säilimine on strateegilise tähtsusega. Riigiabi andmine on vajalik, sest laevandusettevõtjad annavad tööd tuhandetele inimestele, moodustavad olulise osa turismisektorist ning aitavad tagada kaupade ja inimeste liikumist riikide vahel. Selle katkemine tooks endaga kaasa ulatuslikumad ja negatiivsemad tagajärjed. Riigiabi eesmärgiks on seega tugevdada Eesti reisilaevanduse konkurentsivõimet, säilitades töökohti ja toetades majanduse ning reisilaeva sektori arengut.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja koostasid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna merendustalituse juhataja Katrin Andre (e-post: katrin.andre@mkm.ee; tel: 625 6426) ja sama talituse peaspetsialist Gerli Ehte (e-post: gerli.ehte@mkm.ee; tel: 639 7650) ning Rahandusministeeriumi maksupoliitika osakonna juhataja Lemmi Oro (e-post: lemmi.oro@fin.ee; tel: 611 3344) ning peaspetsialistid Kersti Sūgis (e-post: kersti.sygis@fin.ee; tel: 611 3951) ja Margit Aav (e-post: margit.aav@fin.ee). Eelnõu juriidilise ekspertiisi teostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Hendrick Rang (tel: 625 6351, e-post: hendrick.rang@mkm.ee). Keeletoimetuse tegi Katrin Andre.

1.3. Märkused

Eelnõu ei ole seotud ühegi teise menetluses oleva eelnõuga ega ole otseselt seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega, kuid Euroopa Liidu õiguses on liikmesriikidele kehtestatud riigiabi andmise reeglid, mida tuleb toetusi kehtestades järgida. Euroopa Komisjon on pidanud põhjendatuks ja lubatavaks meretranspordile riigiabi andmist ning on selleks välja töötanud

spetsiaalsed merenduse riigiabi suunised – Komisjoni teatis K(2004) 43¹ – ühenduse suunised meretranspordile antava riigiabi kohta (edaspidi *merendusabi suunised*). Toetuse rakendamiseks on vajalik eelnevalt teavitada Euroopa Komisjoni ning saada toetuse rakendamiseks luba (Euroopa Liidu toimimise lepingu 108 lõige 3).

Merendusabi 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. Merendusabi suunistes nähakse ette tingimused, mille täitmise korral on riigiabi andmine lubatud. Merendusabi suunistega sätestatud tingimusi on täpsustatud erinevatele riikidele antud riigiabilubades, mistõttu tuleb arvestada Euroopa Komisjoni otsustuste praktikaga. Merendusabi suuniste kohaselt ei või meremeeste palgatulule maksusoodustuse suurus ületada samalt tulult potentsiaalselt kogutavat maksutululu. Eesti esitas ametliku taotluse riigiabi andmise loa saamiseks Euroopa Komisjonile 14. juulil 2020.

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu paragrahvis 1 kirjeldatakse määruse kohaldamisala. Määrusega kehtestatakse rahvusvahelise reisilaevanduse toetuse (edaspidi *toetus*) saamiseks esitatavad nõuded, toetuse arvutamise alused, toetuse menetlemise, toetuse saamise tingimustele vastamise järelevalve ning toetuse aruandluse kord. Toetus kohaldub üksnes sellistele laevadele, mis teevad Euroopa Majanduspiirkonnas rahvusvahelisi regulaarseid, mis kannavad Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi lippu ning mille kogumahutavus on vähemalt 500.

Meresõiduohutuse seaduse § 2 punkti 29 kohaselt loetakse reisilaevaks laeva, mis mahutab enam kui kahteist reisijat. Rahvusvahelisteks regulaarreisideks loetakse järjestikused meresõidud teenusena kahe või enama Euroopa Majanduspiirkonnas asuva sadama vahel, mis on kas avaldatud sõiduplaani (graafiku) alusel või toimuvad korrapäraselt või sellise sagedusega, et süstemaatiline ja regulaarne teenuse osutamine on äratuntav.

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. Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi lipu kandmise nõue tuleneb merendusabi suunistest.

Eelnõu paragrahvi 2 lõikes 1 sätestatakse, et toetusmeede on riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Riigiabi andmisel juhindutakse merendusabi suunistest ja Euroopa Komisjoni asjakohasest riigiabi andmist lubavast otsusest.

Riigiabiga on tegemist juhul, kui täidetud on järgmised tingimused: abi saaja on ettevõtja, abi antakse riigi vahenditest riikliku meetmega, abi annab saajale majandusliku eelise, abimeede on valikuline ning abi mõjutab või võib omada mõju konkurentsile ja liikmesriikide vahelisele kaubandusele. Nimetatud tingimused on käesoleval juhul täidetud. Antud juhul on abi saajaks meretranspordi ettevõtjad. Toetust antakse riigi vahenditest, kuna riigiabi andmise rakendamiseks on vajalik vastu võtta õigusakt, mida saab teha üksnes riik. Majandusliku eelise andmine seisneb asjaolus, et toetuse kohaldamisega vähendatakse ettevõtja koormust töötajukuludele. Seeläbi antakse majanduslik eelis, mis omakorda mõjutab konkurentsi ja majandust. Tegemist on ka valikulise meetmega, kuivõrd toetusele saavad kvalifitseeruda vaid konkreetsetes valdkonnas (rahvusvaheline reisijate meretransport) tegutsevad ettevõtjad.

Lõikes 2 sätestatakse, et toetus laieneb vaid ühenduse laevapere liikmetele, kelleks määruse mõistes on § 1 lõike 1 tingimustele vastaval reisilaeval töötavad Euroopa Majanduspiirkonna

¹ Kättesaadav aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2004:013:0003:0012:EN:PDF> (29.04.2020).

lepinguriigi või Šveitsi Konföderatsiooni kodanikust või Eestis pikaajalise elaniku elamisloa alusel elavast isikust laevapere liikmed, kelle eest on toetuse taotleja kohustatud tasuma sotsiaalkindlustusmaksed Eestis. Kitsendus tuleneb merendusabi suunistest, mille kohaselt on riigiabi andmine Euroopa Majanduspiirkonna sadamate vahel regulaarset reisiveoteenust pakkuvate laevade (sh ro-ro laevade) puhul lubatud üksnes Euroopa Liidu/Euroopa Majanduspiirkonna kodanikest laevapere liikmetele. Nimetatud kitsendus tuleneb ühenduse tööhõive kaitsmise vajadusest. Riigiabi aitab parandada laevapere liikmete töötingimusi ja julgustab laevade jäämist liikmesriikide laevaregistrisse.

Kuigi merendusabi suunised nimetavad ühenduse laevapere liikmetena üksnes Euroopa Liidu/Euroopa Majanduspiirkonna kodanikke, arvatakse käesolevas määruses antud mõiste hulka ka Šveitsi kodanikud ning Eestis pikaajalise elaniku elamisloa alusel elavad isikud. Šveitsi kodanike kaasamine tuleneb Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning Šveitsi Konföderatsiooni vaheline kokkuleppest isikute vaba liikumise kohta (ELT L 114 30.4.2002, lk 6)². Nimetatud kokkuleppe artikkel 2 sätestab diskrimineerimisest hoidumise kohustuse ning näeb ette, et kokkuleppe kohaselt ei diskrimineerita kokkuleppeosalise territooriumil seaduslikult elavaid teise kokkuleppeosalise kodanikke nende kodakondsuse alusel. Juhul, kui Šveitsi kodanikest laevapere liikmete tööjõukuludele määruses sätestatud toetus ei laieneks, viiks see Šveitsi kodanike diskrimineerimiseni, kuna tööandjad tõenäoliselt ei värbaks või asendaks Šveitsi kodanikest laevapere liikmed toetuse saamise eesmärgil Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi kodanikega. See aga oleks vastuolus eelpool nimetatud kokkuleppega. Eestis pikaajalise elaniku elamisloa alusel elavate isikute kaasamine tuleneb Eesti ajaloolis-kultuurilisest taustast. Täpsemalt moodustab selliste isikute osakaal Eesti rahvaarvust 10,7%.

Määrus toob eraldi välja Eestis pikaajalise elaniku elamisloa alusel elavad isikud, kuid tegelikult laieneb toetus enamikule Eesti alalistele elanikele välismaalaste seaduse § 5 mõttes. Nimetatud sätte kohaselt on alaline elanik Eestis elav Eesti kodanik või Eestis elav välismaalane, kellel on pikaajalise elaniku elamisloa või alaline elamisõigus. Alaline elamisõigus saab Euroopa Liidu kodaniku seaduse kohaselt olla Euroopa Liidu kodanikul ja tema perekonnaliikmel. Nagu juba eelpool öeldud, laieneb Euroopa Liidu kodaniku töötasule toetuse õigus. Euroopa Liidu perekonnaliikme puhul aga seda õigust ei ole, kui ta elab Eestis perekonnaliikme alalise elamisõiguse alusel. Toetusele kvalifitseerumiseks peaks perekonnaliige elama Eestis pikaajalise elaniku elamisloa alusel.

Lõikega 3 sätestatakse riigiabi saaja, kelleks on äriühing, kes on saanud toetust määruses sätestatud korras.

Lõike 4 kohaselt on riigiabi andjaks Veeteede Amet. Tegu on Rahandusministeeriumi ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vahelise kokkuleppega, lähtuvalt asjaolust, et Veeteede Ametis on olemas vajalik oskusteave ja pädevus ning Veeteede Amet on ka eeskätt kaubalaevadele antava riigiabi andjaks. Riigiabi andja menetleb taotlusi, teeb väljamakseid ja teostab järelevalvet. Riigiabi andmise tingimustele vastavuse kontrolli teostab Veeteede Amet koostöös Maksu- ja Tolliametiga.

Eelnõu paragrahvis 3 sätestatakse tingimused toetuse taotlejale. Tingimuste täitmist kontrollitakse taotluse esitamise seisuga. Lõike 1 punktiga 1 sätestatakse, et toetuse taotleja peab olema residendist äriühing või Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi või Šveitsi

² Kättesaadav aadressil: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02002A0430\(01\)-20170101](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02002A0430(01)-20170101) (29.04.2020).

Konföderatsiooni residendist äriühing, kellel on Eestis püsiv tegevuskoht või kes tegutseb Eestis tööandjana. Euroopa Liidu võrdse kohtlemise põhimõttest tulenevalt ei saa taotlejate ringi piirata üksnes Eesti äriühingutega, vaid hõlmata tuleb ka teiste Euroopa riikide ja Šveitsi ettevõtjad. Eestis püsivat tegevuskohta omavate või siin tööandjana tegutsevate välisriigi ettevõtjate tööjõumaksudkohustus on võrdne residendist äriühinguga, mistõttu on Euroopa Komisjoni nõudest tulenevalt toetuse võimaliku saaja hulka hõlmatud ka lepinguriigi ja Šveitsi ettevõtjad.

Punkti 2 kohaselt peab toetuse taotleja maksma toetuse saamise aluseks olevat töötasu ühenduse laevapere liikmele. Kitsendus tuleneb merendusabi suunistest, mille kohaselt on riigiabi andmine Euroopa Majanduspiirkonna sadamate vahel regulaarset reisiveoteenust pakkuvate laevade (sh ro-ro laevade) puhul lubatud üksnes Euroopa Liidu/Euroopa Majanduspiirkonna kodanikest laevapere liikmetele.

Punktiga 3 sätestatakse, et toetuse taotlejalt ühenduse laevapere liikmele töötamise eest makstud töötasu peab olema teenitud laeval. Määruse § 1 lõike 1 järgi peab laeva puhul olema tegemist Euroopa Majanduspiirkonnas rahvusvahelisi regulaarse tegeva reisilaevaga, mis kannab Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi lippu ning mille kogumahutavus on vähemalt 500.

Punktiga 4 sätestatakse, et toetuse taotlejal ei tohi olla riiklikku maksuvõlga. Tulu- ja sotsiaalmaksu osas ei tohi toetuse taotlejal olla lisaks ka ajatatud maksuvõlga, teiste riiklike maksude osas võib maksuvõlg olla ajatatud. Tulu- ja sotsiaalmaksu osas ka ajatatud maksuvõla puudumise nõue sätestatakse lähtuvalt põhimõttest, et riik ei peaks andma toetust selliste kohustuste katteks, mille ettevõtja on juba jätnud riigi ees täitmata. Maksuvõla puudumist kontrollib taotluse menetlemisel Maksu- ja Tolliamet taotluse esitamise seisuga, võttes arvesse, et tema andmete põhjal peab Veeteede Amet jõudma teha taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise otsuse ning positiivse otsuse korral kandma toetuse ettevõtja ettemaksudontole hiljemalt sama kuu 20. kuupäevaks.

Punktiga 5 sätestatakse, et toetuse taotleja suhtes ei tohi toimuda pankroti-, sundlõpetamis- või likvideerimismenetlust. Nimetatud menetluste osas avaldatakse teade väljaandes Ametlikud Teadaanded. Pankrotimenetluse alguseks loetakse pankroti väljakuulutamist, mille osas tehtud otsus avaldatakse Ametlikes Teadaannetes (pankrotiseaduse § 33). Likvideerijad peavad likvideerimismenetluse kohta avaldama teate väljaandes Ametlikud Teadaanded (äriseadustiku §-d 212, 375).

Punkti 6 kohaselt ei tohi toetuse taotleja saada toetuse saamise perioodi eest muud riigiabi ühenduse laevapere liikme tööjõukulude katmiseks. Analoogne piirang on Soomel, kus on samuti ette nähtud, et toetuse (riigiabi) taotleja ei tohi samaaegselt saada muud abi või toetust tööjõukulude katmiseks. Piirangu eesmärk on vältida topeltrahastamist ehk teisisõnu, et ühe ja sama kulu kohta ei anta toetust rohkem kui üks kord. Merendusabi suuniste kohaselt tuleb vältida ülekompenseerimist ning konkurentsimoonutuste vältimiseks peab liikmesriik jälgima, et antud riigiabi kogusumma ei ületaks laevandustegevustelt ja meremeestelt kogutud maksusid ja makseid.

Punktide 7 ja 8 kohaselt ei tohi toetuse taotleja olla raskustes olev ettevõtja Euroopa Komisjoni raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi suuniste tähenduses ning toetuse taotleja ei tohi olla jätnud täitmata Euroopa Komisjoni otsuse alusel ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks tunnistatud riigiabi tagasimaksmise

kohustust. Piirangud on lisatud põhjusel, et antud toetusmeetme puhul on tegu riigiabiga ning riigiabi andmisel tuleb arvestada Euroopa Komisjoni reeglitega. Selle nõude eesmärk on ka maandada riigile lisanduvate rahaliste kohustuste (rikkumiste tagasimaksud) tekkimise riski ning tagada rahaliste vahendite kasutamise sihtotstarbelisus.

Raskustes ettevõtja definitsioon on Euroopa Komisjoni 2014. aasta teatise „Suunised raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta“³ punktis 2.2. Juhul kui ettevõtja on raskustes, tohib talle abi anda ainult nimetatud suuniste alusel. Veeteede Amet juhindub ettevõtja majandusolukorra hindamisel nendest punktidest.

Euroopa Komisjon on Eesti suhtes teinud seni ühe ebaseaduslikuks tunnustatud abi tagasimaksmise otsuse (Estonian Airi kaasus). Vajadusel saab siseriiklikult reeglite täitmist kontrollida riigiabi ja vähese tähtsusega abi registri registreeritud kasutaja, st abi andja ehk Veeteede Amet.

Lõikes 2 täpsustatakse, et reis loetakse rahvusvaheliseks, kui see toimub kas Eesti ja välisriigi sadama vahel või välisriigi või välisriikide sadamate vahel. Siinjuures tuleb täiendavalt arvestada määruse §-s 1 sätestatud kohaldamisalast tuleneva piiranguga, mille kohaselt peavad reisid toimuma Euroopa Majanduspiirkonna sadamate vahel. Vaid Eesti sadamate vahel toimuv reis ei ole rahvusvaheline ka siis, kui laev läbib vahepeal rahvusvahelisi vesi.

Lõikega 3 täpsustatakse, et regulaarreiši mõistetakse meresõiduohutuse seaduse tähenduses. Meresõiduohutuse seaduse § 2 punkti 19 kohaselt on regulaarreis merereis avalikustatud reisigraafiku alusel või nii korrapäraselt või sageli, et avaldub tema ilmne regulaarsus.

Eelnõu paragrahvis 4 on kirjeldatud toetuse taotlemine. Toetust saab taotleda kord kvartalis. Toetuse saamiseks eelneva kvartali eest tuleb toetuse taotlejal esitada Veeteede Ametile digitaalselt allkirjastatud taotlus hiljemalt nimetatud kvartalile järgneva kuu 5. kuupäevaks. Toetust saab esmakordselt taotleda 2020. aasta oktoobris perioodi juuli – september 2020 eest. Viimane periood, mille eest määruse alusel toetust makstakse, on 2023. aasta IV kvartal.

Eelnõu paragrahvis 5 loetletud nõuded toetuse taotlusele. Lõike 1 punkti 1 kohaselt peab taotlus sisaldama toetuse taotleja ärinime, registrikoodi ja asukohta.

Punkti 2 kohaselt tuleb taotlusele lisada laeva nimi ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) registrinumber.

Punktis 3 on nõutud, et taotlusele lisatakse laeva eelmise kvartali (toetuse perioodi) sõidugraafikud. See on vajalik, et riigiabi andja saaks veenduda, kas laev vastab määruse §-s 3 sätestatud tingimusele, mille kohaselt peab reisilaeva kasutama regulaarses rahvusvahelises reisijateveos Euroopa Majanduspiirkonnas.

Punktidega 4 ja 5 on nõutud, et taotlusele lisatakse teave, millelt nähtuvad laeva tüüp ja kogumahutavus ning see, et laev kannab lepinguriigi lippu. Neid dokumente ei ole vajalik esitada, kui laev on registreeritud Eesti laevaregistris ning andmed on registrist leitavad.

Punktide 6 ja 7 kohaselt tuleb esitada taotleja esindusõigusliku isiku nimi, telefoninumber ja e-posti aadress ning volikiri, kui esindusõiguslik isik tegutseb volikirja alusel. See info on vajalik eeskätt selleks, et riigiabi andjal oleks võimalik toetuse taotlejaga ühendust võtta ning samuti

³ Kättesaadav aadressil: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0731\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0731(01)&from=EN) (29.04.2020).

veenduda esindaja esindusõiguses.

Punkti 8 kohaselt tuleb toetuse taotlejal lisada kinnitus, et ta vastab määruse § 3 lõikes 1 loetletud tingimustele.

Punkti 9 kohaselt tuleb toetuse taotlejal esitada kinnitus, et ta nõustub taotluse või vaide menetlemisega seotud dokumendi või otsuse elektroonilise kättetoimetamisega.

Lõikega 2 sätestatakse, et kui toetuse taotleja taotleb toetust korraga mitmele laevale, siis tuleb taotlus lõike 1 punktide 2—5 osas esitada iga laeva kohta eraldi. See on vajalik veendumaks, et laevad vastavad määruses toodud kriteeriumitele.

Eelnõu paragrahvis 6 on kirjeldatud taotluse menetlusega seonduv. Lõike 1 kohaselt koosneb taotluse menetlemine taotluse läbivaatamisest, vajadusel selgituste ja lisateabe küsimisest, toetuse taotleja nõuetele vastavuse kontrollist ja otsuse tegemisest, millega taotlus kas rahuldatakse või jäetakse rahuldamata.

Lõike 2 kohaselt kontrollib Veeteede Amet riigiabi andjana, kas toetuse taotleja vastab § 3 lõike 1 punktides 1,3 ja 5—8 nimetatud tingimustele.

Lõike 3 kohaselt edastab Veeteede Amet taotluse selle saamisel Maksu- ja Tolliametile. Taotluse edastamine on vajalik, kuna Maksu- ja Tolliametil on algandmed ettevõtjate maksukohustuse täitmise kohta.

Lõike 4 kohaselt kontrollib Maksu- ja Tolliamet, kas toetuse taotleja vastab § 3 lõike 1 punktides 2 ja 4 sätestatud tingimustele ehk kas töötasu on makstud ühenduse laevapere liikmetele ning ega toetuse taotlejal ei esine maksuvõlga. Maksu- ja Tolliamet teavitab Veeteede Ametit tingimustele vastamisest või mittevastamisest. Kui toetuse taotleja vastab kriteeriumitele, siis edastab Maksu- ja Tolliamet Veeteede Ametile § 8 alusel arvutatud toetuse summa. Seejuures võtab Maksu- ja Tolliamet arvesse, et tema andmete põhjal peab Veeteede Amet jõudma teha taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise otsuse ning positiivse otsuse korral kandma toetuse ettevõtja ettemaksukontole hiljemalt sama kuu 20. kuupäevaks.

Lõikes 5 on reguleeritud olukord, kui taotluses avastatakse puudusi. Puuduste esinemisel teavitatakse viivitamatult toetuse taotlejat ja talle antakse kuni 3-tööpäevane tähtaeg puuduste kõrvaldamiseks.

Eelnõu paragrahv 7 käsitleb taotluse rahuldamist või rahuldamata jätmist. Lõike 1 kohaselt teeb Veeteede Amet taotluse rahuldamise otsuse, kui toetuse taotleja ja taotlus vastavad määruses sätestatud tingimustele. Näiteks peab toetuse taotleja vastama § 3 lõikes 1 sätestatud tingimustele ja taotlus § 4 lõikes 1 ja §-s 5 sätestatud tingimustele.

Lõike 2 kohaselt märgitakse toetuse rahuldamise otsusesse määruse §-s 8 sätestatud korras arvutatud toetuse summa. Toetuse summa arvutab Maksu- ja Tolliamet ning toetuse summa arvutamise korda on selgitatud pikemalt § 8 juures.

Lõike 3 kohaselt teeb Veeteede Amet taotluse rahuldamata jätmise otsuse, kui toetuse taotleja või taotlus ei vasta määruses sätestatud tingimustele ning taotluses esinenud puudused on jäänud tähtaegselt kõrvaldamata.

Eelnõu paragrahvi 8 lõikes 1 sätestatakse toetuse arvutamise põhimõte. Toetuse summa oleneb reisilaeval töötamise eest tasu saanud laevapere liikme ametikohast. Laevapere liikme ametikohad jagunevad juhtkonna ja reakoosseisu vahel. Eelnõu § 8 lõike 2 kohaselt kasutatakse mõisteid laeva juhtkonna ja laeva reakoosseisu liige meresõiduohutuse seaduse § 20 lõike 1 alusel kehtestatud määruse tähenduses. Nimetatud sätte alusel on Vabariigi Valitsus 20. juunil 2013. a võtnud vastu määruse nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“, mille kohaselt kuuluvad laeva juhtkonna hulka kapten ja laevaohvitserid. Laevaohvitser hõlmab laevajuhi, laevamehaaniku, elektrimehaaniku, raadioelektroniku, laeva turvaülema ja teisi reederi määratud spetsialistide ametikohti. Laevapere reakoosseisu moodustavad laevapere liikmed, kes ei ole juhtkonna liikmed.

Tööandjale makstakse toetust summas, mis on võrdne laevapere liikmele väljamakstud töötasult arvatud tööjõumaksude ja maksubaasilt (vastavalt 1,5 või 2,5 kuupalga alammäär) arvatud tööjõumaksude vahega. Kui tasu saajaks on töötamise registris (edaspidi TÖR) laeva reakoosseisu liikmena registreeritud töötaja, arvutatakse toetuse suurus toetuse saamise õiguse tekkimisele eelnevas kvartalis toetuse taotleja poolt reakoosseisu liikme töötasult makstud sotsiaal- ja tulumaksu ja 1,5 kordse töötasu alammääralt arvatud eelnimetatud maksude vahe. Laeva juhtkonna liikme puhul on aluseks 2,5 kordne töötasu alammääralt arvatud maksude vahe. 2020. aastal on täistööajaga töötamise korral töötasu alammääraks 584 eurot⁴ ehk maksubaasid on 876 ja 1460 eurot.

Toetuse taotleja peab märkima TÖR-is laevapere liikme ametikoha kuuluvuse laeva juhtkonna või reakoosseisu hulka. Tavapäraselt puudub vajadus TÖR-is vastava jaotuse märkimiseks, kuid toetuse taotlemise korral on see vajalik, kuna juhtkonna- ja reakoosseisu liikmete osas kehtivad toetuse arvutamisel erinevad määrad. Ametikohtade kuuluvuse märkimine on vajalik, et Maksu- ja Tolliamet saaks arvutada toetuse summa. Juhul, kui toetuse taotleja ei ole toetuse taotlemisel TÖR-s vajalikke kandeid teinud, teavitab Maksu- ja Tolliamet toetuse taotlejat vastavast kohustusest.

Toetuse suuruse arvutab välja Maksu- ja Tolliamet toetuse taotleja poolt toetuse taotlemise kuule eelnevas kvartalis § 2 lõikes 2 nimetatud laevapere liikme töötasult makstud sotsiaal- ja tulumaksu ja vastavalt kas 1,5 või 2,5 kordse töötasu alammääralt arvatud eelnimetatud maksude vahe.

Kirjeldatud süsteem on välja töötatud Läti ja Soome eeskujul. Lätis on toetusmeede kasutusel alates 2008. aastast. Lätis võetakse laeva juhtkonna tulumaksu kohustuse arvestuse aluseks 2,5 kordne miinimumkuupalk, muu laeva personali tulumaksu kohustuse arvestuse aluseks võetakse 1,5 kordne miinimumkuupalk. Läti miinimumpalk 2020. aastal on 430 eurot ehk maksubaasid on vastavalt 1075 ja 645 eurot. Maksubaasidele kehtib tavaline tulumaksumäär⁵ ning laevapere liikmetele kehtivad sotsiaalsed tagatised arvutatakse samuti maksubaasilt, mitte tegelikult sissetulekult. Teadaolevalt on Läti Euroopa Liidus ainus, kes sellist süsteemi kasutab.

Soomes makstakse ettevõtjale toetust makstud tööjõumaksude summas. Soomes maksab ja peab töandja laevapere liikme palgalt tavakorras kinni kõik maksud ja maksed ning kannab need vastavatesse eelarvetesse. Seeläbi tagatakse laevapere liikmele sotsiaalsed garantiid arvutatuna laevapere liikme tegelikult palgalt. Samas makstakse tööandjale kord aastas toetust

⁴ Töötasu alammäära kehtestab Vabariigi Valitsus töölepingu seaduse § 29 lõike 5 alusel määrusega. Käesoleval aastal on töötasu alammäär kehtestatud Vabariigi Valitsuse 19. detsembri 2019. a määrusega nr 115 „Töötasu alammäära kehtestamine“.

⁵ Alates 1. jaanuarist 2018 kehtib Lätis astmeline tulumaks. Läti tulumaksuseadus, § 15
<https://likumi.lv/ta/en/en/id/56880-on-personal-income-tax>

kinnipeetud füüsilise isiku tulumaksu ja tööandja ning töötaja makstud tööjõumaksude summalt arvutatuna.

Eestis hakkaks kehtima kahe kirjeldatud süsteemi kombinatsioon. Tööandja maksab ja peab kinni laevapere liikmele väljamakstud töötasult kõik tööjõumaksud. Sel viisil tagatakse laevapere liikmetele samal tasemel sotsiaalsed garantiid, mis neil on tänagi ja nende olukord ei halvene. Erinevalt Soomest, kus tööjõumaksude toetust makstakse üks kord aastas, hakatakse Eestis tööandjale toetust maksuma kord kvartalis, mis peaks võimaldama suuremat paindlikkust ning olema ettevõtjasõbralikum.

Võrreldes Soomega oleks Eesti süsteem riigieelarvele vähemkoormavam, kuna laevandusettevõtja maksab rahvusvahelisi vedusid korraldaval reisilaeval töötava Euroopa Majanduspiirkonna residendist laevapere liikme töötasult kõiki tööjõumaksusid tegelikult makstud töötasu ja vastavalt 1,5 või 2,5 kordselt töötasu alammäära vahelt arvutatuna. Töötasu alammäära kasvades tõusevad automaatselt ka ettevõtja kohustused. Läti süsteemi ees on eeliseks laevapere liikmete sotsiaalsete garantiide säilimine nende tegelikult töötasult, mitte maksubaasilt.

Lõikega 2 täpsustakse, et mõisteid laeva juhtkonna ja laeva reakoosseisu liige kasutatakse meresõiduohutuse seaduse § 20 lõike 1 alusel kehtestatud määruse tähenduses (vt täpsemalt lõike 1 selgitust).

Lõikes 3 täpsustatakse, et toetuse summa arvutamise aluseks on toetuse väljamaksmisele eelnevas kvartalis kehtinud töötasu alammäär. Täpsustus on eeskätt vajalik olukorras, kus aastavahetusega võib muutuda alampalga määr.

Lõikes 4 sätestatakse, et kui toetuse taotleja on vähendanud või suurendanud eelnevate perioodide eest tasutud tulu- ja sotsiaalmaksu summat, siis vastavalt väheneb või suureneb Maksu- ja Tolliameti arvutatud lõikes 1 nimetatud toetuse summa. Eelnevate perioodide eest on võimalik muuta tasutud tulu- ja sotsiaalmaksu summat alates määruse jõustumisest tagasiulatuvalt, kuid mitte rohkem kui kolm aastat. Antud sättega peaks lahenema olukord, kus tööandja võib muuta tagantjäreli TSD-d või TÖRi selliselt, et see mõjutab talle väljamakstavat toetuse summat. Maksu- ja Tolliametil on seeläbi võimalik võtta toetuse summa arvutamisel arvesse ka eelmise kvartali muudatusi ning vajadusel korrigeerida toetuse summat.

Eelnõu paragrahvis 9 on reguleeritud toetuse maksmise tingimused. Lõike 1 kohaselt kannab Veeteede Amet toetuse taotluse rahuldamisel riigiabi andjana Maksu- ja Tolliametist saadud informatsiooni alusel toetuse summa taotluse esitamise kuu 20. kuupäevaks toetuse taotleja Maksu- ja Tolliameti ettemaksukonto arvestusse. Rahandusministri 19.12.2008 määruse nr 51 „Riiklike maksude maksuhalduri poolt hallatavate nõuete ja kohustuste arvestusse kandmise, tasumise ja tagastamise korra“⁶ kohaselt hallatakse isikul rahalisi toiminguid ettemaksukontol. Igal isikul on üks ettemaksukonto, millel on unikaalne viitenumber.

Lõikes 2 on täpsustatud, et kui taotluse läbivaatamisel esines mõni puudus või ilmnis täiendavate andmete esitamise vajadus ja toetuse taotlejale anti tähtaeg puuduse kõrvaldamiseks või täiendavate andmete või selgituste esitamiseks (§ 6 lõige 5), siis pikeneb vastavalt ka toetuse väljamaksmine puuduse kõrvaldamiseks või täiendava teabe esitamiseks antud tähtaja võrra.

⁶ Kättesaadav aadressil: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13099253?leiaKehtiv>

Eelnõu paragrahvis 10 on sätestatud kohustused toetuse taotlejale. Punkti 1 kohaselt peab toetuse taotleja esitama Veeteede Ameti nõudmisel vajalikku teavet ja dokumente ettenähtud viisil ja tähtajal. Punktis 1 on silmas peetud teavet laiemas tähenduses kui § 5 kohaselt taotluses esitatav teave, sest riigiabi andjana võib Veeteede Ametil tekkida vajadus täiendavate andmete küsimise järele. Toetuse taotleja peab Veeteede Ametile võimaldama kogu info, mis toetuse taotleja nõuetele vastavuse kontrolliks vajalik on ning seda nii toetuse andmise kui võimaliku hilisema tagasinõudega seonduvalt.

Punkti 2 kohaselt kohustub toetuse taotleja võimaldama teostada kohapealset kontrolli ja järelevalvet toetusega seotud dokumentide üle. See on vajalik, et Veeteede Ametil oleks võimalik täita § 2 lõikes 1 sätestatud ülesandeid, mis tulenevad riigiabi otsusest.

Punktis 3 nähakse toetuse taotlejale ette kohustus säilitada toetuse taotlemisega seonduvaid dokumente 10 aastat toetuse rahuldamise otsusest arvates.

Punkti 4 kohaselt tuleb toetuse taotlejal teavitada Veeteede Ametit viivitamata kõigist esitatud andmetes toimunud muudatustest või asjaoludest, mis võivad mõjutada toetuse taotleja kohustuste täitmist.

Punkti 5 kohaselt peab toetuse taotleja maksma toetuse osaliselt või täielikult tagasi, kui selgub, et toetuse taotleja rikub määruses sätestatud nõudeid või kaldub muul viisil kõrvale riigiabi saamisest ja kasutamisest tulenevatest nõuetest.

Eelnõu paragrahvis 11 määratakse riigiabi andja kohustused.

Lõike 1 kohaselt Veeteede Amet kui riigiabi andja menetleb taotlusi ning kannab vajalikud andmed konkurentsiseaduse §-s 49² sätestatud riigiabi ja vähese tähtsusega abi registrisse, teostades samuti järelevalvet § 2 lõikes 1 nimetatud riigiabi reeglitele vastavuse üle. Toetuse ehk riigiabi summa arvutab välja Maksu- ja Tolliamet ning edastab selle Veeteede Ametile. Vajadusel võib maksuhaldur maksukorralduse seaduse § 29 punkti 46 alusel avaldada Veeteede Ametile maksusaladust sisaldavat teavet ulatuses, mis on vajalik toetuse saamise nõuetekohasuse, sihipärase kasutamise ja kulude abikõlblikkuse kontrollimiseks.

Lõikes 2 sisaldub riigiabi andja kohustus säilitada toetuse menetlemisega seonduvaid dokumente 10 aastat toetuse rahuldamise otsusest arvates.

Eelnõu paragrahvis 12 sätestatakse tagastusnõude tingimused. Lõike 1 kohaselt, kui ilmnevad asjaolud, mis välistavad toetuse saamise, on Veeteede Ametil nõudeõigus toetuse taotleja vastu väljamakstud toetuse osalises või täies ulatuses. Tegu on olukorraga, kus toetuse taotleja ei ole vastanud mõnele § 3 lõikes 1 nimetatud tingimusele või on esitanud ebaõiget teavet või on jäetud teabe esitamata või ilmneb asjaolu, mille korral taotlust ei oleks rahuldatud.

Lõike 2 kohaselt võib toetuse tagasinõudmise otsuse teha üldjuhul kolme aasta jooksul toetuse väljamaksmisest arvates, välja arvatud juhul, kui riigiabi andmist reguleerivast õigusaktist tuleneb teisiti. Üheks selliseks õigusaktiks on näiteks Nõukogu määrus (EL) nr 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9—29). Nimetatud määruse artikkel 17 kohaselt on komisjonil õigus abi tagasi nõuda kümne aasta jooksul päevast, mil abisaajale antakse ebaseaduslikku abi kas individuaalse abina või abikava raames. Ebaseaduslik on määruse artikkel 1 kohaselt abi, mis on kehtestatud vastuolus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3. Kui Euroopa Komisjon või Euroopa Kohus on Eesti Vabariigile esitanud otsuse,

et ebaseaduslik riigiabi tuleb saajal tagastada, nõuab toetuse andja riigiabi abi saajalt tagasi koos intressiga. Vastav regulatsioon tuleneb Euroopa Komisjoni määrusest (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.04.2004, lk 1–134).

Lõike 3 kohaselt tuleb toetus tagasi maksta 60 päeva jooksul otsuse tegemise päevast arvates. Kui toetust õigeaegselt tagasi ei maksta, siis lisandub toetuse summale viivis 0,1% iga toetuse tagasimaksmisega viivitatud kalendripäeva eest.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on vastavuses Euroopa Liidu õigusega. Eelnõu väljatöötamisel võeti aluseks merenduse riigiabi suunised – Komisjoni teatis K(2004) 43 – ühenduse suunised meretranspordile antava riigiabi kohta, arvestades sealhulgas Euroopa Komisjoni otsustuste praktikat.

4. Määruse mõjud

Eelnõu rakendamisega ei ole ette näha mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele. Eelnõu rakendamisega on ette näha mõju majandusele, sotsiaalvaldkonnale ning riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele.

Kaasnev mõju: mõju majandusele

Sihtrühm. Eesti residendist äriühingud, kes on tööandjaks Euroopa Majanduspiirkonnas rahvusvahelisi regulaarseid reisijatevedusid tegevate laevade laevapere liikmetele.

Mõju ulatus. Mõju Eesti majandusele on oluline. Toetuse andmine on vajalik, sest laevandusettevõtjad annavad tööd tuhandetele inimestele, moodustavad olulise osa turismisektorist ning aitavad tagada kaupade ja inimeste liikumist riikide vahel. Toetuse eesmärgiks on tugevdada Eesti reisilaevanduse konkurentsivõimet, säilitades töökohti ja toetades majanduse arengut.

Toetuse oodatav mõju majandusele on positiivne. Toetus aitab leevendada tööjõukulude koormust rahvusvahelistel reisilaevandusettevõtjatel, mille jätkusuutlikkus ning säilimine on strateegilise tähtsusega. Enamikel mereriikidel on kas maksuerisused või toetused laevandusettevõtjatele, kuna riikide huvi on, et see sektor genereeriks nii otsest kui kaudset tulu. Toetusmeetmete kaudu on võimalik hoida professionaalid ja seeläbi vajalik oskusteave oma lipuriigis, kui ka luua uusi töökohti. Niisamuti loodetakse, et toetus aitab parandada ettevõtluskeskkonda, mille tagajärjel tekib Eesti ettevõtjatel parem võimalus tegutseda merendusvaldkonnas. Samuti võib eeldada, et laevade jäämisel Eesti lipu alla säilib Eestis laevandusalane oskusteave, mis omab positiivset mõju laevanduse arengule Eestis.

Hetkel töötab Eesti reisilaevadel hinnanguliselt 2500 inimest. Ühe laevapere suurus on sõltuvalt laevast 400-500 töötajat (2 vahetust kokku). Rahvusvahelistel reisilaevadel töötavaid laevapere liikmeid toetuse maksmine otseselt ei mõjuta. Laevapere liikmetele on tagatud ravikindlustus täielikus mahus ning toetused, mille suurus sõltub maksustatava töötasu suuruselt (töötushüvitis, vanemahüvitis, koondamishüvitis, maksejõuetuse hüvitis), on samuti tagatud tegelikult töötasult. Seega on tagatud laevapere liikmetele praegusega võrdne kindlustuskaitse. Toetuse mõju on laialdasem, aidates ka kaasnevaid ettevõtjaid. Eestis on ca 6800 ettevõtet, kes tarnivad kaupu või osutavad teenuseid rahvusvahelise reisijate veoga tegelevatele laevandusettevõtjatele, seega omab reisilaevasektor suurt mõju töökohtadele, mis jäävad kaldale. Niisamuti on reisilaevade liiklusel suur mõju riigi turismisektorile, andes 25% turismisektori SKP-st. 2015. aasta seisuga moodustas turismisektor 7,9% riigi SKP-st.

Reisilaeva liikluse säilimine aitab seega kaasa inimeste, kaupade ja teenuste vabale piiriülesele liikumisele.

Mõju avaldumise sagedus. Alates määruse jõustumisest on laevandusettevõtjatel kord kvartalis õigus toetusele, kui nad vastavad määruse eelnõu §-s 3 nimetatud tingimustele.

Ebasoovitavate mõjude risk on väike arvestades, et merendussektor on olnud kaasatud toetusmeetme väljatöötamisse. Toetuse taotluse esitamine ei tohiks ettevõtjatele kujuneda keeruliseks ega aeganõudvaks protsessiks, kuivõrd toetuse taotlemise protsess tehakse ettevõtjale võimalikult lihtsaks.

Kaasnev mõju: mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Sihtrühm. Veeteede Amet ja Maksu- ja Tolliamet.

Mõju ulatus. Tuvastatud mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele on keskmine. Määruse rakendamisel osalevad Veeteede Amet ja Maksu- ja Tolliamet. Veeteede Ameti töökoormus suureneb tulenevalt taotluste läbivaatamisest ning riigiabi andmisega kaasnevatest kohustustest, sealhulgas järelevalve teostamisest. Maksu- ja Tolliameti töökoormuse kasv on väiksem, kuid Maksu- ja Tolliameti ülesandeks on arvutada välja toetuse (riigiabi) suurus ja teha mõningad täiendused TÖR-i.

Sotsiaalkindlustusametile, Eesti Haigekassale ja Eesti Töötukassale täiendavaid ülesandeid ei teki kuna muudatus nende tegevustega seotud ei ole.

Mõju avaldumise sagedus on vähemalt kvartaalne. Veeteede Ametil tuleb riigiabi andjana kanda vajalikud andmed riigiabi ja vähese tähtsusega abi registrisse ning teostada järelevalvet riigiabi reeglitele vastavuse üle.

Ebasoovitavate mõjude riski ei ole ette näha.

5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud

Toetusmeetme eeldatav mõju riigieelarvele on 2020. aastal, kui seda hakatakse rakendama 1. juulist, -3,7 miljonit eurot. 2021. aastal -7,7 miljonit eurot ning 2022. aastal -8 miljonit eurot. Mõjuarvutused on tehtud eeldusel, et rahvusvaheliste reisilaevade arv, millele meede kohalduks, jääb samaks. Uute laevade lisandudes mõju eelarvele kasvab.

Ehkki toetusmeede on eelarves negatiivse mõjuga, aitab seda tasandada Eestisse laekuvad töötajumaksud ning kaudsemalt ka näiteks Eestisse laekuvad tarbimismaksud (eeskätt turistide laeval ja Eestis tarbitavatelt kaupadelt ja teenustelt).

Muudatused mõjutavad Veeteede Ameti kui Maksu- ja Tolliameti töökorraldust. Eelduste kohaselt lähiaastatel reisilaevade arv ei suurene, vaid jääb samale tasemele, seega ei teki seeläbi märkimisväärset lisakulu. Kulud tekivad seega juba registris olevate laevadega.

Kuna Maksu- ja Tolliameti ülesandeks on toetuse summa arvutamine, lisandub neile infosüsteemi arendamisega seotud kulu. Maksu- ja Tolliametil tuleb teha teatud ulatuses arendusi TÖR-s.

Veeteede Ameti hinnangul kaasneb toetuse andmise ja järelevalve kohustusega täiendava tööjõu vajadus. Hinnanguline vajadus on 0,7 töökohta ning sellega kaasnev kulu 2020. aastal 18 000 eurot. Esialgsel hinnangul IT süsteemide väljaarendamiseks lisakulu ei teki.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras, kuid mitte enne Euroopa Komisjoni asjakohase riigiabi lubavat otsust.

7. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi EIS kaudu kooskõlastamiseks Rahandusministeeriumile ja Sotsiaalministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks järgmistele asutustele ja organisatsioonidele: Merendusnõukoda, Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Kaptenite Klubi, Eesti Laevajuhtide Liit, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, Eesti Laevamehaanikute Liit, Eesti Ametiühingute Keskliit, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Eesti Tööandjate Keskliit, Veeteede Amet.