

Plenum

Onsdag 17.10.2018 kl. 14.01—18.42

12. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om temporär ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport

Regeringens proposition RP 182/2018 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Ärende 12 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 30 minuter. Om vi inte inom den utsatta tiden hinner gå igenom hela talarlistan avbryts behandlingen av ärendet och fortsätter under dagens plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade. Om debatten om ärendet däremot avslutas före den reserverade tiden gått ut går vi över till nästa ärende på dagordningen, det vill säga ärende 13.

Debatt

18.13 Kari Kulmala sin: Arvoisa puhemies! Tässä hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettua lakia väliaikaisesti. Mielestäni tämä on juuri nyt erittäin ajankohtainen muutos.

Suomalainen meriliikenne on ollut vaikeuksissa jo pitkään, eivätkä edellisen hallituksen toimet ole sitä edesauttaneet millään tavoin. Tämän esityksen myötä valtio maksaisi merenkulun tukena työnantajille takaisin puolet työnantajan osuudesta työttömyysvakuutusmaksuista, joka on maksettu niistä yleisesti tai rajoitetusti verovelvollisista työntekijöistä, joiden osalta on toimitettu ennakonpidätys. Mikäli on maksettu ennakonpidätyksen sijasta lähdeveroa, työttömyysvakuutusmaksua ei palautettaisi tukena.

Suomi on notifiointunut miehistötuen komissiolle, ja tukeen sovelletaan komission päätöstä. Miehistötuen tarkoituksena on suomalaisen kauppalaivaston kansainvälisen kilpailukyvyn parantaminen. Tälläkin hetkellä aluksia ulosliputetaan matalamman kustannustason valtioihin, ja se on mielestäni luonnollista. Eivät laivayhtiötkään tee hyväntekeväisyyttä vaan bisnestä.

Miehistötuen kautta tuetaan myös Suomen huoltovarmuutta. Suomen lipun alla oleviin aluksiin sovelletaan Suomen lakia sekä normaalioloissa että poikkeusoloissa. Huoltovarmuuden merkitys korostuu erityisesti elintarvike- ja polttoainekuljetuksissa sekä kriisiolosuhteissa.

Kun Suomen viennistä yli 90 prosenttia ja tuonnista yli kolme neljäsosaa tapahtuu merikuljetuksin, luulisi, että merikuljetuksen tukemiseen haluttaisiin panostaa huomattavasti enemmänkin. Jos ajatellaan Suomen kilpailijamaita, niin merenkulun kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta menestyneissä kilpailijamaissa on keskeistä varsinkin lastialuksilla

Punkt i protokollet PR 102/2018 rd

suotuisa tonnistoveroratkaisu ja sekamiehitysmahdollisuus eli mahdollisuus palkata EU:n jäsenvaltioiden ulkopuolisista, kolmansista maista merenkulkijoita ainakin osaksi muilla kuin lippuvaltiomaan työehdoilla. Näitä toimenpiteitä pitäisin suositeltavina myös Suomessa.

Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys on erittäin tervetullut muutos ja helpottaa suomalaisen meriliikenteen toimintaa.

18.15 Mats Löfström r: Arvoisa puhemies! Esityksessä halutaan tehdä tekninen korjaus vuonna 2016 voimaan tulleeseen miehistötukea koskevaan muutokseen, jolla ei ole ollut odotettua vaikutusta. Muutosta tehtäessä varustamoille luvattiin, että se olisi kustannusneutraali. Näin ei kuitenkaan ollut, ja varustamot ovat vuosina 2016, 2017 ja 2018 saaneet 16 miljoonaa euroa vähemmän takaisin kuin aiemmin. Nämä tiedot ovat peräisin Merimieseläkekassasta. Kyse on merkittävästä summasta. Hallitus toteaa esityksessään myös, että uudistus on ollut epäedullinen paljon työllistävälle varustamoille.

Jo viime vuonna liikenne- ja viestintäministeriö budjetoit korjatakseen tämän, ja se sisältyi hallituksen eduskunnalle antamaan talousarvioesitykseen. Valtiovarainministeriön kehotuksesta ehdotus vedettiin kuitenkin pois eduskuntakäsittelystä; asia valmisteltaisiin sen sijaan sosiaali- ja terveysministeriön työryhmässä. Näin on tehty, ja työryhmässä on ollut edustajia niin liikenne- ja viestintäministeriöstä kuin valtiovarainministeriöstäkin.

Merimieseläkekassa on laskenut ja todennut, että budjetoitavan summan tulisi olla 5,8 miljoonaa euroa, jotta uudistus olisi kustannusneutraali. Esityksessä budjetoidaan nyt kuitenkin vain 3 miljoonaa euroa. Esityksestä käy ilmi, ja myös mediassa on tullut esille, että valtiovarainministeriö on vastustanut koko 5,8 miljoonan euron summan budjetoimista. Tuloksena on se, että esityksellä tehtävä muutos on parannus, joka ei edelleenkään ole kustannusneutraali varustamoille, kuten aikaisemmin luvattiin. Ei ole todellakaan hyvä, jos aikaisempia lupauksia ei lunasteta.

Esitys tarkoittaa myös sitä, että Suomen järjestelmä ei enää ole yhtä hyvä kuin Ruotsin järjestelmä. On myös olemassa riski, että tämä tulee johtamaan alusten ulosliputukseen Suomen kauppalaivastosta, mikä olisi hyvin ikävää. Ulosliputus ei merkitse vain alusten ja suomalaisten työpaikkojen häviämistä. Se tarkoittaa myös huolia kunnille, joissa merimiehet asuvat. Suomalaiset merimiehet, jotka asuvat Suomen kunnissa mutta työskentelevät esimerkiksi Ruotsin lipun alaisella aluksella, maksavat veroa Ruotsiin. He käyttävät kuitenkin käytännössä Suomen kuntien julkisia palveluita, mistä aiheutuu kustannusongelma sekä valtiolle että kunnille. Tämä on yksi lisäsy siihen, miksi ulosliputuksen välttäminen on niin tärkeää. Ulosliputuksen riskin minimoimiseksi on huolehdittava siitä, että Suomen järjestelmä on yhtä hyvä kuin Ruotsin, sekä pidettävä huolta siitä, että muutos todella on kustannusneutraali, kuten uudistusta tehtäessä luvattiin. Tämä tarkoittaa, että tarvitaan 5,8 miljoonaa euroa, ei vain puolta siitä. Toivon, että hallitus on halukas vielä tarkastelemaan tätä, jotta saisimme asian korjattua valiokuntakäsittelyssä.

Ärade herr talman! Passengerarsjöfart under finländsk flagg förutsätter bemanningsstöd som är på en konkurrenskraftig nivå i jämförelse med våra grannländer. Bemanningsstöden till passengerarsjöfarten har de senaste åren debatterats populistiskt i den offentliga debatten, inte minst i debatten om företagsstöd. Det är dock viktigt att minnas att fastän bemanningsstöden på pappret betalas till rederierna så är det inte ett stöd till rederierna utan

Punkt i protokollet PR 102/2018 rd

till besättningen ombord, för utan stödet skulle man inte kunna ha finländsk flagg och finländsk besättning.

Rederiet Viking Line har i synnerhet lyfts upp i den populistiska debatten om bemanningsstöden. Man har konstaterat att företaget hör till de största enskilda mottagarna av direkta företagsstöd i Finland. Anledningen till att Viking Line är högst av rederierna är enkel: Viking Line är Finlands överlägset största sjöarbetsgivare för finländska sjömän med fem av rederiets sju fartyg under finländsk flagg. Stödet korrelerar helt och hållet med det antal sjömän man har anställda ombord.

Bemanningsstödet betyder att rederierna får tillbaka ett belopp som motsvarar sjömännens förskottsskatter och de sociala avgifter man betalar för finländska sjömän på fartyg under finsk flagg. Stödet är således de facto ett stöd till finländska sjömän, inte till rederierna, även om rederierna bokförs som stödmottagare. Vid sidan av Viking Line har Finnlines fem fartyg, Silja Line två fartyg, Eckerö Line ett fartyg och Wasaline ett fartyg under finsk flagg. Dessa 14 fartyg får därför delta i systemet med bemanningsstödet. Om de skulle byta flagg på fartygen skulle de inte få något bemanningsstöd. Då skulle de heller inte anställa finländska sjömän och inga förskottsskatter och sociala avgifter skulle heller först betalas in i statskassan, för det är de pengarna som rederierna genom systemet får tillbaka och som under nuvarande system bokförs som statsstöd.

Bemanningsstödet är därför en grundförutsättning för att man överhuvudtaget ska kunna bedriva färjetrafik under finländsk flagg. Danmark, Norge och Sverige har i princip identiska system som Finland av samma anledning — att trygga passagerarsjöfart under egen nationsflagg. Utan bemanningsstöden inga passagerarfartyg under finsk flagg och inga finländska sjömän ombord. Rederierna skulle helt enkelt inte överleva konkurrensen eftersom exempelvis de estniska sjömännens löner är cirka 60 procent lägre än de finska. Alla EU-länder med egna handelsflottor har den här typens system eftersom man annars inte skulle ha någon handelsflotta.

Fartygen är flytande tillgångar och skulle utan bemanningsstöd vara registrerade i Bahamas, Liberia, Panama eller något annat land som erbjuder bekvämlighetsflagg. De amerikanska kryssningsfartygen som seglar i Östersjön på sommaren har alla bekvämlighetsflagg, men också Tallink har nuförtiden ett av sina fartyg registrerat i Panama. Det här visar varför bemanningsstöden behövs i Finland och i Europa: för att vi ska kunna ha en konkurrenskraftig sjöfart som garanterar att vi har en handelsflotta med finsk och europeisk flagg i aktern. — Tack.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.