Toimenpidealoite TPA 39/2017 vp

Antero Vartia vihr ym.

Toimenpidealoite meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta matkustaja-alusten miehistökustannustuen leikkaamiseksi

Eduskunnalle

Valtio tukee merenkulkua erilaisin tuin merkittävillä summilla. Yksi tuista kohdistuu miehistökustannuksiin, ja sen tarkoituksena on parantaa Suomen lipun alla seilaavien alusten kilpailukykyä ja edistää huoltovarmuutta (ns. miehistötuki). Tuki perustuu lakiin meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta (1277/2007).

Miehistötukea maksetaan kaikille kauppa-alusluetteloon merkityille Suomen lipun alla seilaaville aluksille. Tukea nauttiva yritys saa palautuksena takaisin tukea saavan aluksen miehistön palkoista maksetut tuloverot sekä työnantajamaksut. Vuonna 2016 valtion budjetista maksettiin miehistötukea yhteensä 89,2 miljoonaa euroa, josta lastialuksille kohdistui 33,9 miljoonaa euroa ja matkustaja-aluksille 55,3 miljoonaa euroa. Suomen varustamot ry arvioi, että matkustaja-alusten asiakaspalvelutehtävissä työskentelevään henkilöstöön kohdistuva tuki on vuosittain noin 30 miljoonaa euroa.

Miehistötuesta osa kohdistuu huoltovarmuuden kannalta toissijaiseen matkustajaliikenteeseen, kuten Viron ja Ruotsin risteilyihin. Matkustaja-alusten kohdalla tuki kohdistuu lisäksi muunkin kuin merenkulun kannalta olennaisimman henkilöstön palkkakustannuksiin, esimerkiksi asiakaspalvelijoiden ja taloushenkilöstön palkkoihin. Tätä ei voi pitää huoltovarmuuden tai riittävän merenkulkuosaamisen ylläpidon kannalta tarkoituksenmukaisena.

Matkustajaliikenteen miehistötuen ehtoja ja rakennetta tulisikin tarkastella kriittisesti sen suhteen, mikä tukitaso olisi riittävä huoltovarmuuden takaamiseksi ja millaisia ehtoja tuen saamiselle tulisi asettaa. Puhtaasti rahtialusten sekä matkustaja+rahtialusten tuen ehdot voisivat myös olla erilaiset, sillä rahtialukset ovat huoltovarmuuden takaamisessa ensisijaisia.

Matkustajaliikenteessä kulkee merkittävä määrä viennin ja tuonnin lastia, mutta tuen määrä ei ole sidoksissa huoltovarmuuden kannalta oleellisiin kuljetuksiin millään tavalla. Tukea saavilta aluksilta ei myöskään edellytetä jatkamista Suomen lipun alla: alus voi saada tukea yhtenä vuonna ja vaihtaa kotimaata seuraavana vuonna esteettä, mikäli esimerkiksi keskeisenä kilpailijamaana toimiva Ruotsi muuttaa tukijärjestelmäänsä edullisemmaksi.

Matkustajaliikenteeseen kohdistuessaan miehistötuki myös vääristää kilpailua kotimaisten viihde-, konferenssi- ja majoituspalveluiden tuottajien kanssa. Risteilyjen hintoja pidetään keinote-

Valmis
5.0

koisesti markkinahintaa alhaisempina, jolloin kotimainen matkustaja valitsee helpommin risteilyn kuin kotimaanmatkan. Tuen leikkaaminen tasaa kilpailuasetelmia kotimaisten palveluntuottajien kanssa.

Esitämme miehistötukea rajattavaksi matkustajaliikenteessä puoleen nykyisestä (2016—2017) tasosta pääasiassa asiakaspalvelutehtävissä työskentelevän henkilöstön osalta. Merenkulkuun kohdistuu lisäksi paljon muita tukia, jotka jäisivät voimaan. Näitä ovat alv- ja valmisteverovapaus, maksut merimiesten eläkekassalle, investointituet, ympäristöinvestointituet, merityötulovähennys, polttoaineverotuki, henkilökunnan muonituksen verottomuus, väylämaksujen puolitus, telakkatuki sekä tonnistovero.

Yritystukia on leikattava, sillä valtion resurssit ovat rajalliset, ja esimerkiksi sosiaali- ja terveydenhuollon kustannukset ovat voimakkaassa kasvussa. Tämä vaatii kaikkien yritystukien kriittistä tarkastelua ja valtion menojen priorisointia. Tuen rajaaminen tulee toteuttaa kattavien vaikutusarvioiden perusteella siten, että se vaikuttaa huoltovarmuuteen ja Suomen merenkulun kansainväliseen kilpailukykyyn mahdollisimman vähän. Rajaaminen koskisi vain matkustaja-aluksia, ja rahtialusten miehistötuki säilyisi ennallaan.

Tämä aloite kuuluu vihreän eduskuntaryhmän vaihtoehtobudjettiin.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

> *että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin matkustaja-alusten asiakaspalvelutehtävissä työskentelevään henkilöstöön kohdistuvan tuen puolittamiseksi nykyisestä tavalla, joka parhaiten ottaa huomioon Suomen huoltovarmuuden sekä merenkulkualan kansainvälisen kilpailukyvyn.*

Helsingissä 23.10.2017

Antero Vartia vihr
Touko Aalto vihr
Pekka Haavisto vihr
Hanna Halmeenpää vihr
Satu Hassi vihr
Heli Järvinen vihr
Emma Kari vihr
Johanna Karimäki vihr
Krista Mikkonen vihr
Ville Niinistö vihr
Jani Toivola vihr
Ozan Yanar vihr