

VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 1/2012 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi tonnistoverolain muuttamisesta ja tonnistoverolain muuttamisesta annetun lain kumoamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 8 päivänä helmikuuta 2012 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen eduskunnalle laeiksi tonnistoverolain muuttamisesta ja tonnistoverolain muuttamisesta annetun lain kumoamisesta (HE 151/2011 vp).

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaostossa ovat olleet kuultavina

- erityisasiantuntija Ann-Mari Kemell, valtiovarainministeriö

- ylitarkastaja Kari Aaltonen, Verohallinto
- varatoimitusjohtaja Hans Ahlström, Suomen Varustamot
- verojuristi, OTT Lauri Soikkeli, Rettig Capital Oy Ab edustaen Suomen Varustamo
- professori Heikki Niskakangas, Aalto-yliopisto.

Kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Huoltovarmuuskeskus
- Suomen Laivanpäällystöliitto
- Suomen Merimies-Unioni SMU ry.

Lisäksi Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry, Keskuskauppakamari, liikenne- ja viestintäministeriö, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry sekä työ- ja elinkeinoministeriö ovat ilmoittaneet, ettei niillä ole huomauttamista asiaan.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi tonnistoverolakia. Samalla tonnistoverolain muuttamisesta joulukuussa 2009 annettu laki kumottaisiin ennen sen voimaantuloa, koska Euroopan unionin komissio ei ole hyväksynyt kaikkia sen säännöksiä. Esityksen mukaan lakiin tehtäisiin ne muutokset, jotka komissio on hyväksynyt, sekä ne muutokset, jotka komissio on edellyttänyt tehtäviksi.

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi tonnistoverokelpoisten alusten lippuvaatimuksia, ton-

nistoveron laskemista, osinkojen verotusta, tonnistoverovelvollisuuden konsernikohtaisuutta, aikaisemmin tuloverotuksessa vahvistettujen tappioiden vähentämistä sekä konserniavustusta koskevia säännöksiä siten kuin kumottavaksi ehdotetussa laissa on säädetty.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan varustamon bruttotonnistosta tulisi aina olla vähintään 20 prosenttia sellaisia aluksia, joilla se itse harjoittaa laissa tarkoitettua toimintaa. Hinaajia ja tonnistoverotettavan toiminnan

liitännäistoimintoja koskevia määritelmiä tarkennettaisiin. Säännöstä käyttöomaisuuden luovutuksen yhteydessä tuloksi enintään luettavan määrän laskemisesta ehdotetaan muutettavaksi ja lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös enimmäismäärään sisältyvän verovelan huojentamisesta sekä tonnistorokauden alkamista

edeltäneenä verovuonna ostetun aluksen enimmäispoistosta tuloverotuksessa.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2012. Tonnistorolain muutoksia sovellettaisiin ensimmäisen kerran kalenterivuonna 2011 alkaneelta verovuodelta toimitettavassa verotuksessa.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Yleisperustelut

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä eräin vähäisin lakiteknisin tarkennuksin.

Esityksen taustaa

Tonnistorotuksessa on kysymys varustamoille suunnatusta verotuesta¹, jonka ensisijainen tavoite on edistää Suomen lipun alla purjehtivien alusten kansainvälistä kilpailukykyä sekä säilyttää riittävä suomalainen merialan työvoima ja merenkulun osaaminen. Tällä on keskeinen merkitys myös Suomen huoltovarmuudelle.

Tämä oli tausta-ajatuksena myös vuonna 2002, jolloin nykyisin voimassa oleva tonnistorolaki säädettiin. Laki osoittautui kuitenkin monin osin liian jäykäksi ja ankaraksi, jotta se olisi tarjonnut aidosti kilpailukykyisen vaihtoehdon suomalaista aluskantaa ylläpitäville varustamoille. Lain piiriin ilmoitettiin siten ainoastaan yksi lastivarustamo.

Nyt annetun esityksen tarkoituksena on saattaa päätökseen se lainsäädäntöprosessi, jolla vuoden 2002 lakia oli tarkoitus uudistaa jo vuonna 2009. Tuolloin annettu, tonnistorolain muuttamista koskenut esitys (HE 231/2009 vp)

¹ Tonnistorotuksessa säädetään verojärjestelmästä, jota sovelletaan kansainvälistä meriliikennettä lasti- tai matkustaja-aluksilla harjoitettaviin varustamoihin. Jos varustamoyhtiö täyttää laissa asetetut edellytykset, se voi valita tavaroiden ja matkustajien kuljettamisen ja siihen läheisesti liittyvän toiminnan tuottaman voiton säännönmukaisen verotuksen sijasta alusten nettovetoisuuden perusteella määräytyvän tonnistorotuksen. Veron määrä on varsin alhainen, koska kysymyksessä on *varustamoille verotuksen kautta myönnettävä valtioneuvosto*.

sisälsi lukuisia muutoksia, joiden tarkoituksena oli saattaa merenkulkualan verokustannukset kilpailijamaiden tasolle ja tehdä siten suomalaisesta aluskannasta varustamoille verotuksellisesti kilpailukykyinen vaihtoehto.

Vuoden 2009 esitys sai myös eduskunnan hyväksynnän, mutta sen perusteella vahvistettua lakia (1249/2009) ei ole voitu saattaa voimaan komission valtioneuvostotarkastelun vuoksi. Tarkastelun kuluessa ilmeni, ettei vuoden 2009 laki täytä kaikin osin niitä edellytyksiä, jotka komissio asettaa Euroopan yhteismarkkinoille soveltuvalle tonnistorojarjestelmälle. Vahvistettua lakia ei siis olisi voitu sellaisenaan saattaa koskaan voimaan.

Nyt annettu, kokonaan uusi esitys on laadittu tämän tarkastelun pohjalta, ja se on saanut ehdotetussa muodossa komission hyväksynnän. Mikäli lakiehdotukset hyväksytään esityksen mukaisesti, muutokset voivat tulla voimaan jo tämän vuoden maaliskuun alusta.

Hallituksen esityksellä on näin lähtökohtaisesti vahva hyväksyntä; se noudattelee vuoden 2009 esityksen linjauksia, joita on täydennetty komission edellyttämin tavoin. Selvyden vuoksi vuoden 2009 laki ehdotetaan nyt kumottavaksi ja muutokset tehtäväksi suoraan voimassa olevaan, vuoden 2002 lakiin.

Valiokunnan yleisarvio

Valiokunta pitää esitystä yhteiskunnan kokonaisedun kannalta perusteltuna ja muutosehdotuksia sisällöllisesti onnistuneina, joskin monopolivisina ja osin vaikeaselkoisina. Koska laki kohdentuu varsin rajattuun verovelvollisjoukkoon, tällä seikalla sinänsä ei ole nyt ratkaise-

vaa merkitystä. Olennaista on, että esitys tuo sääntelyyn varustamoiden toivomaa joustavuutta ja vähentää ns. piilevään verovelkaan liittyvää potentiaalista räsistusta. Nämä ovat edellytyksiä sille, että varustamot ovat valmiita tuomaan aluskantansa ja varustamotoimintansa Suomen lipun alle.

Säännöksiin sisältyy toisaalta verotuen vastapainoksi useita rajauksia, joilla voidaan varmistaa se, ettei tuki ohjaudu merenkulun ulkopuolelle. — Useat komission edellyttämät muutokset liittyvät juuri tähän näkökohtaan ja ovat siten johdonmukaisia ja perusteltuja.

Esityksen tuottama tuen taso vastaa näin käytännössä sitä enimmäismäärää, johon jäsenvaltiolla on mahdollisuus komission antamien merenkulun valtiontuen suuntaviivojen perusteella². Tarkastelussa otetaan huomioon tällöin myös merenkulkuun liittyvät suorat tuet. Tämä heijastuu lakiehdotuksessa esimerkiksi siihen määrään, jolla piilevään verovelkaan liittyvä vuotuinen vähennys voi enintään pienentyä.

Valiokunta puoltaa myös lain nopeaa käsittelyä ja saattamista pikaisesti voimaan. Tällä on välitön käytännön merkitys niille 3—4 lastialusvarustamolle, jotka harkitsevat siirtyvänsä tonnistoverotuksen piiriin heti lain tultua voimaan. Kiireellisen käsittelyn tarvetta selittää se, että laki on takautuva verovelvollisten eduksi. Sitä voidaan soveltaa ensimmäisen kerran jo kalenterivuonna 2011 alkaneelta verovuodelta toimitettavassa verotuksessa, jos laissa olevat edellytykset täyttyvät. Tonnistoverokausi voi alkaa edellytysten täytyessä vastaavasti myös vuonna 2012 alkaneen verovuoden alusta.

Kiinnostus lakiesitystä kohtaan osoittaa, että laki soveltuu myös käytännössä ja tarjoaa sillä tavoiteltua verotukea. Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on arvioitu lisäksi, että pääosa maamme lastialusvarustamoista tulee siirtymään lain piiriin. Tätä tukee hakeutumislle va-

rattu riittävän pitkä aikaikkuna vuoden 2014 loppuun.

Lain nopea voimaantulo luo varmuutta myös muutoin merenkulkualan toimintaedellytyksiin ja helpottaa varustamoiden pitkäjänteisen toiminnan suunnittelua. Sen merkitys korostuu, kun otetaan huomioon vallitsevan yleisen taloudellisen epävarmuuden lisäksi merenkulkualan toimintaympäristöön kohdistuvat muutospainet, kiristyvät ympäristövaatimukset sekä maailmankaupan ja kauppareittien muutokset.

Tonnistoverotus on yksi niistä keskeisistä tukimuodoista, joita varustamot ovat pitäneet tarpeellisina niiden kansainvälisen kilpailukyyn turvaamiseksi. Miehistökustannustukien³ ja työmarkkinaosapuolten välisten sopimusten osalta kilpailukykyä tukevat ratkaisut on tehty jo aiemmin.

Lakiesitys on siis kauan odotettu merenkulkualan toimijoiden piirissä. Sen merkitystä kuvaa myös se, että tonnistoverotuksesta on tullut EU:n jäsenvaltioissa varustamoverotuksen vakiomuoto. Se on käytössä tällä hetkellä 16 jäsenvaltiossa, mm. Suomen kannalta keskeisissä kilpailijamaissa, kuten Tanskassa, Saksassa, Isossa-Britanniassa ja Alankomaissa. Kilpailu erityisesti Itämerellä on kiristynyt myös muutoin Baltian maiden ja Ruotsin omien tukitoimien vuoksi, vaikka näissä maissa sinänsä ei ole otettu tonnistoverojärjestelmää käyttöön.

Nyt annettu hallituksen esitys on yleisperusteluiltaan ja vaikutusarvioiltaan suhteellisen niukka, koska se nojautuu paljolti vuoden 2009 esitykseen. Valiokunta käsittelee sen vuoksi seuraavassa hieman niitä yleisiä näkökohtia, jotka tukevat tonnistoverotuksen kautta annettavan verotuen oikeutusta. Lopuksi tarkastellaan eräitä esityksen keskeisiä säännöksiä.

² Komission tiedonanto C(2004)43 — Yhteisöjen suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle.

³ Miehistökustannusten tukea koskeva lainsäädäntö uudistettiin kokonaan vuoden 2008 alusta (Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantamisesta, 1277/2007). Siinä yhteydessä vakinaistettiin matkustaja-alustuki ja yhtenäistettiin lasti- ja matkustaja-aluksia koskeva tuki. Tuen soveltamisalaa laajennettiin lisäksi vuoden 2009 alusta (967/2008).

Kansainvälinen kehitys ja komission antamat merenkulun yleiset suuntaviivat

Tonnistoverojärjestelmä on siis käytössä useassa EU:n jäsenvaltiossa, kuten edellä on jo todettu. Käyttö on lisääntynyt merkittävästi sen jälkeen, kun järjestelmä hyväksyttiin Suomessa. Tonnistoverotus on käytössä lisäksi myös Norjassa. Kilpailutilanne Euroopassa on siten muuttunut olennaisesti vuodesta 2002.

Tonnistoverojärjestelmien taustalla on myös unionitasolla virinnyt huoli jäsenvaltioiden merenkulun kansainvälisestä kilpailukyvästä ns. mukavuuslippulaivoihin verrattuna. Kilpailuasetelma on merkittävä myös maailman mitassa, koska unionin ja muun maailman välisestä kaupasta noin 90 prosenttia tapahtuu meritse.

Komissio on todennut merenkulun suuntaviivojen vaikutuksista tekemässään selvityksessä, että jäsenvaltioissa omaksutut eri tukitoimet ovat palauttaneet tonnistoja kansallisten lippujen alle. Tässä suhteessa merkitystä on ollut varsinkin verohelpotuksilla⁴. Tukitoimilla on ollut myönteisiä vaikutuksia myös merenkulualan työllisyyteen, aluskannan uudistumiseen sekä meriliikenteeseen liittyvälle teollisuudelle.

Komissio on pitänyt omaksumaansa lähestymistapaa näistä syistä oikeana ja katsonut, että valtioneutua voidaan myöntää edelleen Euroopan merenkulualalle. Nykyiset, vuonna 2004 annetut suuntaviivat perustuvat siten aiempiin linjauksiin. Olennaista niissä on sallitun tuen ohella vaatimus siitä, että valtioneutua kohdistuu ainoastaan meriliikenteeseen. Lisäksi tuki on rajoitettava tavoitteen kannalta pienimpään tarvittavaan määrään ja myönnettävä avoimella tavalla.

Merenkulun suuntaviivat koskevat jäsenvaltioiden myöntämää kaikkea tukea, ja tukien yhteisvaikutus on otettava aina huomioon. Komissio on edellyttänyt lisäksi, että jäsenvaltiossa käyttöön otettavan tonnistoverojärjestelmän tulee vastata soveltuvin osin sen aikaisemmissa tonnistoverotusta koskevissa päätöksissä tekemiä linjauksia.

⁴ HE 231/2009 vp, s. 8.

Nämä rajaukset on siis otettu huomioon nyt annetussa esityksessä.

Suomen kauppalaivaston asema

Suomi on maantieteellisen sijaintinsa vuoksi ratkaisevan riippuvainen merikuljetuksista. Ulkomaankaupasta noin 80 prosenttia tapahtuu meritse. Merikuljetukset ovat myös maan huoltovarmuuden kannalta osa kriittistä infrastruktuuria.

Vaikka ulkomaanliikenteen määrä Suomen satamissa on kasvanut, suomalaisten alusten osuus kuljetuksista on kuitenkin pienentynyt. Tämä näkyy erityisesti viennissä, jossa osuus oli vielä 1990-luvulla yli 30 prosenttia, mutta nykyisin vain noin 20 prosenttia. Lisäksi suomalaisen kauppalaivaston keski-ikä on selvästi korkeampi kuin EU:n jäsenvaltioissa keskimäärin⁵.

Vallinnut kehitys on heijastunut myös alan työllisyyteen⁶ ja mahdollisuuksiin ylläpitää Suomen erityisolosuhteiden kannalta tärkeää alan osaamista. Se vaikuttaa välillisesti myös suomalaisen meriklusterin kilpailuedellytyksiin.

Laskeva trendi on saatu kääntymään vuonna 2009 päätettyjen tukitoimien ansiosta. Niiden, kuten myös vuoden 2009 tonnistoveroesityksen, taustalla oli silloisen pääministeri Vanhasen hallituksen kesällä 2008 tekemä päätös merenkulun tukien lisäämisestä.

Tämä politiikkalinjaus sisältyy myös nykyisen, pääministeri Kataisen hallituksen ohjelmaan. Siinä on todettu mm. Suomen ulkomaankaupan suuri riippuvuus meritse tapahtuvista kuljetuksista ja tarve turvata merenkulun edellytykset, ml. kriittinen talvimerenkulku.

Käänteiden käytännön merkitystä kuvaa mm. varustamoalan näkemys, jonka mukaan Suomen lipusta on tullut vuodesta 2009 alkaen kilpailu-

⁵ Kauppa-alusluetteloon merkittyjen suomalaisten alusten keski-ikä vuonna 2009 oli 19,5 vuotta, kun se oli muissa jäsenvaltioissa ja Norjassa noin 12 vuotta ja koko maailman kauppalaivaston osalta noin 13 vuotta, HE 231/2009 vp, s. 6.

⁶ Merenkulualan työpaikkojen määrä on vähentynyt 2000-luvulla vuoden 2009 esityksen perusteluiden mukaan noin 1 400 henkilöllä 7 000 henkilöön. Kehitystä selittää osaltaan myös koventunut kilpailu Itämerellä, HE 231/2009 vp, s. 3.

kykyinen vaihtoehto varustamoille. Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa tuotiin esille mm., että kaikki lastialuksia koskevat uudistilaukset on tuotu Suomen lipun alle. Lisäksi osa ulkomailta ostetuista aluksista on myös siirretty suomalaiseseen rekisteriin. Nämä toimet ovat synnyttäneet 200 uutta työpaikkaa ja kääntäneet suomalaisen kauppalaivaston keski-ian laskuun.

Odotus tonnistorojärjestelmään saatavista muutoksista tukee osaltaan tätä myönteistä käännettä. Tänä vuonna valmistuvat sekä eräät ulkomaille rekisteröidyt lastialukset suunnitellaan tuotavaksi Suomen lipun alle.

Ero on suuri esimerkiksi Ruotsiin verrattuna. Ruotsin päätös olla ottamatta käyttöön tonnistorotusta on johtanut lähes 200 lastialuksen ulosliputukseen vuodesta 2009 vuoden 2011 loppuun mennessä⁷. Tällainen kehitys Suomessa olisi kielteistä mm. huoltovarmuuden kannalta.

Valiokunta katsoo näillä perusteilla, että hallituksen esitys täyttää myös käytännössä ne odotukset, joiden varaan se on rakennettu.

Valiokunta pitää myös esityksen taloudellisia vaikutuksia hallittavina. Varustamotoiminnasta maksetun tuloveron määrä on ollut vuosina 2003—2010 noin 10—30 milj. euroa vuosittain. Maksuunpantava tonnistoron määrä tulisi olemaan sitä vastoin muodollinen, arviolta 0,5 milj. euroa vuosittain. Saamatta jäävän verotulon määrään vaikuttaa kuitenkin ratkaisevasti se, missä määrin varustamot siirtyvät tonnistorotuksen piiriin.

Esityksen oikeudellinen arviointi

Lakiehdotusta on siis muutettu pääosin komission vaatimusten pohjalta. Muutosten sisällöllisenä tarkoituksena on varmistaa, ettei merenkululle tarkoitettu tuki voi missään tilanteessa valua tuen saavan varustamon muuhun elinkeinotoimintaan. Tärkein tätä koskeva tarkennus liittyy piilevän verovelan käsittelyyn (15 ja 15 a ja 15 b §).

⁷ Asiantuntijakuulemisessa on esitetty arvio, jonka mukaan Ruotsin lipun alla ei ole 3—4 vuoden sisällä lainkaan ulkomaan liikenteessä olevia lastialuksia.

Piilevä verovelka syntyy siitä poistoerosta, joka muodostuu, kun elinkeinoverolain sallimat poistot ylittävät alusten taloudellista käyttöikää vastaavat ns. suunnitelman mukaiset poistot.

Poistoero varustamoiden taseissa on esityksen mukaan yhteensä noin 600 milj. euroa. Siihen sisältyvä piilevä verovelka olisi siten noin 150 milj. euroa⁸.

Piilevä verovelka voi tuloutua käytännössä alusten luovutusten yhteydessä, ellei varustamo hanki verovuoden aikana tai osoita hankkivansa kolmen luovutusta seuraavan vuoden aikana tonnistorotettavaan toimintaan kuuluvaa alusta. Komissio on edellyttänyt, että tarkastelu tehdään aluskohtaisesti, mikä mutkistaa hieman sääntelyä, muttei muuta perusajatusta.

Komissio on hyväksynyt kuitenkin lakiehdotukseen nyt sisältyvän menettelyn, jolla piilevä tuloverovelka vähenee vuosittain tonnistorokauden ajan merenkulun suuntaviivojen sallimissa rajoissa. 15 §:ään sisältyy lisäksi vielä tietty minimiarvo, jota pienemmäksi vuotuinen vähennys ei voi muodostua.

Piilevää verovelkaa ja edellä kuvattua jälleenhankintavarausta koskeva sääntely on siis omiaan säilyttämään tai uudistamaan sitä aluskantaa, jonka ylläpitämiseksi verotuki on hyväksytty. Se on siten valtion kannalta järjestelmän toimivuuden tae. Samalla piilevän verovelan määrä vähenee vuosittain ja voi poistua tonnistorokauden aikana kokonaan. Tämä pienentää tuloutuksen uhkaa varustamojen kannalta. Näin muodostuva lopputulos on kaikkiaan luova kompromissi erisuuntaisten intressien kesken. Valiokunta pitää ehdotusta myös tähän nähden tasapainoisena ja hyväksyttävänä.

Lakiin on tarkoitus jättää lisäksi useita muita vuonna 2009 kumottavaksi ehdotettuja säännöksiä, jotka korostavat tuloverotuksen ja tonnistorotuksen välistä raja-aitaa. Näitä ovat mm. tonnistorovelvollisen taseen ylikapitalisointi-

⁸ Piilevään verovelkaan perustuvaan valtion lopulliseen veronmenetykseen vaikuttaa kuitenkin moni seikka, kuten se, mikä osa varustamotoiminnasta siirtyy tonnistorotuksen piiriin tai miten merenkulun suuntaviivoihin sisältyvät ehdot rajoittavat sitä, missä tahdissa piilevä verovelka voi pienentyä.

kielto ja tonnistoverotettavan toiminnan käyttöomaisuuden hankintamenon vähennyskielto silloin, kun omaisuutta käytetään osittain myös tuloverotuksen alaisessa toiminnassa.

Lain yleisiä tarkoituspäitä tukevat niin ikään säännökset, joiden nojalla tuloverotus voidaan toimittaa jälkikäteen silloin, kun tonnistoverovelvollisuutta koskeva päätös peruutetaan. Valiokunta pitää myös näitä ehdotuksia perusteltuina. Lain hengessä toimivalle varustamolle niistä ei ole yleensä myöskään haittaa.

Kuten todettu, esitys lisää muutettunakin sääntelyn joustavuutta ja varustamoiden toimintamahdollisuuksia mm. tilapäisen ylikapasiteetin tilanteissa. Lakiin sisällytetään lisäksi mm. mahdollisuus konserniavustukseen ja tuloverotettavan toiminnan tappioiden vähentämiseen tietyin edellytyksin. Lisäksi varustamoyhtiön jakamaa osinkoa on tarkoitus verottaa muiden osinkojen tapaan siitä huolimatta, että yhtiön maksama tonnistovero on varsin muodollinen.

Valiokunta pitää myös näitä ehdotuksia johdonmukaisina ja hyväksyttävänä.

Yksityiskohtaiset perustelut

Valiokunta ehdottaa seuraavia, puhtaasti lakitekniisiä tarkennuksia 1. lakiehdotukseen:

2 §:n 4 momentti. Lainkohdassa säädetään siitä, miten verovelvollisuuden edellytyksenä ole-

vat, aluskannan koostumukseen liittyvät osuudet määräytyvät konsernitilanteissa. Momentissa viitataan edeltäneeseen 3 momenttiin, johon on tarkoitus nyt lisätä uudet 4 ja 5 kohdat. Sen vuoksi 4 momentissa olevaa viittausta on tarkennettava vastaavasti.

32 §. Pykälässä säädetään verotuksen toimitamisesta silloin, kun tonnistoverovelvollista yhtiötä koskeva hyväksymispäätös on peruutettu tai yhtiö on purkautunut. Voimassa olevassa lainkohdassa on neljä momenttia, joista ensimmäistä ja toista on tarkoitus muuttaa ja neljäs momentti kumota. Valiokunta ehdottaa, että pykälä muutetaan rakenteellisesti kokonaan, kuten johtolauseeseen on merkitty. Uusi pykälä koostuisi siten kaikkiaan kolmesta momentista, joista kaksi ensimmäistä muutettaisiin esityksessä ehdotetuin tavoin. Kolmas momentti jäisi sen nykyisin voimassa olevaan muotoon.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvaliokunta ehdottaa,

että 2. lakiehdotus hyväksytään muuttamattomana ja

että 1. lakiehdotus hyväksytään muutettuna (Valiokunnan muutosehdotukset).

Valiokunnan muutosehdotukset

1.

Laki

tonnistoverolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan tonnistoverolain (476/2002) 19 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 723/2004,
muutetaan 2 §:n 3 ja 4 momentti, 3 §, 4 §:n 1 momentti, 6 §, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 8, 9 ja 15 §,
20 §:n 1 ja 3 momentti, 21 ja 23 §, 25 §:n 2 momentti, 26 §:n 1 ja 3 momentti, 27 §:n 1 momentti,
28 §, 29 §:n 1, 2, 4 ja 5 momentti, 30—32 §, 35 §:n 2 momentti, 36 §:n otsikko sekä 1 ja 3 momentti,
38 §:n 1 ja 4 momentti sekä 39 §:n 1 ja 3 momentti,
sellaisina kuin niistä ovat 8 § osaksi laissa 1283/2007 ja 32 § osaksi laissa 509/2010, sekä
lisätään lakiin uusi 15 a ja 15 b § seuraavasti:

2 §

Verovelvollisuus

(3 mom. kuten HE)

Jos yhtiö on 3 §:ssä tarkoitettussa suhteessa yhteen tai useampaan tämän pykälän 3 momentin 1 ja 2 kohdan mukaiset edellytykset täyttävään yhtiöön, *tämän pykälän* 3 momentin 3—5 kohdassa tarkoitettut osuudet lasketaan kaikkien keskenään 3 §:ssä tarkoitettussa suhteessa olevien yhtiöiden yhteenlasketun tonniston perusteella. (*Uusi*)

3, 4, 6—9, 15, 15 a, 15 b, 20, 21, 23 ja 25—31 §
(Kuten HE)

32 §

Verotuksen toimittaminen hyväksymisen peruuttamisen ja yhtiön purkautumisen jälkeen

(1 ja 2 mom. kuten HE)

Maksettavalle verolle on suoritettava yhteisökorkoa siten kuin yhteisökorosta säädetään. Yhteisökorko lasketaan kultakin verovuodelta, jolta veroa määrätään, veroilmoituksen viimeistä antopäivää seuraavasta päivästä veron ensimmäiseen eräpäivään. (*Uusi*)

4 mom. *poist.*

35, 36, 38 ja 39 §
(Kuten HE)

Voimaantulosäännös
(Kuten HE)

VaVM 1/2012 vp — HE 151/2011 vp

Helsingissä 14 päivänä helmikuuta 2012

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

vpj.	Pentti Kettunen /ps	Jouko Skinnari /sd
jäs.	Leena Harkimo /kok	Osmo Soininvaara /vihr
	Jouko Jääskeläinen /kd	Kauko Tuupainen /ps (osittain)
	Timo Kalli /kesk	Kari Uotila /vas
	Sampsa Kataja /kok	Pia Viitanen /sd
	Esko Kiviranta /kesk	Ville Vähämäki /ps
	Heli Paasio /sd	vjäs. Pietari Jääskeläinen /ps (osittain)
	Kari Rajamäki /sd	Esko Kurvinen /kok
	Markku Rossi /kesk	Mats Nylund /r
	Matti Saarinen /sd	Antti Rantakangas /kesk (osittain).
	Sari Sarkomaa /kok	

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen.