

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart skall ändras så, att det nuvarande stödet, som motsvarar 97 procent av den förskottsinnehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett passagerarfartyg i utrikesfart som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen, skall bevaras oförändrat, men att arbetsgivarens socialskyddsavgifter och arbetsgivarens sjömanspensionsförsäkringspremier samt vissa andra motsvarande försäkringspremier skall kompenseras med stödet. Lagen skall tillämpas under åren 2005—2009. Det föreslås att det nya stödet utbetalas första gången för de kostnader som uppstått under

tiden mellan ingången av juli 2004 och utgången av december 2004. Det föreslås vidare att de definitioner på sjöarbetsinkomst och förskottsinnehållning som nämns i lagen preciseras.

Lagen träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom statsrådets förordning.

Till propositionen hänför sig en regeringsproposition som föredras från finansministeriet. Enligt den skall ett nytt stödsystem tas i bruk. I systemet får ett finländskt rederi som arbetsgivare behålla ett belopp som motsvarar de förskottsinnehållningar som verkställts på arbetstagarnas sjöarbetsinkomst.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2005.

MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Det nuvarande stödsystemet

Lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991), som trädde i kraft vid ingången av 1992, utgör den legislativa grunden för det nuvarande stödsystemet för sjöfarten. När det gäller last- och passagerarfartyg som införts i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart och som huvudsakligen används i utrikesfart, beviljas till den finländska sammanslutning som äger fartyget och bedriver rederiverksamhet med det stöd under förutsättning att de arbetskraftskostnader som hänförs till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i paragrafen, möjliggör verksamhet i internationell trafik.

I fråga om lastfartyg och passagerarfartyg mellan tredjeländer motsvarar stödet beloppet av den förskotts innehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett ovan avsett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och beloppet av de socialskyddsavgifter som arbetsgivaren betalat, samt beloppet av sjömanspensionsförsäkrings-, arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och grupplivförsäkringspremier som arbetsgivaren betalat, samt ett belopp som motsvarar arbetsgivarens andel av grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggsförsäkringen för fritiden. När det gäller begränsat skattskyldiga uppgår stödet till ett belopp som motsvarar den källskatt som uppburits på löneinkomsten och den socialskyddsavgift som arbetsgivaren betalt

för inkomsten. På fartygen i fråga arbetar för närvarande endast några begränsat skattskyldiga.

För tillfället omfattas 107 fartyg av stödet. I statsbudgeten för innevarande år har något under 40 miljoner euro reserverats för stödet.

Från och med den 1 januari 2002 omfattar stödsystemet passagerarfartyg och passagerarbilfärjor i utrikesfart som regelbundet trafikerar finska hamnar (lag 1057/2002).

För sådana passagerarfartyg beviljas stöd till ett belopp som motsvarar 97 procent av den förskotts innehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsregistret.

I förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart finns för närvarande 12 sådana passagerarfartyg införda. I statsbudgeten för innevarande år har 24 650 000 euro reserverats för detta stöd.

Båda stöden betalas i efterskott för föregående halvårsperiod. Sjöfartsverket betalar stödet.

1.2. Riktlinjer för det statliga stödet till sjöfarten

Europeiska kommissionen har 1997 fastställt nya riktlinjer för det statliga stödet till sjöfarten. Riktlinjerna har reviderats i oktober 2003 (kommissionens meddelande C(2004)43). Syftet med ett sådant stöd som tillåts i medlemsländerna är att förbättra konkurrenskraften mellan gemenskapsländernas fartyg för att ländernas handelsflottor och arbetsplatser samt kunskapen och färdigheterna i anslutning till sjöfarten skall kunna hållas kvar på gemenskapens område. Stödet kan t.o.m. bidra till att det inom sjöfartsbranschen betalas varken skatter eller sociala kostnader. Riktlinjerna förpliktar inte medlemsländerna

att betala ut stöd, men kommissionen har med hjälp av riktlinjerna strävat efter att förenhetliga de åtgärder som krävs för att konkurrenskraften mellan medlemsstaternas handelsflottor skall tryggas.

Enligt riktlinjerna skall man genom stödåtgärderna för sjöfartsbranschen i första hand sträva efter att minska skattekostnaderna samt andra kostnader och belastningar för rederier inom gemenskapen och gemenskapens sjöfarare så att de motsvarar den nivå som råder på annat håll i världen. I riktlinjerna avses med gemenskapens sjöfarare gemenskapens medborgare och medborgare i länder inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, när det är fråga om sjöfarare som arbetar på sådana fartyg som bedriver regelbunden passagerartrafik mellan gemenskapens hamnar, inklusive ro-ro-fartyg. I alla andra fall avses med gemenskapens sjöfarare alla sjöfarare som skall betala skatt och/eller socialskyddsavgifter i någon medlemsstat. Jämfört med riktlinjerna år 1997 har det i den interna regelbundna passagerartrafiken inom gemenskapen ansetts motiverat att införa en sådan begränsning i fråga om nationaliteten hos de stödberättigade sjöfararna. Inom den internationella godstrafiken föranleder den internationella konkurrensen ett mycket stort tryck på de europeiska rederierna, medan trycket inte är lika hårt i den interna regelbundna passagerartrafiken inom gemenskapen. Enligt riktlinjerna 2003 är det primära målet med stödet i det förstnämnda fallet att stärka den europeiska sjöfartens konkurrenskraft. Om en medlemsstat i detta fall hindrades från att bevilja skattelättnader till alla sjöfarare, skulle detta ha en mycket negativ inverkan på de europeiska rederiernas konkurrenskraft och det skulle uppstå ett tryck på dessa att flagga ut sina fartyg. Samtidigt har man kunnat konstatera att andelen arbetsplatser för gemenskapens medborgare procentuellt och antalsmässigt är viktig i den regelbundna passagerartrafiken inom gemenskapen. I detta fall ligger tyngdpunkten på att trygga sysselsättningen i gemenskapen.

1.3. Det aktuella sjöfartspolitiska läget

Kontentan i de tre nya sjöfartspolitiska utredningar som gjorts efter december 2002 (Finlands sjöfartsstrategi, december 2002, Finlands sjöfartskluster, den 18 juni 2003, och Ålands sjöfartsarbetsgrupps betänkande, den 27 juni 2003) är att även Finland till fullo måste vidta de av EU godkända åtgärderna för statligt stöd till sjöfarten för att handelsflottan skall kunna hållas under finsk flagg. I utredningarna konstateras att det återstående tonnaget av passagerarfartyg så småningom kommer att flaggas ut till andra länder om det inom branschen inte skapas jämlika verksamhetsförutsättningar mellan de centrala konkurrentländerna. Inte heller inom lastfartygssektorn väntas nya anskaffningar under finsk flagg. En sådan utveckling leder så småningom till ett minskat antal arbetsplatser inom branschen, nedkörda utbildningssystem och kunskapsflykt från branschen.

Omfattande skadliga verkningar skulle i synnerhet drabba landskapet Åland, där sjöfarten och den därtill anknutna servicen utgör ryggraden i landskapets ekonomi, i och med att den står för ca 40 procent av Ålands bruttonationalprodukt.

När det gäller passagerarfartyg har utflaggningar gjorts i och med att RG-Lines Casino Express, som trafikerar Kvarken, år 2002 överfördes under svensk flagg, Viking Cinderella i september 2003 likaså överfördes under svensk flagg och Silja Lines fartyg Silja Opera, som tidigare varit uthyrt utomlands, registrerades direkt i Sverige år 2002.

Till följd av den fartygsförsäljning och de flaggbyten som skett åren 2000–2003 har Finlands handelsflotta minskat med tre passagerarfartyg i utrikesfart. I och med detta har ca 650 arbetsplatser gått förlorade inom handelsflottan. Ifall Silja Opera hade registrerats i Finland hade 300 nya arbetsplatser tillfallit finländska arbetstagare. När det gäller det nya kryssningsfartyg som Birka Line beställt rör det sig om ca 420 arbetsplatser. Alla tecken tyder på att det ena fartyget efter det andra kommer att flaggas ut om inte en ändring i konkurrenssituationen fås till stånd.

Enligt Europeiska kommissionens utredningar är den finska flaggan dyrast

bland EU-länderna. Lönenivån på de finska fartygen är jämförelsevis hög och altemneringssystemet innebär att en ledig plats förutsätter ca 2,1 arbetstgare. På finska fartyg anställs dessutom i huvudsak endast landets egna medborgare under nationella arbetsvillkor, lönevillkor och sociala villkor, vilket avviker från praxis i de flesta konkurrerande länder.

Hittills har utflaggningen av passagerarfartyg skett till Sverige. I de ovan nämnda utredningarna konstateras att bemanningkostnaderna (netto) för en typisk passagerarbilfärja mellan Finland och Sverige är 12,6 miljoner euro per år under finsk flagg och 8,9 miljoner euro under svensk flagg. Mellanskillnaden (3,7 miljoner euro per år) härrör från Sveriges nettolönesystem, där arbetsgivaren är befriad från alla skatter och sociala kostnader som baserar sig på arbetstgarnas löner. Ett motsvarande system tillämpas också i Danmark och Norge. På danska och norska fartyg är det möjligt att anställa billigare arbetskraft från länder utanför EU.

Finlands handelsflotta börjar vara föråldrad. I dag är de fartyg som går i utrikesfart i medeltal ca 19 år gamla. Passagerarfartygen är i medeltal redan ca 23 år. Den genomsnittliga fartygsåldern i EU är 17,2 år (år 2001). Inga nya passagerarfartyg har beställts på över 10 år, om man bortser från det åländska Birka Lines beställning av ett kryssningsfartyg.

Även om rederierna gärna höll kvar de nuvarande passagerarfartygen under finsk flagg och är nöjda med den nuvarande personalen är det i rådande situation svårt att för rederibolagens ägare motivera de betydande extrakostnader som finsk flagg medför. Det faktum att Estland blir EU-medlem fr.o.m. den 1 maj 2004 hjälper inte upp situationen för den finska flaggan. Olika källor bedömer att personalkostnaderna för estniska fartyg endast utgör 25–50 procent av motsvarande kostnader i Finland.

I enlighet med regeringsprogrammet strävar regeringen efter att genom de åtgärder som presenteras nedan för sin egen del förbättra de finska passagerarfartygens konkurrensförutsättningar.

2. Föreslagna ändringar

De passagerarfartyg som avses i 1 § 4 mom. lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart har understötts med ett belopp som motsvarar 97 procent av den förskottsinnehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen. Det nämnda stödet bibehålls oförändrat i enlighet med det beslut som regeringens finanspolitiska ministerutskott förordade den 27 november 2003, men i fortsättningen skall stödet kompensera arbetsgivarens socialskyddsavgifter och arbetsgivarens sjömanspensionsförsäkringspremier samt andra försäkringspremier som avses i 4 § 1 mom. 1 punkten. Det bedöms att stödet år 2004 kommer att täcka 94,4 procent av dylika stödberättigade lönebikostnader, till vilka hör arbetsgivarens socialskyddsavgift, arbetsgivarens sjömanspensionsförsäkringspremie och andra försäkringspremier som avses i 4 § 1 mom. 1 punkten. Det föreslås att i den föreslagna nya 4 a §, som innehåller den stödlösning som det finanspolitiska ministerutskottet godkänt, med stöd av de riktlinjer för statligt sjöfartsstöd som kommissionen fastställt också tas in en bestämmelse om att stödbeloppet högst uppgår till det sammanlagda beloppet av avgifterna i fråga.

Stödlösningen förutsätter en notifikation till Europeiska kommissionen och att kommissionen godkänner beslutet. Regeringen beräknar att stödet motsvarar de riktlinjer för statligt sjöfartsstöd som kommissionen har godkänt.

Det föreslås att de definitioner på sjöarbetsinkomst och förskottsinnehållning som nämns i lagen skall preciseras. I 4 § 1 mom. 1 punkten och 4 § 2 mom. föreskrivs om den förskottsinnehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen. Det föreslås att dessa bestämmelser ses över så, att de reglerar den förskottsinnehållning som verkställts på den i 74 § inkomstskattelagen

avsedda sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och som verkställts enligt en förskottsinnehållningsprocent som fastställts för sjöarbetsinkomst.

Preciseringen motsvarar till fullo den praxis som hittills har följts. Stödet skulle således fortsättningsvis omfatta alla fartyg i utrikesfart som är inskrivna i handelsfartygsregistret och vilkas personal omfattas av beskattningen av sjöarbetsinkomst och för vilkas del också de andra villkoren för stödet uppfylls. Den föreslagna preciseringen motsvarar också det lagförslag som finansministeriet bereder gällande frågan om att arbetstagare på passagerarfartyg skall befrias från förskottsinnehållning.

I enlighet med de riktlinjer för statligt sjöfartstöd som reviderades 2003 tillåts stödet för sådant sjöfolk inom gemenskapen och EES-området som arbetar på fartyg som bedriver regelbunden passagerartrafik mellan gemenskapens hamnar. Det har föreslagits att ett tillägg om detta tas in i 4 § 2 mom. På de passagerarfartyg som omfattas av passagerarfartygstödet arbetar för närvarande endast medborgare inom EES-området.

3. Propositionens ekonomiska verkningar

Efter att utflaggning skett går samhället miste om alla skatter och avgifter som arbetsgivaren betalat. I det stödssystem som motsvarar nettolönen antingen återbördas de till arbetsgivaren eller befrias arbetsgivaren från att betala dem, så till denna del är situationen den samma med tanke på statens budgetekonomi. I samband med utflaggning går man dock miste om vissa belopp som i stödssystemet normalt sett kommer det finländska samhället till godo. De viktigaste av dessa är de avgifter som arbetstagaren från sin lön betalat till Sjömanspensionskassan, samt sjukförsäkringsavgiften och arbetslöshetsförsäkringspremien. Dessa avgifter uppgår i medeltal till ca 4 300 euro

per år för en person. För alla arbetstagare på de passagerarfartyg i utrikesfart som går under finsk flagg uppstår en summa om ca 15 miljoner euro.

Utöver de skatter och avgifter som hör samman med arbetstagarnas löner betalade de i Finland verksamma passagerarfartygsrederierna sammanlagt 16,5 miljoner i skatt av sin vinst år 2002. Det är inte på förhand möjligt att lägga fram tillförlitliga kalkyler över hur skatteintäkterna kommer att utvecklas i fortsättningen och över hur stor del av dessa skatteintäkter Finland går miste om i samband med en utflaggning.

Om man antar att hela tonnaget av passagerarfartyg flaggades ut till Sverige skulle alla finländska arbetstagares socialskyddsavgifter och andra avgifter enligt EU:s flaggstatsprincip betalas till Sverige. Mellan Finland och Sverige gäller samtidigt en samnordisk överenskommelse om social trygghet, vilken fastställer att länderna inte skall överföra socialskyddsavgifter från det ena till det andra landet, och inte heller överföra sådana utgifter som socialskyddet föranleder.

Enligt det nordiska skatteavtalet betalar en sjöman som bor i Finland och som arbetar på ett fartyg som seglar under svensk flagg en sådan skatt på sin inkomst som fastställs enligt den svenska lagstiftningen (15 procent) och dessutom skatt i Finland enligt sjömannens normala inkomstnivå, dock så, att de skatter som betalas till Sverige dras av från de skatter som betalas i Finland för att dubbelbeskattning skall undvikas. På grund av det sjöarbetsinkomstavgdrag som sjömän beviljas i beskattningen är skatteprocenten låg, vilket i praktiken innebär att Finland går miste om åtminstone huvudparten av skatteintäkterna från sjömän i samband med utflaggning. I synnerhet Åland och vissa skärgårdskommuner skulle vållas stora ekonomiska förluster om skatteintäkterna från arbetstagarna på passagerarfartygen försvann.

Det är rätt svårt att uppskatta de ökade arbetslöshetskostnader som uppstår på grund av utflaggning. Det kan antas att en del av de finländska arbetstagarna fortsätter att arbeta på fartyget även efter att flaggbyte skett. När

Cinderella bytte flagg sades inte en enda arbetstagare upp. Sammanlagt 240 arbetstagare övergick i huvudsak från Rosella och ett mindre antal från Viking Lines övriga fartyg till Cinderella. Rosella tog Cinderellas plats i trafiken till Tallinn och Cinderella Rosellas plats på linjen Mariehamn–Stockholm. På Cinderella anställdes 120 svenska arbetstagare utöver finländarna.

Det står dock klart att en utflaggning åtminstone föranleder samhället kortvariga utgifter också i form av ökad arbetslöshet. Någon uppskattning av dessa utgifter har dock inte gjorts på grund av de många osäkra faktorer som hänför sig till ärendet.

Antalet passagerarfartyg som omfattas av stödet och beloppet av förskottsinnehållningar beräknas inte ändra år 2005 jämfört med innevarande år och därför bör i budgetpropositionen för 2005 ett anslag på 24 650 000 euro fortfarande reserveras för stödet, varvid stödet alltjämt omfattar uppskattningsvis 94,4 procent av de stödberättigade personalbikostnader som avses ovan i avsnitt 2.

4. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med företrädare för finansministeriet, Sjöfartsverket och skattestyrelsen.

Utlåtanden om propositionsutkastet har begärts av de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten, Sjöfartsverket, Ålands landskapsstyrelse och Mopro Oy. I utlåtandena understöds allmänt att stödssystemet utvidgas på det sätt som föreslagits. Finlands Rederiförening och Ålands Redarförening har fäst uppmärksamhet vid att allmänt skattskyldiga och begränsat skattskyldiga sjöfarare när det gäller passagerarfartyg skall behandlas på samma sätt för att undvika diskriminering på basis av nationalitet och hemort. Ålands landskapsstyrelse har föreslagit att även rederier som sköter frakttjänster mellan Åland och Fasta Finland skall omfattas av stödet. Mopro Oy har föreslagit att 4 § 1

mom. 1 punkten skall ändras så att också sådana rederier som endast delvis bedriver internationell trafik med fartyg som har införts i handelsfartygsregistret skall omfattas av lastfartygsstödet. Bolaget har i sitt utlåtande hänvisat till skattestyrelsens beslut om sättet för och storleken av förskottsinnehållning (53/2003) samt till förordningen om förskottsuppbörd.

Det är inte motiverat att låta rederier som handhar fraktservice mellan Åland och Fasta Finland omfattas av stödet, eftersom utgångspunkten i stödssystemet är att stöda fartyg som huvudsakligen används i utrikesfart.

Med anledning av Mopro Oy:s utlåtande skall det konstateras att finansministeriet har meddelat att avsikten är att ändra sätten för och storleken av förskottsinnehållning så, att man frångår det alternativa sättet för förskottsinnehållning, där förskottsinnehållningen verkställs enligt den innehållningsprocent som fastställts för annan löneinkomst än sjöarbetsinkomst minskad med 7 procentenheter. Detta förfarande leder enligt finansministeriet till en i genomsnitt för stor innehållning och eventuellt till att det maximala beloppet för statligt stöd enligt riktlinjerna överskrids. Det är alltså inte möjligt att genomföra det alternativ som föreslagits i Mopro Oy:s utlåtande.

Enligt de nya riktlinjer för statligt sjöfartsstöd som fastställts 2003 skall kommissionen föreslå att medlemsstaterna ser över de gällande stödprogram som hänför sig till det statliga stödet och som hör till tillämpningsområdet för riktlinjerna, så att stödprogrammen överensstämmer med riktlinjerna senast den 30 juni 2005.

Lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart har ändrats ett flertal gånger i samband ändringarna i stödsystemen. I samband med att lagen ändras så att den stämmer överens med de nya riktlinjerna skall också föreslås att i lagen tas in övriga ändringar som behövs för att förtydliga och förenkla stödlagstiftningen. Det är också nödvändigt att utreda och i lagen eventuellt föreslå sådana ändringar som tryggar en jämlik stödbehandling för olika fartygsgrupper.

5. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Finanspolitiska ministerutskottets beslut inbegrep även ett ibruktagande av stödet fr.o.m. den 1 januari 2005 så, att det i det lagförslag som föredras från finansministeriet föreslås att skattebestämmelserna om förskottsuppbörd i fråga om passagerarfartyg i utrikesfart skall ändras så, att ett rederi som arbetsgivare får behålla ett belopp som motsvarar de förskottsinnehållningar som verkställts på arbetstagarnas sjöarbetsinkomst. Beloppet av förskottsinnehållningar som inte kommer att erhållas beräknas år 2004 vara 25,4 miljoner euro.

I sitt beslut konstaterade det finanspolitiska ministerutskottet även att regeringen är beredd att ta i bruk en återanskaffningsreserv för att främja anskaffningen av passagerar- och lastfartyg. Frågor i anslutning till behovet av och detaljerna rörande återanskaffningsreserven avgörs när det fattats beslut om en strukturell förändring av det allmänna avskrivningssystemet.

I 4 § 1 mom. lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart anges som villkor för stödet att de arbetskraftskostnader som hänförs sig till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av stödet, möjliggör verksamhet i internationell trafik. Arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten har sinsemellan senast nått sådana lösningar år 2000 och 2003.

Det finanspolitiska ministerutskottet konstaterade vid behandlingen av de sjöfartspolitiska åtgärderna den 27 november 2003 att statsmakten inte har för avsikt att vidta andra stödarrangemang. Ministerutskottet konstaterade också att arbetsmarknadsparterna inom sjöfarten borde fortsätta förhandla om de åtgärder som inom den egna branschen kunde vidtas för tryggheten av passagerarfartygens konkurrenskraft.

Användningen av s.k. blandbesättning på finska fartyg har fram till slutet av februari 2005 uteslutits genom kollektivavtal. Dessutom bör det uppmärksammas att 6 och 7 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart för närvarande endast gäller lastfartyg, inte passagerarfartyg. Enligt den förstnämnda paragrafen kan avvikelser från vissa bestämmelser i den finska lagstiftningen göras (sjömanslagen, sjöarbetsstidslagen, semesterlagen för sjömän och lagen om samarbete inom företaget). Den sistnämnda paragrafen möjliggör att ett kollektivavtal som skall iakttas i arbetsförhållanden även ingås med en utländsk arbetstagarförening som uppfyller vissa villkor, om inte respektive finländska arbetsmarknadsparter har ingått ett kollektivavtal om samma arbete. Finlands Sjömans-Union har invänt mot att nämnda lagbestämmelser utvidgas att omfatta även passagerarfartyg.

6. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom statsrådets förordning och den gäller till utgången av 2009. Lagens 4 a § 2 mom. tillämpas så, att det stöd som avses i det betalas halvårsvis, första gången för kostnader som uppstått under tiden mellan ingången av juli 2004 och utgången av december samma år och i övrigt på det sätt bestäms i trafikministeriets beslut om tillämpningen av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (71/1992).

Propositionen hänförs sig till budgetpropositionen för 2005. Propositionen är en del av den helhet som stödlösningen för sjöfarten utgör och den skall därför behandlas samtidigt som regeringens proposition som gäller temporär avgiftsbefrielse från förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg.

Ett ikraftsättande av den föreslagna lagen förutsätter att Europeiska kommissionen har godkänt stödlösningen.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Lag

om ändring av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 30 december 1991 om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) 4 § 1 mom. 1 punkten och 2 mom., sådana de lyder, 4 § 1 mom. 1 punkten i lag 922/2000 och 2 mom. i lag 1057/2002, samt fogas till lagen en ny 4 a § som följer:

4 §

Då arbetskraftskostnader som hänför sig till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i denna paragraf, möjliggör verksamhet i internationell trafik, beviljas till den finska sammanslutning som äger fartyget och bedriver rederiverksamhet med det, av statens medel i stöd

1) ett belopp som motsvarar den förskottsinnehållning som verkställts på den i 74 § inkomstskattelagen avsedda sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och som verkställts enligt en förskottsinnehållningsprocent som fastställts för sjöarbetsinkomsten, och de socialskyddsavgifter samt sjömanspensionsförsäkrings-, arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och grupplivförsäkringspremier som arbetsgivaren har betalat för inkomsten samt ett belopp som motsvarar arbetsgivarens andel av grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggförsäkringen för fritiden, samt

I fråga om passagerarfartyg som avses i 1 §

4 mom. beviljas dock med avvikelse från 1 mom. 1 punkten i stöd ett belopp som motsvarar 97 procent av den förskottsinnehållning som verkställts på den i 74 § inkomstskattelagen avsedda sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och som verkställts enligt en förskottsinnehållningsprocent som fastställts för sjöarbetsinkomsten. Stödet gäller sådana medborgare i stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet vilka arbetar på fartyg som bedriver regelbunden passagerartrafik mellan gemenskapens hamnar.

4 a §

Utöver det stöd som regleras i denna lag beviljas en finländsk arbetsgivare som bedriver trafik med ett i 1 § 4 mom. avsett passagerarfartyg stöd genom att arbetsgivaren åren 2005–2009 befrias från skyldigheten att betala de förskottsinnehållningar som avses i 4 § 2 mom. enligt vad som föreskrivs särskilt.

Åren 2005–2009 täcks, i fråga om de passagerarfartyg som avses i 1 mom., med det stöd som avses i 4 § 2 mom. arbetsgivarens socialskyddsavgift och sjömanspensionsförsäkringspremie och de andra försäkringspremier som avses i 4 § 1

mom. 1 punkten, dock högst det sammanlagda beloppet av avgifter.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom statsrådets förordning och den gäller till utgången av 2009.

Lagens 4 a § 2 mom. tillämpas dock så, att

det stöd som avses där betalas halvårsvis, första gången för kostnader som uppstått under tiden mellan ingången av juli 2004 och utgången av december samma år och i övrigt på det sätt bestäms i trafikministeriets beslut om tillämpningen av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (71/1992).

Helsingfors den 30 april 2004

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*

Lag

om ändring av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 30 december 1991 om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) 4 § 1 mom. 1 punkten och 2 mom., sådana de lyder, 4 § 1 mom. 1 punkten i lag 922/2000 och 2 mom. i lag 1057/2002, samt fogas till lagen en ny 4 a § som följer:

Gällande lag

Förslag

4 §

Då arbetskraftskostnader som hänför sig till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i detta moment, möjliggör verksamhet i internationell trafik, beviljas till den finska sammanslutning som äger fartyget och bedriver rederiverksamhet med det, av statens medel i stöd

1) et belopp som motsvarar den förskottsinnehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och de socialskyddsavgifter samt sjömanspensionsförsäkrings-, arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings-, och grupplivförsäkringspremier som arbetsgivaren har betalat för inkomsten samt ett belopp som motsvarar arbetsgivarens andel av

1) ett belopp som motsvarar den förskottsinnehållning som verkställts på den i 74 § inkomstskattelagen avsedda sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och som verkställts enligt en förskottsinnehållningsprocent som fastställts för sjöarbetsinkomsten, och de socialskyddsavgifter samt sjömanspensionsförsäkrings-, arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings-, och

Gällande lydelse

grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggsförsäkringen för fritiden, samt

I fråga om passagerarfartyg som avses i 1 § 4 mom. beviljas dock med avvikelse från 1 mom. 1 punkten i stöd ett belopp som motsvarar 97 procent av den förskottsinnehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen.

Föreslagen lydelse

grupplivförsäkringspremier som arbetsgivaren har betalat för inkomsten samt ett belopp som motsvarar arbetsgivarens andel av grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggsförsäkringen för fritiden, samt

I fråga om passagerarfartyg som avses i 1 § 4 mom. beviljas dock med avvikelse från 1 mom. 1 punkten i stöd ett belopp som motsvarar 97 procent av den förskottsinnehållning som verställts på den i 74 § *inkomstskattelagen avsedda* sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen *och som verställts enligt en förskottsinnehållningsprocent som fastställts för sjöarbetsinkomsten.*

4 a §

Utöver det stöd som regleras i denna lag beviljas en arbetsgivare som bedriver trafik på ett i 1 § 4 mom. avsett passagerarfartyg stöd genom att arbetsgivaren åren 2005—2009 befrias från skyldigheten att betala de förskottsinnehållningar som avses i 4 § 2 mom. enligt vad som föreskrivs särskilt.

Åren 2005—2009 täcks, i fråga om de passagerarfartyg som avses i 1 mom., med det stöd som avses i 4 § 2 mom. arbetsgivarens socialskyddsavgift och sjömanspensionsförsäkringspremie och de andra försäkringspremier som avses i 4 § 1 mom. 1 punkten, dock högst det sammanlagda beloppet av avgifter.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning och den gäller till utgången av 2009.

Lagens 4 a 2 mom. tillämpas dock så, att det stöd som avses där betalas halvårsvis, första gången för kostnader som uppstått under tiden mellan ingången av juli 2004 och utgången av december samma år och i övrigt på det sätt bestäms i trafikministeriets beslut om tillämpningen

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

*av lagen om en förteckning över
handelsfartyg i utrikesfart (71/1992).*
