

Katja Peltola

1.3.2021

VN/6872/2020

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokuntaLiV@eduskunta.fi**HE 9/2021 vp – Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi merilain 1 luvun ja alusrekisterilain muuttamisesta****Liikenne- ja viestintäministeriön lausunto**

Hallituksen esityksessä 9/2021 vp ehdotetaan muutoksia kahteen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan lakiin. Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi merilakia (674/1994) siten, että laissa sallittaisiin aluksen bareboat-kaksoisrekisteröinti. Lisäksi alusrekisterilakiin (512/1993) ehdotetaan tehtäväksi aluksen rekisteröintivaatimuksia koskevia muutoksia, joilla bareboat-kaksoisrekisteröinti mahdollistettaisiin alusrekisterissä.

Ehdotus ja sen tarkoitus

Ehdotetuilla lakimuutoksilla mahdollistettaisiin aluksen bareboat-kaksoisrekisteröinti eli Suomeen ilman miehistöä rahdatun ulkomaisen aluksen hyväksyminen määräajaksi suomalaiseksi. Alus olisi omistuksen osalta merkitty toisen valtion alusrekisteriin ja käytön osalta liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan valtionviraston ylläpitämään alusrekisteriin. Alus käyttäisi Suomen lippua sen ajan, kun se on hyväksytty suomalaiseksi.

Bareboat-rahtauksella tarkoitetaan sopimusta, jolla aluksen omistaja vuokraa aluksen rahtaajalle ilman miehistöä. Rahtaaja maksaa aluksen omistajalle bareboat-vuokran sekä miehittää ja varustaa aluksen omalla kustannuksellaan.

Merilaki mahdollistaa jo nykyisellään Suomeen bareboat-rahdatun aluksen hyväksymisen suomalaiseksi ja merkitsemisen rekisteriin Suomessa. Voimassaolevan lain mukaisesti aluksen hyväksyminen suomalaiseksi edellyttää kuitenkin aina, että alus on poistettu toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi, kun alus on merkitty Suomen rekisteriin bareboat-rahtaus sopimuksen nojalla. Aina aluksen omistusoikeusrekisteröinnin poistaminen toisen valtion alusrekisteristä ei kuitenkaan ole mahdollista esimerkiksi yritysverotuksellisista syistä. Tällöin alus ei voi olla Suomen lipun alla nykyisen merilain nojalla.

Bareboat-rahtauksen käyttö on yleistä kansainvälisesti varustamotoiminnassa ja sen käyttö on lisääntynyt viime vuosina. Bareboat-rahtauksen nähdään tuovan joustoa kansainvälisesti voimakkaasti kilpailtuun varustamotoimintaan, sillä bareboat-rahtaus mahdollistaa alusten nopean käyttöönoton kuljetuspalvelujen kysynnän lisääntyessä. Myös telakointien aikaisten korvaavien alusten järjestelyiden arvioidaan helpottuvan. Bareboat-rahtaus mahdollistaa varustamoille myös aluskannan tehokkaamman käytön suunnittelun pitkissä rahtaus sopimuksissa. Uusia aluksia hankittaessa kansainvälisten rahoitusmahdollisuuksien hyödyntäminen olisi laajemmin mahdollista.

Liikenne- ja viestintävirasto päättäisi aluksen hyväksymisestä suomalaiseksi. Hyväksymisen edellytyksenä olisi muun muassa, että alusta johdetaan ja operoidaan Suomesta.

Arviot keskeisimmistä vaikutuksista

Kokonaisuudessaan esityksen vaikutusten ei arvioida olevan merkittäviä, koska bareboat-kaksoisrekisteröinnin hyödyntämisen arvioidaan tulevan olemaan rajallista. Alla nostetaan esiin keskeisimmät arvioidut vaikutukset. Tarkemmin vaikutuksia on arvioitu hallituksen esityksen luvussa 4.2.

Taloudelliset vaikutukset ja vaikutukset yrityksiin: Taloudellisten vaikutusten osalta arvioidaan, että muutos voisi lyhyellä aikavälillä lisätä Suomen rekisteriin muutamia lastialuksia. Pidemmällä aikavälillä aluksia voi tulla rekisteriin lisää. Aluskannan vaihtuvuus voi pidemmällä aikavälillä hieman lisääntyä varustamojen järjestellessä aluskantaa eri rekistereihin aiempaa joustavammin. Joidenkin varustamojen liiketoiminta voisi lisääntyä kilpailukyvyyn parantumisen kautta, mutta Suomen vesiliikennetoimialan kokonaiskuva ei muutu merkittävästi ainakaan nopeasti. Suomen lipun alla kulkevan tonniston osuus merikuljetuksissa voi hieman lisääntyä ja logistiset kustannukset voivat alentua hieman.

Vaikutukset työntekijöille: Uudet liiketoimintamahdollisuudet voivat luoda uusia työmahdollisuuksia suomalaisille merimiehille. Sidosryhmille osoitetun kyselyn vastausten perusteella mallia hyödyntävien varustamojen työllistävyys voisi lähivuosina lisääntyä yhteensä noin sadalla työvuodella.

Vaikutukset valtion talouteen: Bareboat-rahtaus sopimuksen perusteella Suomeen rekisteröidyt alukset olisivat suomalaisten kauppa-alusten miehistökustannusten alentamiseksi tarkoitetun tukijärjestelmän piirissä. Tukikelpoisten alusten määrän kasvu lisäisi siten valtion menoja miehistötukikustannusten osalta. Maksettavan miehistötuen määrän arvioidaan lisääntyvän lyhyellä aikavälillä noin 1,5 – 2,0 miljoonaa euroa vuodessa. Kaksoisrekisteröintimalli lisäisi valtion verotuloja vain hyvin rajallisesti. Todennäköisesti mallin myötä käyttöön tulevat alukset toimisivat tonnistorotuksen piirissä.

Vaikutukset huoltovarmuuteen: Lyhyellä aikavälillä mallin arvioidaan tuovan Suomen alusrekisteriin muutamia lastialuksia, mikä parantaisi osaltaan huoltovarmuutta. Pidemmällä aikavälillä mallin seurauksena aluksia voi kuitenkin myös siirtyä ulkomaisiin rekistereihin sieltä käsin Suomessa käytettäviksi. Myös aluskannan vaihtuvuus Suomen rekisterissä voi lisääntyä. Esitettyjen muutosten myötä aluksen siirtäminen toisen valtion lipun alle saattaa helpottaa, mikä saattaa jossain määrin heikentää huoltovarmuutta.

Lausuntopalaute

Esitysluonnoksesta annettiin lausuntokierroksella 14 lausuntoa. Lausuntopalautteessa pidettiin kannatettavana sitä, että bareboat-kaksoisrekisteröinti mahdollistetaan. Esitys nähtiin Suomen merenkulkuelinkeinoa tukevana ja edistävänä.

Suurin osa lausunnoista kannatti kaksoisrekisteröinnin sallimista hallituksen esitysluonnoksen ehdottamassa muodossa, eli sisäänrahtausta koskevissa tapauksissa. Osa lausunnonantajista tuo kuitenkin esiin, että kaksoisrekisteröinnin salliminen myös ulosrahtauksessa eli niin, että ulkomaille ilman miehistöä rahdattu suomalaisessa omistusoikeusrekisterissä oleva alus merkittäisiin käytön osalta toisen valtion rekisteriin edistäisi olennaisesti suomalaista merenkulkuelinkeinoa ja erityisesti alan kykyä sopeutua alalle tyypillisiin suhdannevaihteluihin ja aika-ajoin esiintyviin alikysyntätilanteisiin.

Lausunnoissa nousi esiin myös arvioita esityksen vaikutuksista huoltovarmuuteen. Esitystä pidettiin huoltovarmuutta tukevana siltä osin, kun se edistäisi merenkulkuelinkeinoa ja lisäisi suomalaista alustonnistoa. Lausunnoista ilmenee kuitenkin myös huoli esityksen yhteensopivuudesta valmiuslain (1552/2011) päämäärien kanssa.

Katja Peltola
ylitarkastaja