

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettua lakia siten, että laissa tarkoitettua tukea voidaan jatkossa myöntää myös sellaiselle varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle, joka ei ole Suomeen rekisteröidyn aluksen omistaja. Tuen maksaminen on tällä hetkellä mahdollista vain aluksen suomalaiselle omistajalle.

Lisäksi lakia ehdotetaan täsmennettäväksi vastaamaan Euroopan yhteisöjen komission

vahvistamia meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoja. Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen ja tuen maksamisen edellytyksenä olevaa määritelmää liikenteen laadusta ehdotetaan selvennettäväksi.

Tuesta on ilmoitettava Euroopan yhteisöjen komissiolle.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana, kun komissio on hyväksynyt tuen.

PERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Nykyinen tukijärjestelmä

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991), jäljempänä kauppa-alusluettelolaki, perusteella myönnetään suoraa tukea suomalaiselle merenkululle. Laki tuli voimaan vuoden 1992 alusta, ja sitä on sen voimassaoloaikana muutettu useaan otteeseen. Maksettavan tuen määrä on kasvanut, koska lain soveltamisalaa on laajennettu ja tuen määrään vaikuttavia työnantajasuonituksia on otettu lisää tuen piiriin. Kauppa-alusluettelolain perusteella myönnetään suoraa tukea lain ehdot täyttävälle lastialuksille, matkustaja-aluksille sekä hinaajille ja työntäjille.

Kauppa-alusluetteloon voidaan hakemuksesta merkitä Suomen alusrekisterissä oleva lastialus ja sellainen muu Suomen alusrekis-

teriin merkitty alus, joka on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen, jos alusta käytetään pääasiassa ulkomaanliikenteeseen ja aluksella varustamotoimintaa työnantajana harjoittavan yhteisön Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaväen kokonaismäärästä vähintään puolet on Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisia.

Kauppa-alusluetteloon voidaan hakemuksesta merkitä myös Suomen alusrekisterissä oleva matkustaja-alus, kun alusta käytetään pääasiassa ulkomaanliikenteessä ja se liikennöi säännöllisesti suomalaisesta satamasta. Myös sellainen suomalainen matkustaja-alus, joka liikennöi kolmansien maiden välillä ja täyttää muut lain ehdot, voidaan merkitä kauppa-alusluetteloon.

Kauppa-alusluetteloon merkittäviksi aluksiksi hyväksytään myös sellaiset hinaajat ja työntäjät, jotka kuljettavat säännöllisesti lastiproomuja ulkomaanliikenteessä, samoin

kuin sellaiset matkustaja-aluksiksi katsastetut alukset, jotka on pääasiallisesti tarkoitettu lastin kuljettamiseen ja joilla on enintään 120 matkustajapaikkaa.

Keskeinen edellytys luetteloon merkitsemiselle alustyyppistä riippumatta on, että alusta käytetään pääasiallisesti ulkomaanliikenteessä. Liikennettä ei ole sidottu mihinkään tiettyyn liikennealueeseen, vaikka kauppa-alusluetteloon merkityt alukset liikennöivätkin pääasiassa lähiliikenteessä eli Itämerellä ja Pohjanmerellä. Kauppa-alusluettelossa on aluksia, joilla on ulkomaanliikenteen lisäksi myös kotimaanliikennettä.

Ulkomaanliikenteeseen käyttämisen pääasiallisuutta ei ole täsmällisemmin määritelty, mutta mikäli alus on yksinomaan kotimaan satamien välisessä liikenteessä, sitä ei voida merkitä kauppa-alusluetteloon eikä myöntää kauppa-alustukea. Kun alus on pelkästään ulkomaanliikenteessä tai ulkomaanliikenteen päiviä on kotimaanliikenteen päiviä enemmän, aluksen voidaan katsoa olevan kauppa-alusluettelolain edellyttämällä tavalla pääasiallisesti ulkomaanliikenteessä. Koska kauppa-alusluettelolaisissa liikenteen laadulle asetettu määritelmä on ollut tulkinnanvarainen, tukipäätöksissä on käytetty kokonaisharkintaa.

Tuen maksamisen edellytyksenä on, että kauppa-alusluetteloon merkittyyn alukseen kohdentuvat työvoimakustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne, huomioon ottaen kauppa-alusluettelolain 4 §:ssä tarkoitettu tuki, mahdollistavat toiminnan kansainvälisessä liikenteessä. Tämän edellytyksen on katsottu tarkoittavan, että tuen saamiseksi aluksella on sovellettava suomalaisten työmarkkinaosapuolten hyväksymiä työehtosopimuksia.

Kauppa-alusluettelolain 4 §:n mukaan laissa tarkoitettu valtiontuki myönnetään aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle aluksen omistavalle yhteisölle. Kauppa-alustukea saavan aluksen omistaja on käytännössä suomalainen yhteisö, joka on merkitty Suomessa kaupparekisteriin. Sellainen yhteisö, joka omistaa aluksen ja vuokraa sitä kauppamerenkulussa käytettäväksi, esimerkiksi rahoitusyhtiö, on myös katsottu varustamotoimintaa harjoittavaksi yhteisöksi,

joka on oikeutettu kauppa-alusluettelolain mukaiseen tukeen. Tukea saavan aluksen tulee olla Suomen alusrekisteriin merkitty alus, joka käyttää Suomen lippua ja on kaikessa suhteessa Suomen lainsäädännön alainen.

Tuen maksaminen suomalaiselle varustamotyönantajalle ei tällä hetkellä ole mahdollista silloin, kun aluksen omistaja on ulkomaalainen. Säädöksen taustalla ovat olleet muun muassa huoltovarmuusnäkökohdat. On katsottu, että mahdollisissa kriisitilanteissa ei ole takeita siitä, että alus säilyy Suomen liikenteessä, jos omistus on muualla kuin Suomessa. Asiaa voidaan perustella myös sillä, että mahdollisissa vastuu- ja korvauskysymyksissä aluksen omistaja vastaa aluksellaan.

Lastialusten ja kolmansien maiden välillä liikennöivien matkustaja-alusten varustamoille maksetaan tukena määrä, joka vastaa merenkulkijoiden merityötulosta pidätettyä veroa, lähdeveron ja työnantajan sosiaaliturvamaksun sekä merimieseläkevakuutusmaksun ja muiden lakisääteisten vakuutusmaksujen työnantajaosuuksia lukuun ottamatta rajoitetusti verovelvollisten osuutta. Tuella katettavia työsuhdeperusteisia vakuutusmaksuja ovat työnantajan maksamat työttömyysvakuutus-, tapaturmavakuutus- ja ryhmähenkivakuutusmaksuja vastaavat määrät. Lisäksi tuella katetaan vapaa-ajan ryhmähenkivakuutuksesta ja vapaa-ajan lisävakuutuksesta työnantajan maksamaa osuutta vastaavat määrät.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityjä matkustaja-aluksia koskee myös eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapautuksesta annettu laki (625/2004), jäljempänä maksuvapautuslaki. Sen perusteella vapautetaan kauppa-alusluetteloon merkityn matkustaja-aluksen varustamotoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja velvollisuudesta maksaa verohallinnolle aluksella työskentelevälle merimiehelle maksetusta palkasta suoritettua ennakonpidätykset. Matkustaja-aluksia tuetaan siis sekä suoraan kauppa-alusluettelolain perusteella että verotukena maksuvapautuslain perusteella. Matkustaja-aluksille myönnetään kauppa-alusluettelolakiin perustuvana suorana tukena määrä, joka vastaa 97 prosenttia

yleisesti verovelvollisen merenkulkijan alukselta saamasta merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä.

Kauppa-alusluetteloon oli 31 päivänä maaliskuuta 2005 merkitty 117 alusta, joista lasti-alustuen piirissä oli 104 alusta ja matkustaja-alustuen piirissä 13 alusta. Kauppa-alusluettelolain perusteella tukea maksettiin vuonna 2004 yhteensä 62,7 miljoonaa euroa, joista lasti-aluksille maksettiin 39,1 miljoonaa euroa ja matkustaja-aluksille 23,6 miljoonaa euroa.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelolain soveltamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen (71/1992) nojalla kauppa-alustuki maksetaan jälkikäteen puolivuotiskausilta.

Merenkululaitos pitää kauppa-alusluetteloa, päättää luetteloon merkitsemisestä sekä myöntää ja maksaa tuen hakemuksen perusteella.

1.2. Meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat

Euroopan yhteisöjen komissio vahvisti vuonna 1989 ensimmäiset meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat, jotta eri jäsenvaltioiden toisistaan poikkeaville tukijärjestelmille taattaisiin tietynasteinen yhdenmukaisuus. Vuonna 1997 suuntaviivoja tarkistettiin, ja komissio antoi tiedonannon, jossa vahvistettiin uudet suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle.

Komission meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoja tarkistettiin tammikuussa 2004 (komission tiedonanto C(2004) 43). Tarkistetuilla suuntaviivoilla korvattiin vuoden 1997 suuntaviivat. Jäsenvaltioiden on tarkistettava suuntaviivojen soveltamisalaan kuuluvat tukiohjelmansa siten, että ne ovat suuntaviivojen mukaiset viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2005.

Meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat koskevat kaikkea jäsenvaltion viranomaisten myöntämää tai jäsenvaltion varoista myönnettävää tukea meriliikenteelle. Tuella tarkoitetaan mitä tahansa viranomaisen rahoittamaa etua missä tahansa muodossa. Suuntaviivat eivät velvoita jäsenvaltioita myöntämään tukea meriliikenteelle, mutta ne yhtenäistävät jäsenvaltioissa käytettäviä tukitoimenpiteitä.

Suuntaviivojen mukaan suurin mahdollinen sallittava tuen taso on merenkulkijoiden verotuksen ja sosiaaliturvamaksujen poistaminen kokonaan.

Valtiontuen suuntaviivojen 2 kohdan mukaan suuntaviivoja sovelletaan meriliikenteeseen siten kuin meriliikenne on määritelty asetuksessa (ETY) N:o 4055/86 ja asetuksessa (ETY) N:o 3577/92 eli ”matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen meritse”. Suuntaviivojen tietyt osat koskevat myös hinausta ja ruoppausta.

Asetuksen (ETY) N:o 4055/86 1 artiklan 4 kohdan mukaan meriliikenteeksi katsotaan vastiketta vastaan tapahtuva matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen meriteitse mistä tahansa yhteisön satamasta mihin tahansa toisen jäsenvaltion satamaan tai merellä olevalle rakennelmalle. Lisäksi meriliikenteeksi katsotaan vastiketta vastaan tapahtuva matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen meriteitse jostakin yhteisön jäsenvaltion satamasta kolmannen valtion satamaan tai merellä olevalle rakennelmalle.

Komissio voi hyväksyä, että meriliikenteeseen sisältyy myös toisten alusten, kuten esimerkiksi öljynporauslauttojen, hinaaminen merellä.

Suuntaviivojen välillisiä työvoimakustannuksia koskevien säännösten kohdalla todetaan hinaus- ja ruoppaustoimintojen tukemisesta, että sille hinaus- ja ruoppaustoimintojen osalle, joka on meriliikennettä, eli maanaineksen merikuljetusta, voidaan myöntää yhteisön merenkulkijoiden työllisyyttä edistävää tukea. Tuen edellytyksenä on, että tuki kohdistuu yhteisön merenkulkijoihin, jotka työskentelevät meriliikenteen moottorikäyttöisillä hinaajilla ja ruoppaajilla, jotka on rekisteröity johonkin EU:n jäsenvaltioon ja jotka tosiasiallisesti toimivat meriliikenteessä vähintään 50 prosenttia toiminta-ajastaan.

Meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoissa todetaan hinaus- ja ruoppaustoimintojen tukemisesta, että sille hinaus- ja ruoppaustoimintojen osalle, joka on meriliikennettä, voidaan myöntää yhteisön merenkulkijoiden työllisyyttä edistävää tukea. Tuen edellytyksenä on, että tuki kohdistuu yhteisön merenkulkijoihin, jotka työskentelevät meriliikenteen moottorikäyttöisillä hinaajilla ja ruoppaajilla, jotka on rekisteröity johonkin EU:n

jäsenvaltioon ja jotka tosiasiallisesti toimivat meriliikenteessä vähintään 50 prosenttia toiminta-ajastaan.

Hinaus kuuluu suuntaviivojen soveltamisalaan ainoastaan siinä tapauksessa, että yli 50 prosenttia hinaajan tietyssä vuonna tosiasiallisesti suorittamasta hinaustoiminnasta on meriliikennettä. Odotusaika voidaan ottaa suhteellisesti huomioon siinä hinaajan tosiasiallisesti suorittaman toiminnan osassa, joka on meriliikennettä. Pääasiassa satamissa suoritettavat hinaustoiminnot tai moottorikäyttöisten alusten avustaminen satamaan eivät ole suuntaviivoissa tarkoitettua meriliikennettä. Suuntaviivoja sovelletaan ruoppaajiin, joiden toiminta on meriliikennettä, eli poistetun maa-aineksen kuljetusta meritse, yli 50 prosenttia niiden vuotuisesta toiminta-ajasta. Tukea voidaan myöntää ainoastaan johonkin jäsenvaltioon rekisteröidyille ruoppaajille.

Meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoissa ei ole mainittu jäänmurtotehtäviä suorittavien alusten kuulumisesta tukimahdollisuuksiin piiriin.

Meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoissa tuen myöntämistä ei ole millään tavoin kytketty aluksen omistukseen, vaan keskeisiä kriteereitä ovat yhteisömaan lippu ja yhteisön merenkulkijoiden työllistäminen. Tonnistoverotuksen yhteydessä myös muun kuin yhteisömaan lipun alla purjehtiva alus voi tietyn edellytyksin päästä tuen piiriin.

Aluksen siirtämiselle EU-maan alusrekisteristä toiseen EU-maan rekisteriin ei tällä hetkellä ole esteitä. Merilain (674/1994) 1 luvun 1 §:ää muutettiin 23 päivänä joulukuuta 1999 annetulla lailla 1302/1999 siten, että alus on suomalainen ja oikeutettu käyttämään Suomen lippua, jos Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen tai tällaisen valtion lainsäädännön mukaisesti perustettu oikeushenkilö, jonka sääntömääräinen kotipaikka, keskushallinto tai päätoimipaikka on Euroopan talousalueella, omistaa aluksesta enemmän kuin kuusi kymmenesosaa. Näin ollen ei ole enää lainsäädännöllistä estettä sille, että suomalainen varustamo vuokraa käytönsä ilman miehistöä toisessa EU-maassa toimivan yhtiön omistaman aluksen ja merkitsee sen Suomen alusrekisteriin. Rahtaus sopimuksen ajaksi alus tulee kuitenkin poistaa toisen valtion alusrekisteristä.

Komissio on myös hyväksynyt Ruotsin nettopalkkausjärjestelmän, jonka mukaan tukea voidaan myöntää luonnollisille tai juridisille henkilöille sekä laivanisännistöyhtiöille, jotka työllistävät merenkulkijoita. Alusten tulee olla sellaisia Ruotsiin rekisteröityjä aluksia, joita pääasiallisesti käytetään Ruotsin ulkomaankaupalle tai palvelujen viennille merkityksellisessä ulkomaanliikenteessä. Omistuksesta ei mainita mitään.

1.3. Viimeaikainen kehitys

Vuoden 2000 alussa pääasiassa ulkomaanliikenteessä toimivia Suomen lipun alla olevia aluksia oli 124 ja niiden yhteenlaskettu bruttovetoisuus oli 1,53 miljoonaa. Tällaisia aluksia oli 31 päivänä maaliskuuta 2005 117 ja niiden yhteinen bruttovetoisuus oli 1,31 miljoonaa. Samanaikaisesti suomalaisen tonniston keski-ikä on kasvanut selvästi. Tällä hetkellä suomalaisten ulkomaanliikenteen kauppalausluetteloon merkittyjen alusten keski-ikä on 20 vuotta. Euroopan talousalueella vastaava luku on noin 12 vuotta ja koko maailman kauppalaivaston osalta noin 13 vuotta.

Samanaikaisesti myös suomalaisten merenkulkualan työpaikkojen määrä on vähentynyt. Merimiesrekisterin perusteella voidaan esittää arvio, että kun vuonna 1999 merimiesten määrä ulkomaanliikenteessä oli 8 343 henkilötyövuotta, niin vuonna 2003 vastaava luku viimeisimmän käytettävissä olevan tiedon mukaan oli 7 489 henkilötyövuotta. Siten vähennys oli neljän vuoden aikana 854 työpaikkaa eli yli 10 prosenttia.

Kauppalaivaston ikääntyminen on heikentänyt myös suomalaisten alusten mahdollisuuksia saada rahtaus sopimuksia Suomen ulkomaanliikenteessä. Suomen satamien ulkomaanliikenteen volyyymi on viime vuosina kasvanut jatkuvasti. Vuonna 2004 saavutettiin uusi ennätys 95,9 miljoonaa tonnia, josta tuonnin osuus oli 53,2 miljoonaa tonnia ja viennin osuus 42,7 miljoonaa tonnia. Kotimaisten alusten osuus näistä kuljetuksista oli tuonnissa 43,2 prosenttia, mutta viennissä ainoastaan 19,7 prosenttia, joka on kaikkien aikojen alhaisin luku. Esimerkiksi koko 1990-luvun osuus oli yli 30 prosenttia.

2. Ehdotetut muutokset

Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksiä ehdotetaan muutettavaksi vastamaan Euroopan yhteisöjen komission vahvistamia meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoja.

Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksenä olisi 1 §:n 1 momentin mukaan, että alusta käytetään pääasiassa ulkomaan meriliikenteeseen. Suuntaviivat edellyttävät kansallisten tukijärjestelmien piiriin kuuluvien alusten käyttämistä meriliikenteeseen. Meriliikenteeksi katsotaan vastiketta vastaan tapahtuva matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen meriteitse mistä tahansa yhteisön satamasta mihin tahansa toisen jäsenvaltion satamaan tai merellä olevalle rakennelmalle. Lisäksi meriliikenteeksi katsotaan vastiketta vastaan tapahtuva matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen meriteitse jostakin yhteisön jäsenvaltion satamasta kolmannen valtion satamaan tai merellä olevalle rakennelmalle.

Muutos vastaa kauppa-alusluettelolain alkuperäisiä tavoitteita suomalaisen ulkomaanliikenteeseen käytettävän tonniston kilpailukyvyyn tukemisesta sekä rajaa sisävesiliikenteeseen käytettävät alukset tuen ulkopuolelle.

Hinaajien, työntäjien ja eräiden matkustajaluksiksi katsastettujen alusten merkitsemistä kauppa-alusluetteloon säätelevää 1 §:n 2 momenttia täsmennettäisiin vastaavalla tavalla. Luetteloon merkitsemisen edellytyksenä näiden alusten osalta olisi myös toimiminen pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä. Lisäksi momenttiin lisättäisiin ruoppaajia koskeva vastaava kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytys.

Kauppa-alusluettelolain 1 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 momentti, jossa täsmennetään, miten ulkomaan meriliikenteen pääasiallisuus arvioidaan. Täsmennyksen mukaan aluksen katsotaan olevan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä, jos alus on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan ulkomaan meriliikenteessä. Matkaan liittyvät lastaus- ja odotusaika sekä kotimaanliikenne, joka välittömästi liittyy aluksen ulkomaanliikenteeseen, otetaan huomioon liikenteen laatua arvioitaessa. Valtiontuen suuntaviivoissa mainitaan nimenomaan hinaajien ja ruoppaajien osalta tuen saamisen edellytyksenä ole-

van, että yli 50 prosenttia niiden vuotuisesta toiminta-ajasta on meriliikennettä.

Täsmennyksestä huolimatta kauppa-alustuki maksetaan edelleen jälkikäteen puolivuotisjaksoilta, jolloin kalenterivuoden ensimmäistä puolivuotiskautta koskevan tukipäätöksen yhteydessä joudutaan arvioimaan koko vuoden liikenteen laatua. Tukipäätöksen antaminen sekä ulkomaan- että kotimaanliikennettä harjoittavan aluksen osalta voi tapauskohtaisesti siirtyä lähes kalenterivuoden loppuun, jotta tukea maksettaessa on riittävä tieto toteutuneen liikenteen laadusta.

Kauppa-alusluettelolain 3 §:n 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että aluksen omistajan lisäksi myös aluksella varustamatoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja voisi hakea aluksen merkitsemistä kauppa-alusluetteloon. Muutos liittyy ehdotettuun 4 §:n 1 momentin johdantokappaleen muutokseen. Silloin kun aluksen omistaja on ulkomaalainen, on usein käytännöllisempää, että aluksen operoija, joka on tuensaja, voi tehdä hakemuksen. Pykälä mahdollistaisi myös sen, että suomalaisomistuksessa olevan aluksen operoija hakisi aluksen merkitsemistä luetteloon, jos näin halutaan menetellä.

Kauppa-alusluettelolain 4 §:n 1 momentin johdantokappaletta ehdotetaan muutettavaksi siten, että tukea voitaisiin maksaa myös ulkomaalaisen omistamalla Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamatoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle, joka vastaa sen miehityskustannuksista ja työehtosopimuksista. Muutos ei vaikuta niihin kauppa-alusluetteloon merkittyihin aluksiin, jotka ovat suomalaisessa omistuksessa. Tuki maksetaan edelleen kuten tähänkin asti aluksen suomalaiselle omistajalle.

Ulkomaalaisen omistajan ja suomalaisen operaattorin välisen rahtaus sopimuksen nojalla voidaan katsoa, että aluksen käyttö merenkulkuun on edelleenkin ratkaisevasti suomalaisten määrättävissä niin kauan kun sopimus on voimassa. Muutosta perustellaan ennen kaikkea sillä, että näin saataisiin lisää tonnistoa Suomen lipun alle ja luotaisiin uusia työpaikkoja suomalaisille merenkulkijoille. Lähtökohtana on, että aluksen käytön Suomen lipun alla arvioidaan edistävän suomalaista merenkulkuelinkeinoja ja suomalaisen merenkulkijoiden työllisyyttä.

Erilaiset omistus-, rahtaus- ja rahoitusjärjestelyt ovat oleellisesti muuttuneet siitä, kun kauppa-alusluettelolaki tuli voimaan. Entistä yleisempää on, että suomalainen varustamoyrityksentantaja ei enää ole aluksen omistaja, vaan aluksia rahdataan ulkomailta tai niiden rahoitus annetaan ulkopuolisen rahoittajan tehtäväksi. Yleinen järjestely on niin sanottu bareboat charter-in, jossa alus vuokrataan ilman miehistöä. Tällä hetkellä tällaiset alukset ovat eri asemassa kuin suomalaisessa omistuksessa olevat alukset huolimatta siitä, että suomalainen työnantaja työllistää myös rahdatulla aluksella saman määrän suomalaisia merenkulkijoita samoilla suomalaisilla työehtosopimuksilla sekä vero- ja sosiaaliturvasäännöksillä kuin suorassa omistuksessa olevilla aluksilla.

Muutos koskisi kaikkia kauppa-alusluettelolaissa mainittuja aluslajeja eli matkustaja-aluksia ja lasti-aluksia sekä hinaajia, työntäjiä ja ruoppaajia. Bareboat charter-in -sopimuksella vuokratusta ulkomaalaisen omistamasta ja Suomeen rekisteröidystä aluksesta myönnetään kauppa-alustuki sille suomalaiselle työnantajalle, joka on maksanut aluksen miehityksestä aiheutuneet työvoimakustannukset samoin perustein kuin tuki maksettaisiin aluksen suomalaiselle omistajalle. Jos myös maksuvapautuslakia muutetaan nyt ehdotettua kauppa-alusluettelolain muutosta vastaavasti, bareboat charter-in -sopimuksella vuokrattu matkustaja-alus pääsisi maksuvapautuslain soveltamisen piiriin ja voisi siten jättää ennakoidut suorittamatta.

Paitsi kauppa-alusluetteloon merkittäessä, myös kauppa-alustukea myönnettäessä Merenkululaitos on edellyttänyt, että alusta on käytetty pääasiassa ulkomaanliikenteeseen. Tuen maksamisen edellytyksenä oleva aluksen tosiasiallinen liikenne ehdotetaan lisättäväksi 4 §:n 1 momentin johdantokappaleeseen.

Pykälän 3 ja 4 momenttiin tehtäisiin johdantokappaleen muutosta vastaavat tarkistukset.

Kauppa-alusluettelolain 10 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, aluksen omistajan lisäksi myös aluksella varustamotoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan tulisi ilmoittaa Merenkululaitokselle sellaisista olosuhteiden

muutoksista, joilla voi olla merkitystä aluksen luettelossa pitämisen kannalta. Kun aluksen omistaja ja operoija voivat olla eri tahot, on perusteltua, että myös operoijan tulisi ilmoittaa edellä mainituista seikoista. Usein käytännössä onkin niin, että tällaisissa tapauksissa vain operoijalla on tieto esimerkiksi aluksen liikennöinnistä.

Kauppa-alusluettelolain 11 §:n 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että se vastaisi voimassa olevaa käytäntöä. Lainkohdan nykyisen sanamuodon mukaan alus on poistettava kauppa-alusluettelosta, mikäli luetteloon merkitsemisen edellytykset eivät enää täyty. Esimerkiksi kun alus myydään ulkomaille ja poistetaan Suomen alusrekisteristä, se poistetaan myös kauppa-alusluettelosta pysyvän esteen vuoksi. Alus voi kuitenkin joutua tilanteeseen, jossa luetteloon merkitsemisen edellytykset eivät tilapäisesti täyty. Lähinnä kyseeseen tulee aluksen liikennöintialueen muuttuminen väliaikaisesti siten, että sitä käytetään jonkin aikaa yksinomaan kotimaanliikenteeseen. Luettelosta poistaminen tämänkaltaisen väliaikaisen syyn vuoksi on tarpeettoman raskas menettely, koska tukea maksetaan vain kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytysten voimassa ollessa. Merenkululaitos ei ole poistanut aluksia kauppa-alusluettelosta, mikäli luetteloon merkitsemisen edellytykset lähinnä liikennöintialueen muuttumisen takia eivät väliaikaisesti täyty.

3. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Kauppa-alustuen laajentamisen taloudellisia vaikutuksia, jos bareboat charter-in -sopimuksella vuokratut alukset otetaan kauppa-alusluettelolain piiriin, ei ole mahdollista arvioida luotettavasti, sillä varustamoiden tulevien vuosien ratkaisut riippuvat monista muistakin ennalta arvaamattomista tekijöistä. Lastialussektorilla näyttää siltä, että miehityskustannukset ovat kilpailukykyisellä tasolla. Aluskannan ikääntyminen huomioon ottaen olisi kuitenkin tärkeää, että varustamot voisivat myös uusia tonnistoaan.

Muutamia aluksia olisi tulossa Suomen lipun alle, jos ehdotettu muutos toteutettaisiin.

Ensimmäinen alus voitaisiin siirtää Suomen rekisteriin jo syksyllä 2005, jos laki tulee esitetyllä aikataululla voimaan. Samoin on tiedossa, että loppuvuoden 2005 ja alkuvuoden 2007 välillä eräälle suomalaiselle varustamolle valmistuu kolme uutta ro-pax -alusta, jotka myös haluttaisiin rekisteröidä Suomen lipun alle edellyttäen, että muutos tulee voimaan.

Ensin mainittu jo liikenteessä oleva alus on tällä hetkellä suomalaisen varustamoyhtiön toiseen EU-maahan sijoittautuneen tytäryhtiön omistuksessa. Sen sijaan kolmen uudisrakennuksen omistuksesta ei ole tehty päätöksiä, vaan tällä hetkellä selvitetään erilaisia omistus- ja rahoitusvaihtoehtoja. Lähtökohta näyttää kuitenkin olevan se, että uudet alukset eivät tule kyseisen varustamon omaan omistukseen.

Mainittujen neljän aluksen työllisyysvaikutus olisi yhteensä noin 250 henkilötyövuotta.

Lisäksi Suomen lipun alle on maaliskuussa 2005 siirretty kaksi ulkomaalaisessa omistuksessa olevaa alusta, joiden osalta ehdotettu kauppa-alustuen laajennus tulee kyseeseen. Alusten työllisyysvaikutus on yhteensä 56 henkilötyövuotta.

On myös otettava huomioon, että toimiesaan Suomen lipun alla alukset itse tuottavat sen tuen, joka niille jälkikäteen maksetaan valtion talousarviosta. Mikäli muutosta ei toteutettaisi, alukset tuskin tulevat Suomeen, jolloin myöskään tällaisia merenkulkijoiden palkkaveroista ja työnantajan maksettavista sosiaalikulunnuksista saatavia tuloja ei synny.

Koska tuki maksetaan takautuvasti puolivuositain, ehdotettu tuen saajaa koskeva muutos ei käytännössä lisää valtion menoja vuonna 2005.

Lastialustuen piiriin edellä mainituista aluksista tulisi kolme, mikä merkitsisi vuosina 2006-2009 kunakin vuonna 1 900 000 euron lisäystä tuen määrään. Lastialustuen piiristä on arvioitu poistuvan samana aikana yhteensä neljä alusta. Asianomaiselle momentille (31.32.41) ei tarvita lisämäärärahaa, vaan rahoitus voidaan hoitaa menokehysten puitteissa.

Matkustaja-alustuen piiriin (momentti 31.32.42) tulisi kolme alusta, mikä merkitsisi vuonna 2007 yhteensä 1 125 000 euron lisä-

ystä tuen määrään sekä vuosina 2008 ja 2009 kumpanakin vuonna 1 350 000 euron lisäystä.

Nettovaikutus kummankin momentin määräraha huomioon ottaen olisi vuositasolla 450 000 euroa positiivinen eikä lisämäärärahaa tarvittaisi.

Meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen perusteella tehtävällä hinaajia, työntäjiä ja ruoppaajia koskevalla täsmennyksellä on vaikutusta niiden hinaajien saamaan tukeen, joiden liikenne ei ole laadullisesti suuntaviivojen edellyttämää meriliikennettä. Kauppa-alusluetteloon on merkitty tällä hetkellä 18 hinaajaa, joille maksettiin vuonna 2004 tukea 3,7 miljoonaa euroa. Koska nykyisessä kauppa-alusluettelolaissa ei ole asetettu liikenteen laadulle vastaavaa suuntaviivojen mukaista edellytystä, tukea myönnettäessä ei ole tutkittu, onko hinaajan ulkomailla tapahtunut liikennöinti meriliikennettä, ulkomaisessa satamassa suoritettua hinaustoimintaa vai alusten avustamista satamaan. Tukea on voinut saada edellyttäen, että hinaajaa käytetään pääasiallisesti ulkomaanliikenteeseen.

On todennäköistä, että kauppa-alusluettelolain perusteella tukea saaneiden hinaajien joukossa on aluksia, jotka eivät hinaustoimintojensa laadun vuoksi välttämättä saa tukea jatkossa. Kauppa-alusluettelolain täsmentämisellä voi olla vähäinen tuen kokonaismäärää vähentävä vaikutus.

Kauppa-alusluetteloon ei ole merkitty ruoppaajiksi luokiteltuja aluksia. Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytysten täsmentämisestä ei siten ruoppaajien osalta tällä hetkellä seuraa taloudellisia vaikutuksia.

4. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu selvitysryhmässä, jonka liikenne- ja viestintäministeriö asetti 19 päivänä elokuuta 2004 selvittämään ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muutostarpeita. Selvitysryhmässä ovat edustettuina valtiovarainministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Merenkululaitos ja Kilpailuvirasto.

Esitysluonnoksesta on kuultu Suomen Varustamoyhdistystä, Rahtialusyhdistystä,

Ålands Redarföreningiä, Suomen Merimies-Unioni SM-U:ta, Suomen Konepäällystöliittoa sekä Suomen Laivanpäällystöliittoa. Valtakunnalliset työmarkkinajärjestöt ovat puoltaneet kauppaa alustuen laajentamista ehdotetulla tavalla lukuunottamatta Rahtialusyhdistystä. Järjestöjen lausumat on pyritty ottamaan huomioon lakiehdotuksessa.

Esitystä on käsitelty kauppaa- ja teollisuusministeriön yritystukineuvottelukunnassa.

5. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan valtio-

neuvoston asetuksella säädettävänä ajankohdattana. Lain 4 §:n 1 momentin johdantokappaleta sekä 3 ja 4 momenttia sovellettaisiin kuitenkin 1 päivänä heinäkuuta 2005 tai sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen.

Ehdotetun lain voimaansaattaminen edellyttää, että Euroopan yhteisöjen komissio on hyväksynyt tukiratkaisun.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30 päivänä joulukuuta 1991 annetun lain (1707/1991) 1 §:n 1 ja 2 momentti, 3 §:n 1 momentti, 4 §:n 1 momentin johdantokappale sekä 3 ja 4 momentti, 10 § ja 11 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 1 §:n 1 ja 2 momentti laissa 1057/2002 ja 4 §:n 4 momentti laissa 1349/2001, sekä
lisätään 1 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 1057/2002, uusi 5 momentti seuraavasti:

1 §

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon (*kauppa-alusluettelo*) voidaan merkitä lastialus ja sellainen muu alus, joka on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen, kun:

1) alus on merkitty Suomen alusrekisteriin;
 2) alusta käytetään pääasiassa ulkomaan meriliikenteeseen; ja

3) aluksella varustamotoimintaa työnantajana harjoittavan yhteisön Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten läväväen kokonaismäärästä vähintään puolet on Euroopan talousalueen valtioiden kansallisia.

Kauppa-alusluetteloon merkittäväksi alukseksi hyväksytään myös sellaiset hinaajat ja työntäjät, jotka kuljettavat säännöllisesti lastiproomuja pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä, samoin kuin sellaiset matkustajaluksiksi katsastetut alukset, jotka on pääasiallisesti tarkoitettu lastin kuljettamiseen ja joilla on enintään 120 matkustajapaikkaa. Kauppa-alusluetteloon voidaan merkitä myös sellaiset ruoppaajat, joita käytetään pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä.

Aluksen katsotaan olevan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä, jos alus on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan ulkomaan meriliikenteessä.

3 §

Alus on omistajan tai aluksella varustamotoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan hakemuksesta merkittävä kauppa-alusluetteloon, kun alus täyttää 1 §:ssä mainitut luetteloon merkitsemisen edellytykset.

4 §

Jos kalenterivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä käytettävän, kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen työvoimakustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne, huomioon ottaen pykälässä tarkoitettu tuki, mahdollistavat toiminnan kansainvälisessä liikenteessä, myönnetään aluksen suomalaiselle omistajalle tai, jos omistaja on ulkomaalainen, mutta alus on rekisteröity Suomeen, aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle valtion varoista tukena:

Tukea voidaan myöntää myös Ahvenanmaalla rekisteröidyn aluksen suomalaiselle omistajalle tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tukea ei kuitenkaan myönnetä kauppa-alusluetteloon

merkityn aluksen suomalaiselle omistajalle tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle sinä aikana, kun tälle maksetaan sellaista valtion tukea, jonka tarkoituksena on aluksen käyttökustannusten alentaminen, eikä siltä osin kuin samankaltaista tukea maksetaan muualta.

10 §

Kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajan sekä aluksella varustamotoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan on ilmoitettava Merenkululaitokselle sellaisista olosuhteiden muutoksista, joilla voi olla merkitystä aluksen luettelossa pitämisen kannalta.

11 §

Alus poistetaan kauppa-alusluettelosta, jos aluksen omistajan ilmoituksen tai Merenkululaitoksen muutoin saamien tietojen perusteella käy selville, että 1 §:ssä tarkoitetut luetteloon merkitsemisen edellytykset eivät enää täyty eikä syy tähän ole väliaikainen.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Lain 4 §:n 1 momentin johdantokappaletta sekä 3 ja 4 momenttia sovelletaan kuitenkin 1 päivänä heinäkuuta 2005 tai sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 13 päivänä toukokuuta 2005

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*

*Liite
Rinnakkaisteksti*

Laki

ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30 päivänä joulukuuta 1991 annetun lain (1707/1991) 1 §:n 1 ja 2 momentti, 3 §:n 1 momentti, 4 §:n 1 momentin johdantokappale sekä 3 ja 4 momentti, 10 § ja 11 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 1 §:n 1 ja 2 momentti laissa 1057/2002 ja 4 §:n 4 momentti laissa 1349/2001, sekä
lisätään 1 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa laissa 1057/2002, uusi 5 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

1 §

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon (*kauppa-alusluettelo*) voidaan merkitä lastialus ja sellainen muu alus, joka on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen, kun:

- 1) alus on merkitty Suomen alusrekisteriin;
- 2) alusta käytetään pääasiassa ulkomaanliikenteeseen; ja
- 3) aluksella varustamotoimintaa työnantaja harjoittavan yhteisön Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaväen kokonaismäärästä on vähintään puolet Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisia.

Kauppa-alusluetteloon merkittäväksi alukseksi hyväksytään myös sellaiset hinaajat ja työntäjät, jotka kuljettavat säännöllisesti lastiproomuja ulkomaanliikenteessä, samoin kuin sellaiset matkustaja-aluksiksi katsastetut alukset, jotka on pääasiallisesti tarkoitettu lastin kuljettamiseen ja joilla on enintään 120 matkustajapaikkaa.

Ehdotus

1 §

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon (*kauppa-alusluettelo*) voidaan merkitä lastialus ja sellainen muu alus, joka on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen, kun:

- 1) alus on merkitty Suomen alusrekisteriin;
- 2) alusta käytetään pääasiassa *ulkomaanmeriliikenteeseen*; ja
- 3) aluksella varustamotoimintaa työnantaja harjoittavan yhteisön Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaväen kokonaismäärästä vähintään puolet on Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisia.

Kauppa-alusluetteloon merkittäväksi alukseksi hyväksytään myös sellaiset hinaajat ja työntäjät, jotka kuljettavat säännöllisesti lastiproomuja pääasiassa *ulkomaanmeriliikenteessä*, samoin kuin sellaiset matkustaja-aluksiksi katsastetut alukset, jotka on pääasiallisesti tarkoitettu lastin kuljettamiseen ja joilla on enintään 120 matkustajapaikkaa. *Kauppa-alusluetteloon voidaan merkitä myös sellaiset ruoppaajat, joita käytetään pääasiassa ulkomaanmeriliikenteessä.*

3 §

Alus on omistajan hakemuksesta merkittävä kauppaa-alusluetteloon, kun alus täyttää 1 §:ssä mainitut luetteloon merkitsemisen edellytykset.

4 §

Milloin kauppaa-alusluetteloon merkittyyn alukseen kohdentuvat työvoimakustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne, huomioon ottaen pykälässä tarkoitettu tuki, mahdollistavat toiminnan kansainvälisessä liikenteessä, myönnetään aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle aluksen omistavalle yhteisölle valtion varoista tukena:

Tukea voidaan myöntää myös suomalaiselle yhteisölle, joka harjoittaa varustamotoimintaa Ahvenanmaalla rekisteröidyllä yhteisön omistamalla aluksella.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tukea ei kuitenkaan myönnetä kauppaa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajalle sinä aikana, kun tälle maksetaan sellaista valtion tukea, jonka tarkoituksena on aluksen käyttökustannusten alentaminen, eikä siltä osin kuin samankaltaista tukea maksetaan muualta.

10 §

Kauppaa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajan on ilmoitettava merenkulkuhallitukselle sellaisista olosuhteiden muutoksista, joilla voi olla merkitystä aluksen luettelossa pitämisen kannalta.

Aluksen katsotaan olevan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä, jos alus on kalenterivuoden aikana yli puolet toimintaajastaan ulkomaan meriliikenteessä.

3 §

Alus on omistajan *tai aluksella varustamotoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan* hakemuksesta merkittävä kauppaa-alusluetteloon, kun alus täyttää 1 §:ssä mainitut luetteloon merkitsemisen edellytykset.

4 §

Jos kalenterivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä käytettävän, kauppaa-alusluetteloon merkityn aluksen työvoimakustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne, huomioon ottaen pykälässä tarkoitettu tuki, mahdollistavat toiminnan kansainvälisessä liikenteessä, myönnetään aluksen suomalaiselle omistajalle tai, jos omistaja on ulkomaalainen, mutta alus on rekisteröity Suomeen, aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle valtion varoista tukena:

Tukea voidaan myöntää myös *Ahvenanmaalla rekisteröidyn aluksen suomalaiselle omistajalle tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle.*

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tukea ei kuitenkaan myönnetä kauppaa-alusluetteloon merkityn aluksen *suomalaiselle* omistajalle *tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle* sinä aikana, kun tälle maksetaan sellaista valtion tukea, jonka tarkoituksena on aluksen käyttökustannusten alentaminen, eikä siltä osin kuin samankaltaista tukea maksetaan muualta.

10 §

Kauppaa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajan *sekä aluksella varustamotoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan* on ilmoitettava *Merenkululaitokselle* sellaisista olosuhteiden muutoksista, joilla voi

11 §

Alus poistetaan kauppa-alusluettelosta, jos aluksen omistajan ilmoituksen tai merenkulkuhallituksen muutoin saamien tietojen perusteella käy selville, että 1 §:ssä tarkoitettujen luetteloon merkitsemisen edellytykset eivät enää täyty.

11 §

Alus poistetaan kauppa-alusluettelosta, jos aluksen omistajan ilmoituksen tai *Merenkululaitoksen* muutoin saamien tietojen perusteella käy selville, että 1 §:ssä tarkoitettujen luetteloon merkitsemisen edellytykset eivät enää täyty *eikä syy tähän ole väliaikainen*.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Lain 4 §:n 1 momentin johdantokappaleita sekä 3 ja 4 momenttia sovelletaan kuitenkin 1 päivänä heinäkuuta 2005 tai sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.
