

Ulkomaanliikenteen kauppaa-alusluettelosta annetun lain muutostarpeet

Selvitysryhmän loppuraportti

Behoven att ändra lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

Utredningsgruppens slutrapport



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Merenkulkupoliittinen selvitysryhmä		Työryhmäraportti	
Raimo Kurki (pj)		Toimeksiantaja	
Paavo Autere (siht.)		Liikenne- ja viestintäministeriö	
Julkaisun nimi		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muutostarpeet. Selvitysryhmän loppuraportti		19.8.2004	
Tiivistelmä			
Selvitysryhmän loppuraportissa esitetään merenkulun työmarkkinajärjestöjen kuulemiseen perustuen seuraavat kannanotot:			
<ul style="list-style-type: none">- Selvitysryhmän työhön liittyen eduskunta on 10.6.2005 hyväksynyt ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisen (tukeen oikeuttavan liikenteen määrittely, ns. bare boat in -rahdattujen alusten ottaminen tuen piiriin).- Matkustaja-aluksilla työskentelevien rajoitetusti verovelvollisten (lähdeverovelvolliset) ottamista tuen piiriin on harkittava lausuntokierroksen perusteella.- Matkustaja-alustukien määräaikaisuutta (vuoden 2009 loppuun) on tarkasteltava riittävän ajoissa ennen määräajan päättymistä.- Kabotaasiliikenteen ottamista tuen piiriin on harkittava lausuntokierroksen perusteella.- Sekamiehitys: työmarkkinajärjestöjen väliset neuvottelut miehityskustannussäästöjen aikaansaamiseksi ovat edelleen tarpeen.- Tukilain ns. ropax-aluksia koskevan matkustajamäärärajoituksen (120 matkustajaa) muuttaminen ei ole tarpeen tässä vaiheessa.- Merenkulkusektorin verotus-, investointituki- ja valtiontakauskysymyksiä tulee edelleen selvittää ao. ministeriöiden sekä työmarkkinajärjestöjen kesken.			
Loppuraporttiin liittyvät valtiovarainministeriön edustajan eriävä mielipide sekä puheenjohtajan lausuma.			
Avainsanat (asiasanat)			
merenkulku, kilpailukyky, lastialukset, matkustaja-alukset, varustamot, miehityskustannukset, ulosliputtaminen, tonnivero, valtiontuki			
Muut tiedot			
Selvitysryhmä on jättänyt väliraportin liikenne- ja viestintäministeriölle 17.12.2004. Väliraportti on julkaistu ministeriön Internet-sivustolla (www.mintc.fi).			
Yhteyshenkilö/LVM Raimo Kurki			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 60/2005		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkojulkaisu)	952-201-420-6 (painotuote) 952-201-421-4 (verkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
128	suomi/ruotsi	20 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Sjöfartspolitiska utredningsgruppen		Rapport	
Raimo Kurki (ordförande)		Uppdragsgivare	
Paavo Autere (sekreterare)		Kommunikationsministeriet	
Datum för tillsättandet av organet		19.8.2004	
Publikation			
Behoven att ändra lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart. Utredningsgruppens slutrapport.			
Referat			
I utredningsgruppens slutrapport framförs följande ställningstaganden som formulerats efter hörande av arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten:			
– Riksdagen har med anknytning till utredningsgruppens arbete den 10 juni 2005 godkänt en ändring av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (definitionen av trafik som är berättigad till stöd, beviljande av stöd till s.k. bare boat-befraktade fartyg).			
– En utvidgning av stödet så att det även omfattar sådana anställda ombord på passagerarfartyg som är begränsat skattepliktiga (källskattepliktiga) bör övervägas på basis av ett remissförfarande.			
– De tidsbegränsade stöden till passagerarfartyg (till slutet av år 2009) bör granskas i tillräckligt god tid före utgången av tidsfristen.			
– En utvidgning av stödet till att omfatta cabotagetrafik bör övervägas på basis av ett remissförfarande.			
– I fråga om blandbesättningar behövs fortsatta förhandlingar mellan arbetsmarknadsorganisationerna för att uppnå kostnadsbesparingar gällande besättningen.			
– I detta skede finns det inget behov av att ändra begränsningen i stödlagen beträffande antalet passagerare i s.k. ropax-fartyg (120 passagerare).			
– Utredningen av frågor som gäller beskattning, investeringsstöd och statsgarantier inom sjöfartssektorn bör fortsätta i förhandlingar mellan berörda ministerier och arbetsmarknadsorganisationerna.			
Till slutrapporten har fogats en avvikande mening som anmälts av finansministeriets representant samt ett uttalande av utredningsgruppens ordförande.			
Nyckelord			
sjöfart, konkurrenskraft, lastfartyg, passagerarfartyg, rederier, besättningskostnader, utflaggning, tonnageskatt, statsstöd			
Övriga uppgifter			
Utredningsgruppen har överlämnat en mellanrapport till kommunikationsministeriet den 17.12.2004. Mellanrapporten kan läsas på ministeriets webbplats (www.mintc.fi). Kontaktperson vid ministeriet är Raimo Kurki.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 60/2005		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	952-201-420-6 (trycksak) 952-201-421-4 (nätpublikation)
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
128	finska/svenska	20 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Ab		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Shipping policy working group		Type of publication Report	
Chair: Mr Raimo Kurki		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Secretary: Mr Raimo Autere		Date when body appointed 19 August 2004	
Name of the publication Analysis of the need to amend the Act on the Register of Merchant Vessels Engaged on International Voyages, Final report of the working group			
Abstract On the basis of comments by the labour market organisations in the shipping sector the working group presents the following: <ul style="list-style-type: none">- In connection with the group's work Parliament adopted amendments to the Act on the Register of Merchant Vessels Engaged on International Voyages on 10 June 2005 (definition of transport entitled to subsidies, inclusion of the the so-called bare boat in freighted vessels in the scope of the subsidy).- Possible inclusion of persons with limited tax liability working aboard passenger vessels in the scope of the subsidies must be considered after a round of comments.- The time period for the passenger vessel subsidies (till the end of 2009) must be reviewed in time before the deadline.- Inclusion of cabotage transport in the subsidies must be considered after a round of comments.- Mixed manning: in order to achieve savings, negotiations between the labour market organisations are still needed.- At this stage, there is no need to amend the passenger limitation (120 passengers) concerning the so-called ropax vessels referred to in the Act.- Matters related to taxation, investment subsidy and government guarantee in the shipping sector should be further examined by the concerned Ministries and labour market organisations. The representative of the Ministry of Finance expressed his dissenting opinion in the report. The chair's explanation is also included in the report.			
Keywords Shipping, competitiveness, cargo vessels, passenger vessels, shipping companies, manning costs, outflagging, tonnage tax, state subsidy			
Miscellaneous The working group submitted an interim report to the Ministry on 17 December 2004. It has been published on the Ministry's Internet site (www.mintc.fi). Contact person at the Ministry: Mr Raimo Kurki			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 60/2005		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-420-6 (printed version) 952-201-421-4 (electronic version)
Pages, total 128	Language Finnish/Swedish	Price € 20	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

Ulkomaanliikenteen kauppaa-alusluettelosta annetun lain muutostarpeet

Selvitysryhmän loppuraportti

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 19.8.2004 selvitysryhmän selvittämään ulkomaanliikenteen kauppaa-alusluettelosta annetun lain muutostarpeita, joihin eduskunnan hyväksymät lausumat kyseisen lainmuutoksen yhteydessä antavat aihetta, sekä ottaen huomioon yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuella. Selvitysryhmän tehtävä on tarkemmin kuvattu oheisen loppuraportin kohdassa 1.

Selvitysryhmän puheenjohtajana on toiminut merenkulkuneuvos Raimo **Kurki** liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä jäsenenä osastopäällikkö Olof **Erland** Ahvenanmaan maakunnan hallituksesta, talousjohtaja Marja **Heikkinen-Jarnola** liikenne- ja viestintäministeriöstä, ylitarkastaja Laura **Eiro** liikenne- ja viestintäministeriöstä (17.12.2004 asti), neuvotteleva virkamies Jukka **Vanhanen** valtiovarainministeriön vero-osastolta (1.2.2005 asti), erikoistutkija Antti **Norkela** Kilpailuvirastosta (7.12.2004 asti), minkä jälkeen Kilpailuvirastoa edustavana asiantuntijana on ensin toiminut kilpailuasiainneuvos Liisa **Lundelin-Nuortio** ja 10.2.2005 lukien kilpailuasiainneuvos Riitta **Ryhänen**. Lisäksi selvitysryhmän jäsenenä on toiminut osastosihteeri Raija **Kuru** Merenkulkulaitoksesta. Selvitysryhmän asiantuntijana on toiminut budjettineuvos Esko **Tainio** valtiovarainministeriön budjettiosastolta 1.2.2005 asti, minkä jälkeen hän on toiminut selvitysryhmän jäsenenä. Vuoden 2005 alusta lukien asiantuntijana selvitysryhmässä on toiminut myös ylitarkastaja Harry **Favorin** liikenne- ja viestintäministeriöstä ja apulaisjohtaja Matti **Eronen** Merenkulkulaitoksesta. Työryhmän sihteereinä ovat toimineet lakimies Paavo **Autere** Merenkulkulaitoksesta ja hallitussihteeri Pekka **Kouhia** liikenne- ja viestintäministeriöstä, jälkimmäinen 17.12.2004 asti.

Selvitysryhmä on kokoontunut 10 kertaa ja kuullut kaksi kertaa merenkulkualan työnantaja- ja työntekijäjärjestöjä ja eräitä muita tahoja asiantuntijoina.

Selvitysryhmä antoi ministeriölle 17.12.2004 väliraporttinsa, jossa käsiteltiin ulkomaanliikennettä harjoittavien varustamoiden tasavertaista tukikohtelua sekä meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen aiheuttamia muutostarpeita kauppa-alusluettelolakiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö on jatkanut 22.6.2005 tekemällään päätöksellä selvitysryhmän työlle asetettua määräaikaa 31.8.2005 saakka.

Selvitysryhmä luovuttaa kunnioittavasti raporttinsa liikenne- ja viestintäministeriölle.

Raporttiin sisältyvät selvitysryhmän kannanotot perusteluineen. Raporttiin liittyvät valtiovarainministeriön edustajan eriävä mielipide sekä puheenjohtajan lausuma. Raportin liitteinä ovat lisäksi selvitysryhmän jäsenen Olof Erlandin laatima muistio alushankintojen verotuskysymyksistä sekä KPMG Oy Ab:n liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta laatima yhteenveto eräiden maiden laivanvarustustoimintaan liittyvistä vero- ja muista tukimuodoista.

Helsingissä 31 päivänä elokuuta 2005

Raimo Kurki

Olof Erland

Marja Heikkinen-Jarnola

Raija Kuru

Esko Tainio

Paavo Autere

Sisällysluettelo

1. Selvitysryhmän tehtävät	2
2. Selvitysryhmän väliraportti	3
3. Kauppa-alusluettelolain muutos	4
4. Työmarkkinajärjestöjen kuulemiset	5
5. Nykyinen tilanne Suomessa	6
5.1 Suomalainen tonnisto	6
5.2 Kauppa-alusluettelolaki, maksuvapautuslaki ja tonnistoverolaki	7
6. Kansainvälinen vertailu	8
7. Selvitysryhmän kannanotot	12
7.1 Kauppa-alustuki	12
7.2 Muut toimenpiteet	17

LIITE 1: Valtionvarainministeriön edustajan eriävä mielipide

LIITE 2: Puheenjohtajan lausuma

LIITE 3: Muistio ”Alushankintojen rahoitus alushankintavarauksen avulla”

LIITE 4: Yhteenveto laivanvarustustoimintaan liittyvistä vero- ja muista tukimuodoista eräissä keskeisissä maissa

1. Selvitysryhmän tehtävät

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 19.8.2004 selvitysryhmän selvittämään ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991) muutostarpeita, joihin eduskunnan hyväksymät lausumat kyseisen lain muutoksen yhteydessä antavat aiheita, sekä ottaen huomioon yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle.

Samalla kun eduskunta hyväksyi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta annetun lain (HE 72/2004 vp), joka sisältää matkustaja-aluksia koskevan tukijärjestelmän muutoksen, eduskunta hyväksyi kaksi lausumaa:

1. Eduskunta edellyttää hallituksen ryhtyvän pikaisiin toimenpiteisiin, jotta pääasiassa ulkomaanliikenteessä toimivat varustamot saisivat ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain asettamat ehdot täyttävään toimintaan tasavertaisesti tukea valtiolta.
2. Eduskunta edellyttää hallituksen selvittävän, miten pitkällä aikavälillä voidaan turvata ja tukea merenkulkua Ahvenanmaalla ja muuallakin Suomessa tasapuolisesti ja kilpailutilannetta vääristämättä.

Selvitysryhmän tehtävänä on selvittää eduskunnan hyväksymien lausumien mukaisesti

- 1) toimenpiteitä, joilla pitkällä aikavälillä voidaan turvata ja tukea merenkulkua Ahvenanmaalla ja muuallakin Suomessa tasapuolisesti ja kilpailutilannetta vääristämättä, ja
- 2) toimenpiteet, joilla turvataan pääasiassa ulkomaanliikenteessä toimivien varustamojen tasavertainen tukikohtelu ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain asettamat ehdot täyttävässä toiminnassa.

Selvitysryhmän tulee myös selvittää

- 3) muutostarpeet, jotka komission vahvistamat uudet valtiontuen suuntaviivat aiheuttavat ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettuun lakiin, ja
- 4) merenkulun neuvottelukunnan piirissä tehtyjä ehdotuksia tukilainsäädännön muuttamiseksi (ainakin ro-ro-alusten matkustajamäärä, matkustaja-aluksilla työskentelevien lähdeverovelvollisten merenkulkijoiden ottaminen tuen piiriin ja tuen myöntäminen Suomen lipun alla purjehtivan bareboat-rahdattujen aluksen suomalaiselle operoijalle).

Selvitysryhmän tulee laatia selvitystyön pohjalta mahdollisesti tarvittavat säädösten muutosehdotukset samoin kuin arvioida niiden taloudelliset vaikutukset.

Alkuperäisen aikataulun mukaan selvitysryhmän piti saada tehtävän kohdat 2 ja 3 valmiiksi 31.10.2004 mennessä. Tätä määräaikaa pidennettiin yhdellä kuukaudella 30.11.2004 saakka. Tehtävät 1 ja 4 tuli saada valmiiksi 30.4.2005 mennessä, jolloin selvitysryhmän toimikausi päättyy.

2. Selvitysryhmän väliraportti

Selvitysryhmä antoi 17.12.2004 väliraporttinsa, jossa käsiteltiin selvitysryhmälle annettuja tehtäviä 2 ja 3 eli ulkomaanliikennettä harjoittavien varustamoiden tasavertaista tukikohtelua sekä meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen aiheuttamia muutostarpeita kauppaa-alusluettelo-lakiin. Selvitysryhmän väliraportti on julkaistu liikenne- ja viestintäministeriön Internet-sivustolla (www.mintc.fi).

Selvitysryhmän väliraportissa luetteloitiin seuraavia toimenpiteitä ja kannanottoja:

1) Kauppa-alusluettelolain soveltamisalaa täsmennetään.

Lain soveltamisalan määritelmässä otetaan nykyistä selkeämmin huomioon valtiontuen suuntaviivojen soveltamisala. Suuntaviivoja sovelletaan meriliikenteeseen, siten kuin se on määritelty asetuksissa (ETY) N:o 4055/86 ja (ETY) N:o 3577/92 eli ”matkustajien ja tavaroiden kuljettamiseen meritse.”

2) Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksiä täsmennetään.

Kauppa-alusluetteloon voidaan merkitä alus, jota käytetään pääasiassa ulkomaan meriliikenteeseen. Täsmennys vastaa kauppa-alusluettelolain tavoitteita ja suuntaviivojen soveltamisalaa sekä rajaa sisävesiliikenteeseen käytettävät alukset tuen ulkopuolelle.

3) Hinaajia ja ruoppaajia koskeva täsmennys.

Hinaajien ja ruoppaajien liikenteelle suuntaviivoissa asetettu alusten liikennöintiä koskeva toiminnallinen täsmennys otetaan niitä koskevana kauppa-alusluettelolakiin. Hinaajien ja ruoppaajien osalta suuntaviivat edellyttävät kalenterivuoden aikana yli 50 prosentin meriliikennettä.

4) Meriliikennettä tarkastellaan koko kalenterivuoden perusteella.

Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen ja tuen maksamisen edellytyksenä on, että alusta käytetään pääasiassa ulkomaan meriliikenteeseen. Ulkomaan meriliikenteen riittävyyden osalta alusten liikennöinnin tarkastelujaksoksi määritellään kalenterivuosi. Tuet maksetaan edelleen puolivuosittain.

5) Saarikabotaasin mahdollinen tukeminen selvitetään jatkotyöskentelyssä.

6) Kauppa-alusluettelolakia ei ole tarpeen muuttaa kilpailuongelmien takia.

Selvitysryhmän väliraportissa todettiin, että kilpailunäkökulmasta saattaa syntyä ongelmallisia tilanteita, kun samoilla markkinoilla toimii kauppa-alustukea saavia aluksia sekä aluksia, joilla ei ole edellytyksiä saada kauppa-alustukea. Väliraportissa todettiin, että kauppa-alusluettelolakia ei kuitenkaan ole tarpeen muuttaa, koska koko tukijärjestelmästä kokonaisuudessaan saatavat hyödyt ovat suurempia kuin yksittäiset kilpailuongelmat.

Selvitysryhmän arvion mukaan muutosehdotuksilla 1–4) ei ole kauppaa-alustukea laajentavia vaikutuksia.

3. Kauppa-alusluettelolain muutos

Osittain selvitysryhmän väliraportin ehdotusten perusteella liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltiin hallituksen esitys kauppa-alusluettelolain muuttamiseksi (HE 58/2005), joka annettiin 13.5.2005.

Selvitysryhmän väliraportissa esitetyllä tavalla ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelolakia ehdotettiin täsmennettäväksi vastaamaan Euroopan komission meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoja ja väliraportissa ehdotettujen muutosten tekemistä kauppa-alusluettelolakiin.

Sen lisäksi kauppa-alusluettelolakia ehdotettiin muutettavaksi siten, että kauppa-alustukea voidaan jatkossa maksaa myös sellaiselle varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle, joka ei ole Suomeen rekisteröidyn aluksen omistaja. Kyse on ns. bareboat charter in -sopimuksella vuokratun aluksen, joka on ulkomaalaisen omistuksessa ja merkitty Suomen alusrekisteriin, ottamisesta kauppa-alustuen piiriin. Bareboat charter in -sopimuksella vuokrattu alus voisi saada tukea jo heinäkuun 2005 alusta lähtien syntyviin työvoimakustannuksiin, siten että niitä koskeva tuki maksetaan ensimmäisen kerran vuoden 2006 puolella.

Hallituksen esityksessä arvioitiin, että lain soveltamisalan laajentaminen merkitsisi vuosina 2006–2009 kunakin vuonna 1 900 000 euron lisäystä kauppa-alusluettelolain perusteella maksettavaan lastialustukseen. Matkustaja-alustuen piiriin tulisi kolme alusta, mikä merkitsisi vuonna 2007 yhteensä 1 125 000 euron lisäystä tuen määrään sekä vuosina 2008 ja 2009 kumpanakin vuonna 1 350 000 euron lisäystä.

Lakimuutosta koskevan eduskuntakäsittelyn yhteydessä liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä (LVM 14/2005 vp) todettiin muun muassa:

” Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan Saimaan kanavan kautta tapahtuva matkustaja- ja rahtiliikenne on pääasiassa ulkomaan meriliikennettä, jos alus pääasiallisesti liikennöi suomalaisen sataman ja yhteisön sataman taikka suomalaisen sataman ja kolmannen valtion sataman välillä. Tällöin alus täyttäisi kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytykset EY:n komission vahvistamien merenkulun valtiontuen suuntaviivojen kappaleen 2.1 osalta. Epäselvyyksien välttämiseksi valiokunta ehdottaakin pykälän 5 momenttia täsmennettäväksi maininnalla, jonka mukaan Saimaan kanavan liikenne kuuluu ulkomaan meriliikenteen piiriin. Valiokunta on tehnyt vastaavan muutoksen momentin muotoiluun.”

Eduskunta hyväksyi 15.6.2005 ehdotetun lain siten muutettuna, että 1 §:n 5 momentti kuuluu seuraavasti:

” Aluksen katsotaan olevan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä, jos alus on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan ulkomaan meriliikenteessä, *mukaan luki- en Saimaan kanavan kautta tapahtuva liikenne.* ”

Kauppa-alusluettelolain muutos (244/2005) tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

4. Työmarkkinajärjestöjen kuulemiset

Selvitysryhmä on kuullut merenkulun työmarkkinajärjestöjä kahteen otteeseen loka-kuussa 2004 ja maaliskuussa 2005. Kuultavina ovat olleet Ålands Redarförening rf, Suomen Varustamoyhdistys ry, Rahtialusyhdistys ry, Suomen Merimies-Unioni SM-U ry, Suomen Laivanpäällystöliitto sekä Suomen Konepäällystöliitto.

Työnantajajärjestöjen ehdotukset

Selvitysryhmän kuulemat varustamoyhdistykset ehdottivat muutoksia kauppa-alusluettelolakiin, erilaisia verotuksellisia keinoja sekä muita alushankintainvestointeja lisääviä tukitoimenpiteitä.

Kauppa-alusluettelolakiin ehdotettiin muutoksina:

- 1) matkustaja-aluksille tukena maksettava määrä muutetaan vastaamaan 94 prosenttia kauppa-alusluettelolaissa määritellyistä työvoimakustannuksista;
- 2) matkustaja-aluksilla työskentelevät lähdeverovelvolliset otetaan kauppa-alustuen piiriin;
- 3) kauppa-alustukea myönnetään bareboat -rahdatur aluksen suomalaiselle operaattorille;
- 4) pääasiallisesti lastia kuljettavien alusten 120 matkustajapaikan rajaa korotetaan;
- 5) ulkomaanliikenteen määritelmää täsmennetään;
- 6) ulkomaanliikenteen alusten kanssa kilpailevat kotimaanliikenteen alukset saavat kauppa-alustukea ja
- 7) matkustaja-alusten työvoimakustannuksia koskeva tuen määräaikaisuus pitäisi poistaa.

Verotusratkaisuina ehdotettiin:

- 1) tonniverolain uudistamista vastaamaan muiden EU-maiden tonniverotusta ja
- 2) alushankintavarauksen käyttöönottoa

Alushankintainvestointeja lisäävinä tukitoimenpiteinä ehdotettiin:

- 1) valtiontakausta alushankintaa varten otettavalle lainalle;
- 2) korkotukea ja korkokattoa alushankintaa varten otettavalle lainalle ja
- 3) merenkulun verohelpotuslain ottamista käyttöön vuosille 2005–2010 (alushankintavarauksen ja jääluokkavähennys)

Muina toimenpiteinä ehdotettiin alusten sekamiehitysten sallimista.

Työntekijäjärjestöjen ehdotukset

Selvitysryhmän kuulemat työntekijäjärjestöt toivat esille sen, että merenkulun suunta-voimien yhtenä keskeisenä tavoitteena on turvata EU-maiden merenkulkijoiden työpaikat. Kansalliset tukijärjestelyt, jotka turvaavat suomalaisten merenkulkijoiden työpaikkoja, ovat periaatteessa hyväksyttäviä.

Pääasiallisesti lastia kuljettavien ja alle 120 matkustajaa ottavien lastialusten matkustajamäärän nostamista ei tule hyväksyä. Määrän nostaminen tarkoittaisi alle 120 matkustajaa ottaviin lastialuksiin sovellettavien poikkeussäännösten, jotka mahdollistavat suomalaisten merenkulkijoiden korvaamisen kolmansista maista tulevilla halvemmilla merimiehillä, ulottamista matkustaja-aluksiin.

Suomen Merimies-Unionin mukaan sekamiehitystä ei voida sallia. Suomen Laivapäällystöliiton ja Suomen Konepäällystöliiton mukaan sekamiehitys ei ole enää varteenotettava vaihtoehto. Työntekijäjärjestöt suhtautuivat myönteisesti kauppalusluettelolain laajentamiseen bareboat charter in -aluksiin.

5. Nykyinen tilanne Suomessa

5.1 Suomalainen tonnisto

Vuoden 2000 alussa pääasiassa ulkomaanliikenteessä toimivia Suomen lipun alla olevia aluksia oli 124 ja niiden yhteenlaskettu bruttovetoisuus 1,53 milj. tonnia. Tällä hetkellä (tilanne 31.3.2005) tällaisia aluksia on 117, joiden yhteinen bruttovetoisuus on 1,31 milj. tonnia. Samanaikaisesti suomalaisen tonniston keski-ikä on kasvanut selvästi. Tällä hetkellä suomalaisten ulkomaanliikenteen kauppalusluetteloon merkittyjen alusten keski-ikä on alusten lukumäärän perusteella 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. Vuonna 1999 henkilötyövuosien määrä ulkomaanliikenteessä 8 343 henkilötyövuotta ja vuonna 2004 vastaava luku merimiestilaston mukaan oli 6936 henkilötyövuotta.

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

Viimeaikaisista alushankinnoista voidaan mainita matkustaja-aluspuolella Birka Linessin risteilyalus Birka Paradise, joka aloitti liikenteen marraskuussa ja on rekisteröity Suomen lipun alle. Finnlines rekisteröi maaliskuussa 2005 kaksi second-hand-alusta (Rider ja Runner) Suomen lipun alle. Alusten miehistö on suomalainen.

Lisäksi on tiedossa, että muitakin aluksia olisi tulossa Suomen lipun alle kauppalusluettelolain muutoksen myötä. Eräälle suomalaiselle varustamolle valmistuu kolme uutta ropax-laivaa, joiden 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. On mahdollista, että alukset rekisteröidään Suomen lipun alle vuoden 2006 loppuun mennessä

Lastialuspuolella Godby Shipping -ryhmään kuuluvat Oy Trailer-Link Ab ja Mini-carriers Ab ovat kumpikin tilanneet yhden 9.500 tonnin ro-ro-aluksen saksalaiselta telakalta. Laivat toimitetaan loka- ja joulukuussa 2007. Alukset aikarahdataan UPM:n metsäteollisuotteiden kuljetuksiin. Silja Oy Ab on tehnyt aiesopimuksen kahden ropax-aluksen tilaamisesta suomalaiselta telakalta. Alusten arvioitu toimitusaika on vuoden 2007 jälkipuoliskolla.

5.2 Kauppa-alusluettelolaki, maksuvapautuslaki ja tonnistoverolaki

Väliraportin luvussa 3 on käsitelty Euroopan yhteisöjen komission meriliikenteen valtion tuen suuntaviivojen periaatteet, soveltamisala, tavoitteet ja rajoitukset.

Suuntaviivojen osalta voidaan vielä todeta, että tammikuussa 2004 tarkistetut suuntaviivat eivät velvoita jäsenmaita maksamaan tukea meriliikenteelle. Suuntaviivojen mukaan tuen kokonaismäärä ei saa ylittää laivaliikenteestä ja merenkulkijoilta kerättävien verojen ja sosiaaliturvamaksujen kokonaismäärää.

Selvitysryhmän väliraportin luvussa 2 on käsitelty pääkohdat Suomessa käytössä olevan tukijärjestelmän keskeisistä säädöksistä eli lasti- ja matkustaja-aluksia koskevasta kauppa-alusluettelolaista sekä pelkästään matkustaja-aluksia koskevasta laista eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta (625/2004) eli maksuvapautuslaista.

Kauppa-alusluettelolaista voidaan vielä todeta, että sitä on muutettu useaan otteeseen lain voimaantuloavuoden 1992 jälkeen. Muutokset ovat lähes poikkeuksetta lisänneet kauppa-alustukea. Lain soveltamisalaan kuuluvien alusten piiriä on laajennettu tai tuen määrään vaikuttavia uusia työnantajasuorituksia on otettu huomioon.

Vuoden 2005 alusta voimaantulleen maksuvapautuslain nojalla kauppa-alusluetteloon merkityt matkustaja-alukset ovat voineet jättää tilittämättä matkustaja-aluksilla työkentelevien merenkulkijoiden ennakonpidätykset. Matkustaja-aluksille suoraan maksettava tuki ja veroedun kautta saama tuki muodostavat kokonaisuuden, joka on vienyt niitä lähemmäs lastialusten tukijärjestelmää.

Suomessa tuli 20.11.2002 voimaan laki tonnistoverosta (476/2002), jota sovelletaan kansainvälistä meriliikennettä lasti- tai matkustaja-aluksilla harjoitaviin varustamoihin. Varustamo voi valita tavaroiden ja matkustajien kuljettamisen ja siihen läheisesti liittyvän toiminnan normaalin tuloverotuksen sijasta alusten nettovetoisuuden perusteella määräytyvän tonnistoverotuksen

Varustamon muusta kuin tonnistoverotettavasta toiminnasta saama tulo verotettaisiin tuloverotusta koskevien yleisten säännösten mukaan. Tuloverotuksen piiriin kuuluisivat esimerkiksi tax-free myynnistä saadut tulot. Varustamo sitoutuu järjestelmään tonnistoverokaudeksi, jonka pituus on kymmenen vuotta.

Varustamot eivät Suomessa ole ottaneet laajasti tonnistoverotusta käyttöön. Yksi pienvarustamo, joka omistaa kaksi alusta, on valinnut Suomessa tonnistoverojärjestelmän. Lailla ei ole ollut toivottuja positiivisia vaikutuksia uusinvestointien kannalta.

Varustamojen taholta on yleisesti viitattu muun muassa kuulemistilaisuuksien yhteydessä, että Suomen tonnistoverolainsäädäntö on saatettava kilpailukykyiseksi suhteessa muissa yhteisön jäsenmaissa oleviin järjestelmiin nähden.

Suomen tonnistoverojärjestelmässä on alan näkökulmasta nähty kolme kielteistä piirrettä:

- tax-freemyynti on tonnistoveron ulkopuolelle;
- tonnistoverokausi on pitkä (kymmenen vuotta) ja
- piilevän verovelan käsittely.

Tax-freemyynnin käsittely on kynnyskysymys matkustaja-alusvarustamoille ja piilevän verovelan käsittely puolestaan lastialusvarustamoille. Sitoutuminen kymmenen vuoden tonnistoverokaudeksi on koettu pulmaksi kummallakin sektorilla.

Kun Suomen normaalia verotusjärjestelmää pidetään suhteellisen edullisena, ja kun tonnistoverotuksen tasolle on alaraja, tonnistoveron houkuttelevuus suhteessa normaaliin verojärjestelmään on meillä pienempi kuin monissa muissa maissa. Hyödyt riippuvat kunkin maan tonnistoverojärjestelmän tuomista eduista tämän maan normaaliin verojärjestelmään verrattuna. Etujen tulee olla riittävät haittoihin verrattuna, jotta varustamolle olisi mielekästä siirtyä normaalista tuloverotuksesta tonnistoverotukseen.

6. Kansainvälinen vertailu

Selvitysryhmä tilasi joulukuussa 2004 KPMG:ltä tutkimuksen, jossa selvitettiin 11 merenkulkumaan verotuksellisia, alushankintoja tukevia ja miehityskustannuksia alentavia merenkulun tukitoimenpiteitä.

Lisäksi tutkimuksessa piti selvittää myöntääkö joku tutkimuksen kohteena olevista valtioista meriliikenteen valtiontukea (missä muodossa tahansa) yksinomaan omassa maassaan saarikabotaasia harjoittaville aluksille. Saarikabotaasilla tarkoitetaan tässä sitä, miten käsite on määritelty neuvoston asetuksessa 3577 / 92.

Selvityksen kohteena olivat EU:n jäsenvaltioista Alankomaat, Iso-Britannia, Irlanti, Ranska, Kreikka, Ruotsi, Tanska, Saksa, Belgia ja Italia sekä EU:n ulkopuolisena valtiona Norja. Tutkimuksen kohteena olevat valtiot ovat Suomen kannalta keskeisiä vertailukohtia tarkasteltaessa Suomen vastaavia tuki- ja kannustusmuotoja.

KPMG:n selvitys valmistui helmikuussa 2005. Selvityksessä käydään lävitse eri maiden merenkulun tukijärjestelmiä koskeva kansallinen lainsäädäntö, mutta ei esimerkiksi Euroopan yhteisöjen komission niitä koskevia ratkaisuja.

Yhteenvetotaulukko eri merenkulkumaiden tukitoimenpiteistä on liitteenä.

KPMG:n selvitys osoittaa, että eri maiden tukijärjestelmät eivät ole yhtenäisiä keskenään eivätkä myöskään Suomessa käytössä olevien järjestelmien kanssa. Merenkulun suuntaviivojen sallimia tukijärjestelmiä käytetään vaihtelevasti ja eri maiden tukijärjestelmien vertailu kokonaisuudessaan on hankalaa. Yksittäisten tukimuotojen kuten suoran miehityskustannustuen tai tonnistoverotuksen osalta vertailu on luonnollisesti mahdollista.

Suomen ja selvityksen kohteena olleiden valtioiden tukijärjestelmiä voidaan yleisellä tasolla vertailla ainakin sillä perusteella, onko muissa maissa käytössä oleva tukimuoto myös Suomessa käytössä vaiko ei.

Tässä yhteydessä voidaan myös mainita Saksassa vuonna 2003 käynnistetty kolmi-kantayhteistyö valtiovaltan, varustamojen ja työntekijäjärjestöjen kanssa. Varustamot ovat sitoutuneet liputtamaan Saksan lipun alle vuoden 2005 loppuun mennessä sata alusta ja valtiovalta puolestaan on taannut tonnistoverojärjestelmän pysyvyyden sekä luvannut lisähelpotuksia miehistökustannuksiin. Työntekijäjärjestöt ovat ilmoittaneet hyväksyvänsä tietyin edellytyksin kolmansien maiden työvoiman käytön saksalaisilla aluksilla.

1) Miehityskustannustuki työnantajalle

Suuntaviivojen mukaan miehityskustannuksia koskeva tuki voi enimmillään olla sosiaaliturvamaksujen ja tuloveron suuruinen eli niitä ei makseta lainkaan.

Miehityskustannuksia koskevalla tuella tarkoitetaan kaikkia niitä tukitoimenpiteitä, jotka alentavat miehityskustannuksia ja myönnetään työnantajalle. KPMG:n selvityksessä on vertailtu eri valtioita myös merimiesten palkkaverotuksen osalta, mutta sitä koskevan selvityksen on katsottu jäävän työryhmän toimeksiannon ulkopuolelle.

Suomessa miehityskustannustuki kanavoituu kauppa-alusluettelolain kautta suorana tukena lasti- ja matkustaja-aluksille sekä veroetuna maksuvapautuslain kautta matkustaja-aluksille. Lastialuksille palautetaan 100 prosenttia ennakonpidätyksistä, sosiaaliturvamaksuista, merimieseläkemaksujen työnantajaosuudesta sekä erilaisista muista vakuutusmaksuista. Matkustaja-aluksista maksetaan suoraa tukea määrä, joka vastaa 97 prosenttia ennakonpidätyksistä. Lisäksi matkustaja-alukset voivat jättää ennakonpidätykset tilittämättä.

Ruotsissa ja *Tanskassa* sovelletaan nettopalkkausta eli työnantaja on vapautettu merimiesten veroista ja sosiaaliturvamaksuista. *Saksassa* työnantaja voi jättää tilittämättä veronsaajalle 40 prosenttia palkkaverojen määrästä. *Alankomaissa* edun määrä on korkeintaan 40 prosenttia merimiesten bruttopalkkojen määrästä, josta käytännössä seuraa verottomuus.

Sosiaaliturvamaksujen huojennus- tai vapautusjärjestelmä on käytössä *Norjassa*, *Irlannissa*, *Ranskassa* ja *Italiassa*. Ranskassa vapautettu määrä on työnantajalle kuitenkin veronalaista tuloa, sillä se lisätään yhtiön veronalaiseen tuloon. Tämä pienentää osaltaan tuen määrää Ranskassa. Italiassa työnantajalle voidaan antaa alennus vakuutusmaksuista. Lisäksi työnantaja on Italiassa kokonaan vapautettu tilittämästä sosiaaliturvamaksuja niiden merimiesten osalta, jotka asuvat joko Italiassa tai muualla EU:n alueella, jos heihin sovelletaan Italian lainsäädäntöä.

Iso-Britanniassa ei ole varsinaista huojennusta työnantajan sosiaalimaksuista, mutta ne voidaan käytännössä välttää tekemällä työsopimukset ulkomaisen yhtiön kanssa, joka hoitaa niihin liittyvän hallinnon.

2) Tonnistoverotus

Tonnistoverotuksen piirissä oleva varustamo maksaa veroa käytössä olevan tonniston perusteella eikä toiminnan tuottaman voiton tai tappion perusteella.

Suomessa tonnistoverolaki tuli voimaan vuonna 2002, mutta sitä ei ole otettu laajemmin käyttöön.

Kaikissa selvityksen kohteena olleissa maissa paitsi *Ruotsissa* tonnistoverojärjestelmä on käytössä. Ruotsissakin on asetettu selvitysmies tutkimaan, olisiko siellä aiheellista ottaa käyttöön tonnistoverojärjestelmä. Selvitysmies antaa loppuraporttinsa marraskuussa 2005.

KPMG:n selvityksessä tonnistoverojärjestelmän edullisuutta on arvioitu kahden seikan perusteella. Ensinnäkin siihen vaikuttaa kysymys siitä, onko kyseessä lopullinen etu vai lykkäysetu. Toiseksi edun määrään vaikuttaa se, miten tonnistoverojärjestelmä kattaa erilaisista toiminnoista saatavat tulot. Edun lopullisuudella tarkoitetaan sitä, että tonnistoverovelvollisen saamaan tuloon tai jakamaan voittoon ei myöhemmin kohdistu sellaista verotusta, joka poikkeaisi yleisistä verotussäännöistä. Suomessa varustamojen taholta ei ole tuotu esille, että veroedun lopullisuudella olisi merkitystä.

Kaikissa tonnistoverojärjestelmää soveltavissa vertailumaissa Norjaa lukuun ottamatta järjestelmästä saatava tuki on lopullinen verotuki. Tonnistoverojärjestelmän puitteissa laivanvarustustoimintaa harjoittava yhtiö on vapautettu normaalista yritysverotuksesta, jolloin yhtiön verorasitus on huomattavasti alempi. Norjaa lukuun ottamatta mikään vertailumaista ei verota tonnistoverojärjestelmää soveltavan yhtiön jakamaa osinko eri tavalla kuin se verottaisi normaalin verotuksen piirissä olevan yhtiön jakamaa osinkoa.

Tonnistoverotus koskee lähtökohtaisesti sellaista tuloa, joka saadaan välittömästi aluksen käyttämisestä kaupalliseen tarkoitukseen. Lisäksi jotkin vertailumaista laajentavat järjestelmän kattamaan myös satamassa tehtäviä toimintoja, kuten lastauksen, purkamisen, satamassa tapahtuvan väliaikaisen varastoinnin sekä joskus myös terminaalitoiminnot.

Komissio on todennut, että matkustajamyynä ei voi kuulua tonnistoveron piiriin siltä osin, kun kysymys ei ole tavaroiden tai palveluiden myynnistä aluksella kulutettavaksi. Komissio ei ole hyväksynyt *Belgian* notifioimaa meriliikenteen tukea siltä osin, kun kyse oli matkustajamyynnin tulojen sisällyttämisestä tonnistoverotettavan toiminnan piiriin.

Eri maiden tonnistoverojärjestelmät asettavat erilaisia lippuvaatimuksia sen suhteen, minkälaiset yhtiöt ja alukset voivat kuulua tonnistoverojärjestelmän piiriin. KPMG:n selvityksen mukaan täysin ilman lippuvaatimusta tonnistoverojärjestelmää soveltavat nykyisin *Tanska, Norja, Irlanti, Ranska* ja *Iso-Britannia*. Meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen kohdassa 3.1 todetaan, että verohelpotusjärjestelyt edellyttävät periaatteessa yhteyttä jonkin jäsenvaltion lippuun.

3) Sekamiehitys

Sekamiehityksellä tarkoitetaan tässä sitä, että osa aluksen miehistöstä on ulkomaalaisia, joiden työsuhteisiin sovelletaan omia sopimuksia.

Suomessa sekamiehistöjen käyttö on lastialuksilla mahdollista lainsäädännön mukaan, mutta niitä koskevalla työehtosopimuksella tämä mahdollisuus on poistettu ainakin vuoden 2008 alkuun saakka. Matkustaja-aluksille sekamiehistöjen käyttö ei ole mahdollista lainsäädännökään mukaan.

Sekamiehistöt ovat sallittuja kaikissa vertailumaissa. Ilman rajoituksia ne ovat sallittuja vain *Iso-Britanniassa* ja *Irlannissa*. Rajoitukset liittyvät yleensä siihen, että kapteenin, muun päällystön tai tietyn osuuden miehistöstä pitää olla kyseisen valtion kansalaisia taikka muiden EU-maiden kansalaisia. *Saksassa* ja *Hollannissa* on lastialussektorille tyypillistä, että aluksen päällystö on EU-maasta ja miehistö erilaisin työehdoin kolmansista maista.

Ruotsissa on käytössä ns. TAP-sopimusjärjestelmä (tillfälligt anställd personal), joka mahdollistaa käytännössä sekamiehistöt. Sopimus mahdollistaa tietyissä tapauksissa ulkomaisen miehistön palkkaamisen tiettyä ennalta määritettyä ajanjaksoa varten. TAP-järjestely on tarkoitettu Ruotsin ulkopuolella ja erityisesti EU/ETA alueen ulkopuolella asuville merimiehille. Vähintään puolet miehistöstä pitää olla tavanomaisen sopimuksen mukaisesti palkattu. Loppuosa miehistöstä voi olla TAP-sopimusehtojen mukaisesti palkattu. Vuonna 2003 Ruotsissa oli noin 700 ulkomaalaista merenkulkijaa TAP-sopimusjärjestelmän piirissä. Määrä oli alle 10 prosenttia Ruotsin lipun alla työskentelevistä merenkulkijoista. Ulkomaalaiset merenkulkijat ovat Ruotsin sosiaalivakuutuslainsäädännön piirissä.

4) Saarikabotaasi

Saarikabotaasilla tarkoitetaan matkustaja- tai tavaraliikennettä meritse yhden ja saman jäsenvaltion mantereella ja yhdellä tai useammalla saarella sijaitsevien satamien välillä taikka yhden ja saman jäsenvaltion saarilla sijaitsevien satamien välillä. Komission valtioneuvoston suuntaviivat eivät estä saarikabotaasin tukemista.

Suomessa kauppa-alustukea ei makseta alukselle, joka on yksinomaan saarikabotaasiliikenteessä. Luetteloon merkitseminen ja tuen maksaminen tällä hetkellä edellyttää, että alusta käytetään pääasiassa ulkomaan liikenteeseen.

Saarikabotaasia tuetaan eri muodoissa Tanskassa, Norjassa, Iso-Britanniassa, Kreikassa, Ranskassa ja Italiassa.

Tanskassa ei anneta yleistä valtioneuvoston tukea, mutta Tanskan valtio tarjoaa sopimukseen perustuvaa korvausta edellyttäen, että lähtötiheys on tietyn suuruinen. Myös muita ehtoja saatetaan asettaa. Tanskan valtio pyytää yrityksiltä tarjouksia koskien saarikabotaasitoimintoja.

Norjassa myös saarikabotaasin osalta voidaan myöntää työnantajille palkkakustannusten tukia. *Iso-Britanniassa* tukea annetaan ainoastaan Skotlannissa mantereen ja Skotlantiin kuuluvien saarten välisessä liikenteessä. Tuki annetaan suoraan lauttaliikennöitsijöille.

Kreikka myöntää vakiosuuruista avustusta, jonka suuruus määräytyy määränpään mukaan. Ministeriö määrittää tuen piirissä olevat satamat ja tuen määrän. *Ranskassa* on mahdollisuus saada tukea tutkimuksiin, jotka koskevat uusien lyhyiden merireittien toteuttamiskelpoisuutta sekä tukea reittien aloittamiseen. Lisäksi tukea voidaan antaa sellaisille yrityksille, jotka käynnistävät maantiekuljetuksia korvaavia kuljetusmuotoja.

Italiassa saarikabotaasia harjoittavat aluksenomistajat saavat 25 prosentin huojennuksen tilitettävistä työnantajan ja työntekijän sosiaaliturvamaksuista niiden merimiesten osalta, jotka ovat Italiasta tai EU:sta ja joihin sovelletaan Italian lainsäädäntöä. Tämä

edellyttää, että alukset on rekisteröity Italian kansainväliseen rekisteriin. Jos alus, joka on rekisteröity yllä mainittuun rekisteriin harjoittaa saarikabotaasitoimintaa korkeintaan kuusi kertaa kuussa tai jokainen matka on yli 100 mailia, työnantaja on kokonaan vapautettu sosiaaliturvamaksujen maksamisesta.

Ruotsissa maksetaan tukena Gotlannin saaren ja manner-Ruotsin väliselle liikenteelle noin 27,8 miljoonaa euroa vuodessa. Tuen maksaminen on valtiontuen suuntaviivojen mukaista perustuen julkisen palvelun velvoitteisiin ja sopimuksiin.

7. Selvitysryhmän kannanotot

7.1 Kauppa-alustuki

Kauppa-alustukeen vaikuttavat muutosehdotukset on käsitelty alla työmarkkinajärjestöjen ehdotusten perusteella.

1) *Bareboat charter in -alukset*

Selvitysryhmä toteaa edellä otsikkoon 3 viitaten, että eduskunta on hyväksynyt kyseisen lainmuutoksen. Laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana Euroopan yhteisöjen komission hyväksyttyä muutosta koskevan notifikaation.

2) *Matkustaja-aluksilla työskentelevät rajoitetusti verovelvolliset*

Matkustaja-aluksista kauppa-alustukena palautetaan nyt määrä, joka vastaa 97 prosenttia matkustaja-aluksilla työskentelevien yleisesti verovelvollisten merenkulkijoiden merityötulosta suoritetusta ennakonpidätyksestä. Matkustaja-alusten tuki ei koske lähdeverovelvollisista maksettua lähdeveroa, jota ei siis huomioida tuen määrää laskettaessa.

Matkustaja-aluksia koskevan maksuvapautuslain mukaan kauppa-alustuen piirissä oleva matkustaja-alusvarustamo voi jättää luetteloon merkityillä aluksella työskentelevien merenkulkijoiden merityötulosta toimitetut ennakonpidätykset maksamatta. Myöskään maksuvapautus ei koske lähdeverovelvollisista maksettua lähdeveroa.

Lähdeveron huomioon ottaminen tarkoittaisi sitä, että kauppa-alustuki maksettaisiin myös lähdeverosta tai vaihtoehtoisesti lähdevero voitaisiin jättää tilittämättä kuten ennakonpidätykset maksuvapautuslain perusteella.

Jos lähdevero hyväksytään matkustaja-alusten kauppa-alustuen osaksi, sen taloudellisista vaikutuksista tulevaisuudessa on hankala esittää arviota. Vuonna 2003 maksetun kauppa-alustuen yhteydessä matkustaja-alusvarustamot olivat pidättäneet lähdeveroa noin 340 000 euroa. Vuonna 2004 vastaava luku oli noin 160 000 euroa. Näiden kahden aikaisemman vuoden perusteella voitaisiin arvioida, että kauppa-alustuki kasvaisi keskimäärin noin 250 000 euroa vuodessa.

Arvio perustuu kahteen edelliseen vuoteen, jolloin lähdeverovelvolliset eivät ole olleet tuen piirissä. Jos lähdevero otetaan huomioon tuen määrää laskettaessa, lähdeverovelvollisten merenkulkijoiden määrän voidaan arvioida kasvavan. Matkustaja-aluksilla työskentelevien merenkulkijoiden veroprosentti oli vuonna 2004 maksetun tuen perusteella 17,9 prosenttia ja se alenee koko ajan. Lähdevero on puolestaan kaikilla merenkulkijoilla 35 prosenttia Esimerkiksi Ruotsissa asuva Suomen kansalainen, joka on lähdeverovelvollinen, olisi varustamolleen kauppa-alustuen kannalta tarkasteltuna kannattavampi kuin Ahvenanmaalla tai manner-Suomessa asuva merenkulkija. Lähdeverovelvollisten ottaminen tuen piiriin ei saisi johtaa siihen, että sen vaikutukset kotimaiseen työllisyyteen olisivat kielteisiä.

Selvitysryhmä toteaa toisaalta, että varustamotyönantajan suorittama lähdevero palautetaan kauppa-alustukena jo nyt lastialuksille. Lastialusten ja matkustaja-alusten erilainen kohtelu tässä suhteessa ei tunnu perustellulta. EU- ja ETA-maiden kansalaiset, jotka ovat rajoitettusti Suomessa verovelvollisia, ovat matkustaja-aluksista maksettavan tuen ulkopuolella. Tämä saattaa johtaa heidän syrjimiseensä työmarkkinoilla. Selvitysryhmä toteaa, että kauppa-alustuen laajentamista matkustaja-aluksilla työskenteleviin lähdeverovelvollisiin merenkulkijoihin olisi harkittava selvitysryhmän raportista hankittavien lausuntojen pohjalta.

3) Matkustaja-aluksista maksettavan suoran tuen määrä

Matkustaja-aluksista maksettavaa kauppa-alustukea koskevia säännöksiä muutettiin kesällä 2004 siten, että tuki säilyi ennallaan, mutta sillä kompensoidaan työnantajan sosiaaliturva- ja merimieseläkevakuutusmaksuja sekä muita kauppa-alusluettelossa mainittuja vakuutusmaksuja (HE 72/2004). Muutettu tuki maksetaan ensimmäisen kerran heinäkuun alun 2004 ja joulukuun lopun 2004 välisenä aikana aiheutuneisiin kustannuksiin.

Muutetun kauppa-alusluettelolain 4 §:n 2 momentin perusteella matkustaja-aluksille maksetaan suorana tukena määrä, joka vastaa 97 prosenttia aluksella suoritetusta merityötulosta pidätettyä ennakonpidätystä. Säännöstä koskevassa hallituksen esityksessä tämän arvioitiin laskennallisesti vastaavan noin 94 prosenttia niistä työnantajan maksamista työvoimakustannuksista, joita vastaava osuus palautetaan suorana tukena.

Kauppa-alustukea matkustaja-aluksille on myönnetty muutetun säännöksen nojalla ensimmäistä kertaa tämän kevään aikana. Joidenkin matkustaja-alusten osalta hallituksen esityksessä keväällä 2004 tehty laskennallinen arvio ei ole osoittautunut paikkaansa pitäväksi. Muun muassa veronalennukset ja työnantajamaksujen korotukset ovat vaikuttaneet siihen, että eräissä tapauksissa laskennallinen tuki on jäänyt alle 80 prosenttiin.

Suomen varustamoyhdistyksen ja Ålands redarförengin taholta on esitetty, että matkustaja-alusten suoran tuen määrää muutetaan siten, että se on sama kuin laskennallinen arvio. Matkustaja-aluksille maksettaisiin tukea määrä, joka on 94 prosenttia työnantajan maksamasta sosiaaliturva- ja merimieseläkevakuutusmaksun työnantajaosuudesta sekä muista

kauppa-alusluettelolaisissa luetelluista eri vakuutusmaksuista. Jos suora tuki matkustaja-aluksille olisi esitetyn mukaisesti laskettu 94 prosentilla edellä mainituista työvoimakustannuksista, matkustaja-alukset olisivat saaneet ensimmäiseltä lain muutosta seuranneelta puolivuotiskaudelta noin 1,1 miljoonaa euroa enemmän tukea.

Selvitysryhmä toteaa, että sen toimeksiantoon ei kuulu tätä koskevan esityksen antaminen. Selvitysryhmä ehdottaa, että liikenne- ja viestintäministeriö selvittää asian kiireellisesti.

4) *Matkustaja-alustukien määräaikaisuus*

Matkustaja-aluksille maksettava kauppa-alustuki on määräaikaisena voimassa vuoden 2009 loppuun. Myös maksuvapautuslakia sovelletaan määräaikaisena vuoden 2009 loppuun. Alan taholta on esitetty, että määräaikaisuus poistetaan ja tukilait jo nyt muutetaan olemaan voimassa ilman ajallista rajoitusta.

Selvitysryhmä toteaa, että komission vahvistamien merenkulun valtiontukien suuntavivoja tarkastelleen uudestaan viimeistään vuoden 2011 alussa. Ottaen huomioon matkustaja-aluksia koskevien viimekertaisten tuki uudistusten hiljattainen voimaantulo, selvitysryhmän mielestä määräaikaisuuden poistaminen kokonaan jo tässä vaiheessa on ennen aikaisinta.

Selvitysryhmä ehdottaa, että matkustaja-alusten tukilakien jatkamista on tarkasteltava riittävän ajoissa ennen määräajan päättymistä.

5) *Kauppa-alustuki kabotaasiliikenteelle*

Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksenä tällä hetkellä on, että alusta käytetään pääasiassa ulkomaanliikenteeseen. Edellä viitatussa kauppa-alusluettelolain muutoksessa lakia ehdotetaan muutettavaksi myös siten, että luettelon merkitsemisen edellytyksenä on, että alusta käytetään kalenterivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteeseen.

Nykyinen laki ei mahdollista pelkästään kabotaasiliikenteessä olevan aluksen tukemista. Meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat eivät estä kabotaasiliikenteen tukemista, joten kyse on puhtaasti kansallisesta ratkaisusta. KPMG:n selvityksen mukaan saarikabotaasiliikennettä tukevia järjestelmiä on käytössä eri jäsenvaltioissa.

Kabotaasiliikenteen tukeminen olisi merkittävä muutos nykyiseen tukijärjestelmään, vaikka se jo kauppa-alusluettelolain säätämistä koskevassa hallituksen esityksessä katsottiin mahdolliseksi. Kauppa-alusluettelolain perusteluissa (HE 119/1991) kabotaasiliikenteestä todettiin nimittäin seuraavaa:

” Yksinomaan kotimaan satamien välisessä liikenteessä toimivaa alusta ei kuitenkaan voitaisi merkitä kauppa-alusluetteloon, koska tällainen alus ei elinkeinon harjoittamisen oikeudesta annetun lain 4 §:ään

(332/89) sisältyvän rannikkoliikennekiellon johdosta joudu kilpailemaan ulkomaisten alusten kanssa. EY:n tavoitteisiin kuuluvan rannikkoliikenteen vapauttamisen toteutuminen tulevaisuudessa aiheuttanee tältä osin kuitenkin muutoksia myös Suomen osalta.”

Kauppa-alusluettelolaki säädettiin tarkoituksena muun muassa suomalaisen kauppamerenkulkuun käytettävän tonniston kilpailukyvyyn parantaminen ja ulosliputusten ehkäiseminen. Tavoitteet ovat edelleen ajankohtaisia. Tuen laajentaminen kabotaasiliikenteeseen ei olisi ristiriidassa alkuperäisten tavoitteiden kanssa, mikäli kauppa-alustuki laajenisi koskemaan sellaisia suomalaisia aluksia, jotka kohtaavat tai voivat kohdata kilpailua ulkomaalaisten alusten taholta. Kyse olisi kuitenkin merkittävästä periaatteellisesti muutoksesta.

Väliraportissa käsitelty lastialus Fjärdvägen on esimerkki saarikabotaasia harjoittavasta aluksesta, jonka kaltainen voitaisiin sisällyttää kauppa-alustuen piiriin. Aluksen liikennöintiin ja kilpailutilanteeseen liittyy useita tunnusmerkkejä, joiden perusteella tuen maksaminen Fjärdvägenille olisi perusteltua lain alkuperäistenkin tavoitteiden valossa. Fjärdvägen liikennöi ympärivuotisesti Ahvenanmaan ja manner-Suomen välillä ja samalla reitillä toimii kauppa-alustukea saavia suomalaisia ja ruotsalaisia matkustaja-autolauttoja, joiden kanssa Fjärdvägen kilpailee. Virolaiset varustamot, jotka liikennöivät Suomen, Ruotsin ja Ahvenanmaan välillä, ovat myös mahdollisia kilpailijoita. Fjärdvägenin liikennöinti on merkityksellistä tavarankuljetuksen kannalta.

Keskeistä kauppa-alustuen ulottamisessa kabotaasiliikenteeseen on, miten vedetään raja tuen piiriin kuuluvan kabotaasiliikenteen ja sellaisen kabotaasiliikenteen välille, jota ei ole syytä ottaa kauppa-alustuen piiriin. Tarkoituksena ei voi olla kauppa-alustuen laajentaminen rajoituksetta kaikkiin kabotaasiliikennettä harjoittaviin aluksiin.

Vastaavaa keskustelua on käyty myös Ruotsissa. Ruotsissa kauppa-alustukea vastaavaan tuen edellytyksenä on, että alusta käytetään ulkomaanliikenteessä. Liikenteen pitää olla Ruotsin ulkomaankaupan tai vientiteollisuuden kannalta merkityksellistä. Ruotsissa tukiasioita käsittelevä Rederinämnden-niminen lautakunta on tammikuussa 2005 ehdottanut, että tuen saajien määritelmää muutettaisiin jatkossa siten, että tukea maksetaan aluksille, jotka kohtaavat kansainvälistä kilpailua. Tämä tarkoittaisi sitä, että ulkomaanliikenteen vaatimuksesta luovutaan. Tuen ulkopuolelle jäisi edelleen saaristoliikenne, sisävesien turistiliikenne sekä tai satamakohtainen paikallisliikenne.

Selvitysryhmä katsoo, että kabotaasiliikenteen ottamista kauppa-alustukilain piiriin on harkittava raportista hankittavien lausuntojen pohjalta. Mahdollinen tuki pitäisi rajata koskemaan lastialuksia, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä ja kohtaavat kilpailua kotimaisilta tukea saavilta varustamoilta tai ulkomaalaisilta varustamoilta. Huomiota pitäisi myös kiinnittää siihen, että tuki ei koske aluksia, joiden harjoittama kabotaasiliikenne on vähäistä ja laadullisesti sellaista, että mitään todellista tai mahdollista uhkaa ulkomaalaisesti kilpailusta ei ole.

Kauppa-alustuen laajentamisen taloudellisia vaikutuksia kabotaasiliikenteeseen voidaan luotettavasti arvioida Ahvenanmaan ja manner-Suomen välillä liikennöivän Fjärdvägenin osalta. Sen osalta on arvioitu, että kauppa-alustuki olisi noin 280 000 euroa vuodessa, mikäli Fjärdvägen olisi kauppa-alusluettelolain piirissä. Muulle kabotaasiliikenteelle maksettavaa tukea ei ole mahdollista arvioida ennen rajanvetoa tuettavaan ja ei-tuettavaan kabotaasiliikenteeseen.

6) *Sekamiehitys*

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta on todennut 23.11.2003, että merenkulun työmarkkinaosapuolten välillä jatketaan neuvotteluja alan omista toimenpiteistä matkustaja-alusten kilpailukyyn turvaamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeri Luhtanen on merenkulun työmarkkinaosapuolille 15.12.2003 lähettämässään kirjeessä toivonut, että alan omia toimia kilpailukyyn turvaamiseksi arvioidaan ja aloitetaan neuvottelut. Ministeri Luhtanen on myös ilmoittanut, että jos neuvotteluissa ilmenee tarvetta lainsäädännön muutoksiin, ministeriö on valmis tarkastelemaan muutosehdotuksia ja tarvittaessa käynnistämään lainsäädännön muutostyön valmistelut.

Helmikuun loppuun 2008 ulottuvassa tulopoliittisessa ratkaisussa on merenkulun työmarkkinaosapuolten kesken sovittu, että työvoimakustannussäästöjen uudelleen kohdentamisessa noudatetaan ns. jatkuvaa neuvottelumenettelyä. Työnantajaosapuoli ei saa tehdä työntekijän kannalta epäedullisempaa työehtosopimusta muun työntekijäyhdistyksen kanssa.

Selvitysryhmä toteaa, että erityisesti Suomen ja Viron välisessä matkustaja-alusliikenteessä suomalaisten ja virolaisten alusten kilpailutilanne on tällä hetkellä edelleen sellainen, että virolaisten alusten miehityskustannukset ovat Ålands Redarföreningin antaman tiedon mukaan noin 50 prosenttia alemmat kuin suomalaisten alusten miehityskustannukset. Työmarkkinajärjestöjen väliset neuvottelut kustannussäästöjen aikaansaamisesta ovat selvitysryhmän näkemyksen mukaan edelleen ajankohittaisia.

7) *Kauppa-alustukea saavien lastialusten matkustajamäärän raja*

Kauppa-alusluettelolain 1 §:n 2 momentin mukaan kauppa-alusluetteloon hyväksytään sellaiset matkustaja-aluksiksi katsastetut alukset, jotka on pääasiassa tarkoitettu lastin kuljettamiseen ja joilla on enintään 120 matkustajapaikkaa. Tällaiset matkustajapaikkojen lukumäärän mukaan rajatut alukset saavat kauppa-alustukea kuten muut lastialukset.

Matkustajamääräksi säädettiin 120 matkustajaa, koska kauppa-alusluettelolain ulkopuolelle vuonna 1992 jätettiin kokonaan muihin pohjoismaihin säännöllisesti liikennöivät varsinaiset matkustaja-alukset kuten Suomen ja Ruotsin välisessä säännöllisessä liikenteessä olevat matkustaja-autolautat.

Matkustajamäärän rajan ylittymisestä seuraa ainoastaan, että alukselle maksettava tuki määräytyy kauppaa-alusluettelolain ja maksuvapautuslain matkustaja-aluksia koskevien säännösten mukaan. Yli 120 matkustajaa ottavat alukset eivät enää ole tukijärjestelmien ulkopuolella, mutta tuki määräytyy ja maksetaan toisella tavalla.

Matkustajapaikkojen määrällä on merkitystä siihen saako alus kauppaa-alustukea lastialuksena vai matkustaja-aluksena, jota koskee myös maksuvapautuslaki. Raja ei sulje tukijärjestelmien ulkopuolelle aluksia, joiden matkustajapaikkamäärä tuosta luvusta ylittyy.

Matkustajapaikkojen määrän muuttamista on vastustettu erityisesti Suomen Merimiesunionin taholta, koska eräitä matkustaja-alusten miehitykseen liittyviä kauppaa-alusluettelolain säännöksiä ei sovelleta lastialuksiin.

Selvitysryhmä toteaa edellä esitetyn perusteella, että tässä vaiheessa ei ole perusteltua tarvetta ehdottaa kauppaa-alusluettelolain muuttamista siten, että lastialustukea voitaisiin maksaa alukselle, jolla on matkustajapaikkoja enemmän kuin 120.

7.2 Muut toimenpiteet

EU-alueella varustamoverotus tonniverotuksen muodossa on muodostunut vallitsevaksi järjestelmäksi. Miehityskustannuksia alennetaan erilaisin nettopalkkaratkaisuina. Suomessa tonniverotusta ei käytetä, mutta miehityskustannusten alentamisessa noudatetaan EU:n hyväksymiä linjauksia.

Suomalaisen kauppalaivaston erityisongelma on alusten keski-ikänsä kasvu, jolloin alusten kilpailuasema heikkenee laatu-, turvallisuus- ja tehokkuusnäkökohtia silmälläpitäen. Näin myös hakeutuminen merimiesammatteihin vähentyy ja merikuljetusten laatu ylipäättään aikaa myöten heikkenee.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi 27.11.2003 ratkaisua, jonka mukaan matkustaja- ja lastialushankintojen edistämiseksi hallitus on valmis ottamaan käyttöön jälleenhankintavarauksen. Ratkaisun tarpeesta ja yksityiskohdista päätetään, kun yleisen poistojärjestelmän rakenteellisesta muutoksesta on päätetty. Tukiratkaisun yhteydessä todettiin, ettei valtiovallan taholta ole tarkoituksena ryhtyä muihin tukijärjestelyihin.

Hallituksen iltakoulussa käsiteltiin marraskuussa 2004 Ahvenanmaan kehittämisstrategiaa. Kehittämisstrategiassa todetaan muun muassa:

” Liikenne- ja viestintäministeriön merenkulun selvitysryhmän ehdotuksia arvioidaan laadittaessa merenkulkupolitiikan pidemmän aikavälin linjauksia. Selvitysryhmän tehtäviin kuuluu myös selvittää miten matkustaja- ja lastialusten rahoitusmahdollisuuksia voidaan parantaa. Alushankintojen rahoitusmahdollisuuksiin vaikuttaa mahdollisen jälleenhankintavarauksen käyttöönotto, jonka tarpeesta ja yksityiskohdista pääte-

tään, kun poistojärjestelmän rakenteellisesta muutoksesta on päätetty. Tavoitteena on, että alustonnistoa uudistetaan ja nykyaikaistetaan ja että aluksia mahdollisuuksien mukaan rakennetaan suomalaisilla telakoilla ja siten telakkateollisuuden työllisyystilanne paranee. ”

Valtionvarainministeriö on asettanut 19.5.2005 yritysverotuksen kehittämistä selvittävän työryhmän, jonka määräaika päättyy 15.12.2005. Työryhmän tehtävänä on muun muassa arvioida, mitä muutospaineita kohdistuu verotuksen poistojärjestelmään. Tämä tarkastelu kytkeytyy siihen, että kirjapitovelvolliset saavat tietyin edellytyksin laatia tilinpäätöksensä kansainvälisiä tilinpäätösstandardeja noudattaen.

Selvitysryhmän kannanotot eräiden verotus-, investointituki- ja valtiontakauskysymykset osalta ovat seuraavat:

1) Tonnistoverotus

Hallitus on ilmoittanut, että tonnistoverolain uudistamista ei oteta esille tällä hallituskaudella.

Selvitysryhmä toteaa, että tonnistoverolakia ei ole varustamoiden taholta otettu käyttöön siinä laajuudessa kuin lakia säädettäessä arvioitiin. Syitä tähän on valotettu edellä kohdassa 5.2 (s. 7). On kuitenkin tarpeen selvittää, miltä osin lakia olisi tarpeen tarkistaa, jotta myös Suomessa tonnistoverojärjestelmä olisi varteenotettava vaihtoehto varustamoille. Tässä selvitystyössä olisi otettava huomioon merenkulun valtiontuen suuntaaviivat sekä komission noudattama käytäntö sen ratkaistessa ao. notifiikaatioita. Tärkeää olisi myös voida hyödyntää sitä selvitystyötä, joka tonnistoveron osalta on Ruotsissa aloitettu ja joka on suunniteltu saatavan valmiiksi kuluvan vuoden marraskuussa.

2) Toimenpiteet alushankintojen edistämiseksi

Ennen EU-jäsenyyttä Suomessa oli käytössä laki merenkulun veronhuojennuksista (433/1981). Lain mukaiset veronhuojennukset olivat ns. tilauspoisto, jäämaksuluokkavähennys, alushankintavarauus ja luokitusvaraus.

Tilauspoiston ja alushankintavarauksen tarkoitus oli edistää varustamoiden mahdollisuuksia suorittaa alushankintansa silloin, kun se liiketaloudellisesti ja merenkulkualan suhdanteet huomioon ottaen oli edullista. Jäämaksuluokkavähennyksen tarkoituksena oli edistää Suomen olosuhteissa välttämättömien jäävahvistettujen alusten hankintoja myöntämällä verotuksessa ylimääräinen vähennys, jonka suuruus oli 3 prosenttia aluksen hankintahinnasta alun perin neljänä vuotena eli yhteensä 12 prosenttia.

Lakia muutettiin 1980- ja 1990-luvuilla useaan otteeseen. Vuoden 1994 alusta lukien lain sisältö heikkeni olennaisesti, sillä laista poistettiin mahdollisuus tilauspoiston ja alushankintavarauksen tekemiseen. Luokitusvaraus oli poistettu jo aikaisemmin. Lisäksi jäämaksuluokkavähennys puolitettiin siten, että 3 prosentin vähennyksen sai tehdä vain kahtena

vuotena. Suomen liittyttyä EU:n jäseneksi jäämaksuluokkavähennys on rinnastettavissa telakkatukeen, sillä komissio edellytti, että vähennys voidaan tehdä vain silloin, kun alus tilataan Euroopan Talousalueeseen kuuluvan maan telakalta. Viimeksi lakia on muutettu 26.11.1999 annetulla lailla (1060/1999), jonka mukaan jäämaksuluokkavähennyksen sai tehdä vielä vuosina 1999 ja 2000 tilatuista aluksista. Tämän jälkeen lakia ei ole jatkettu. Jäämaksuluokkavähennys voitaneen arvioida sellaiseksi tueksi, jolla alusten rakennetta parannetaan kansainväliset sopimuksen ylittäen ja joka on siten valtiontuen suuntaviivojen kohdan 5 mukaan sallittuja.

Kokemukset merenkulun veronhuojennuksista annetusta laista 1980-luvulla ja 1990-luvun alussa olivat myönteisiä. Laki edisti tehokkaasti suomalaisen tonniston uusiutumista ja esimerkiksi matkustaja- autolauttoja uusittiin säännöllisin väliajoin. Myös jäävahvistettua talviliikenteeseen sopivaa tonnistoja tilattiin runsaasti. Sen aikaiset ongelmat eivät liittyneet verotukseen, vaan Suomen kilpailijamaita korkeampiin miehituskustannuksiin kuten ylimiehitykseen.

3) *Investointituki*

Ennen Suomen EU-jäsenyyttä alushankintoja edistettiin myös korkotukilainoilla. Komission vahvistamien valtiontuen suuntaviivojen mukaan korkotuen myöntäminen ei kuitenkaan enää pääsääntöisesti ole mahdollista, sillä komissio katsoo, että investointituki vinouttaa kilpailua. Komissio on ollut haluton hyväksymään investointitukia ja hyväksynyt niitä ainoastaan silloin kun ne ovat osa laivaston kokonaiskapasiteetin vähentämiseen johtavaa rakenneuudistusta.

Suuntaviivojen mukaan komissio voi kuitenkin hyväksyä sellaisen investointituen, jolla kannustetaan yhteisössä rekisteröityjen alusten laadun parantamista siten, että ne ylittävät kansainvälisten sopimusten mukaiset pakolliset turvallisuus- ja ympäristönormit. Tällaisenkin tuen on oltava kulloinkin sovellettavien laivanrakennusta koskevien yhteisön säännösten mukaisia.

Komission tiedonannossa C (2003) 5274 (laivanrakennusteollisuuden valtion tukea koskevat puitteet) määrätään erityistoimenpiteistä innovaatiotuen, telakan sulkemistuen, vientiluottojen ja kehitysapuun myönnettävän tuen sekä aluetuen osalta.

4) *Valtiontakaukset*

On myös esitetty, että alusinvestointeja edistettäisiin alushankintalainoille myönnettävillä valtiontakauksilla. Ahvenanmaan merenkulkutyöryhmä esitti 30.6.2003 jättämässään muistiossa (LVM:n julkaisuja 35/2003), että ”olisi pikaisesti selvitettävä mahdollisuudet ottaa käyttöön alusinvestointien valtiontakausjärjestelmä, joka kattaisi vakuudet välillä 60-100 prosenttia”. Toistaiseksi esitys ei ole johtanut toimenpiteisiin.

5) *Yhteenveto verotus-, investointituki- ja valtioneuvoston kysymysten osalta*

Selvitysryhmä toteaa, että on tarpeen edelleen selvittää merenkulkusektorin verotus-, investointituki- ja valtioneuvoston kysymyksiä. Tämä edellyttää yhteistyötä valtionvarainministeriön, kauppaja teollisuusministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä merenkulun ja telakka-alan työmarkkinajärjestöjen kesken. Selvitystyö olisi kytkettävä ajallisesti valtionvarainministeriön yritysverotustyöryhmän työhön siten, että jälleenhankintavarausjärjestelmän käyttöönotto voitaisiin toteuttaa kiireellisellä aikataululla.

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Työryhmässä valtiovarainministeriötä edustavana jäsenenä yhdyn työryhmän kantaan siltä osin kuin se koskee jaksossa 2 kuvattuja väliraportin ehdotuksia ja jaksossa 3 kuvattua työryhmän ehdotusten pohjalta valmisteltua ja eduskunnassa hyväksyttyä kauppaa-alusluettelolain muutosta (244/2005).

En yhdy työryhmämuistion muissa osissa työryhmän nimissä esitettyihin ehdotuksiin, kannanottoihin ja muihin toimenpiteisiin. Verotusta koskevat kysymykset kuuluvat liittäksi valtiovarainministeriössä valmisteltaviin asioihin, eikä liikenne- ja viestintäministeriön asettaman työryhmän olisi tullut näitä asioita käsitellä.

Ehdotuksissa ei ole otettu huomioon hallituksen itselleen kehyspäätöksessä 11.3.2005 ja talousarviovalmistelussa asettamia valtion budjettitalouden rajoituksia.

Esko Tainio

LAUSUMA

Selvitysryhmälle annetun tehtävän kohtaa 1 (selvitys siitä, miten pitkällä aikavälillä voidaan turvata ja tukea merenkulkua Ahvenanmaalla ja muuallakin Suomessa tasapuolisesti ja kilpailutilannetta vääristämättä) ei ole voitu asianmukaisesti täyttää, koska valtiovarainministeriö ei ole katsonut sen kuuluvan selvitysryhmän tehtäviin. Loppuraportin kohdassa 7.2 Muut toimenpiteet on tuotu esiin eräitä keskeisiä asioita, joita on edelleen selvitettävä.

Erityisesti alushankintoihin liittyvä verolainsäädännön kehittämistyö on kiireellinen tehtävä ja se on viivästynyt jo lähes kaksi vuotta (talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjaus 27.11.2003). Marraskuussa 2004 myös hallituksen iltakoulussa on asian tärkeyttä korostettu. Loppuraportin liitteenä 3 on selvitysryhmän jäsenen Olof Erlandin muistio alushankintojen rahoituksesta. Loppuraportin sivulla 17 kohdassa 5 on mainittu tarvittavasta jatkoselvitystyöstä. Mielestäni tässä selvitystyössä olisi lisäksi otettava huomioon sanotussa muistiossa esitetyt seikat.

Loppuraportin sivulla 7 on selvitetty syitä, miksi tonnistoverovaihtoehtoa ei ole otettu Suomessa käyttöön. Tässä kohdin olisi mielestäni huomattava samalla, että järjestelmään liittyminen ei enää ole edes mahdollista. Saamani tiedon mukaan olemassa olevan varustamoyhtiön liittyminen järjestelmään edes uuden yhtiön perustamisen kautta ei Konserniverokeskuksen omaksuman linjan mukaan ole mahdollista. Tonnistoverolainsäädäntöä koskevan selvitystyön (loppuraportin sivu 16, kohta 1) yhteydessä myös tämä kysymys on mielestäni tärkeä selvityskohde. Tonnistoverotuskysymyksiä koskevassa selvitystyössä olisi otettava huomioon myös loppuraportin liitteessä 3 sivulla 6 asiasta esitetyt huomautukset.

Raimo Kurki
Selvitysryhmän puheenjohtaja

Alushankintojen rahoitus alushankintavarauksen avulla

Liitteessä pohditaan aiemmin sovelletun merenkulun veronhuojennuksista annetun lain (433/1981) mukaisen alushankintavarausjärjestelmän luomisen edellytyksiä ja seurauksia. Järjestelmä kuvataan periaatteellisella tasolla selvitysryhmän toimeksiannon, EU:n merenkulun tukia koskevien suuntaviivojen ja merenkulun kehityksen lähtökohdista.

Alushankintavarausjärjestelmän toteuttaminen edellyttää lisäselvityksiä muun muassa tarkempia laskelmia taloudellisista seurauksista sekä dialogia EU-komission kanssa.

Selvitysryhmän toimeksianto

Hallitusohjelmassa¹ on ilmaistu, että hallitus pyrkii turvaamaan suomalaisen alustonniston kilpailukyvyn suhteessa tärkeimpiin kilpailijamaihin. Tavoitteena on ”turvata merenkulun jatkuvuus Suomen lipun alla”.

Matkustaja-alusten tukijärjestelmää koskevan kauppaa-alusluettelolain muutoksen yhteydessä (572/2004) hyväksyttiin seuraavanlainen lausuma: ”Eduskunta edellyttää hallituksen selvittävän, miten pitkällä aikavälillä voidaan turvata ja tukea merenkulkua Ahvenanmaalla ja muuallakin Suomessa tasapuolisesti ja kilpailutilannetta vääristämättä.”

Merenkulun kilpailuedellytysten selvittäminen kuuluu selvitysryhmän toimeksiantoon. Hallituksen iltakoulu 17.11.2004, johon osallistui Ahvenanmaan maakunnan hallituksen edustajia, hyväksyi yhteisen strategia-asiakirjan, jossa sanotaan, että ”selvitysryhmän tehtäviin kuuluu myös selvittää miten matkustaja- ja lastialusten rahoitusmahdollisuuksia voidaan parantaa”. Selvitysryhmän loppuraportin tulee strategia-asiakirjan mukaisesti olla perustana pidemmän aikavälin merenkulupolitiikan muotoilemiselle ja muun muassa yksityiskohtaisia esityksiä on tehtävä poistojärjestelmän rakenteen muuttamisen yhteydessä.

Hallitusstrategia

Hallituksen strategia-asiakirjan 2004 (Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 12/2004) mukaan pyrkimyksenä on ”omalla kauppalaivastolla varmistaa Suomen ulkomaankaupan ympärivuotiset kuljetukset kaikissa olosuhteissa ml poikkeusolosuhteet”.

Strategia-asiakirjan mukaan oma kauppalaivasto antaa Suomelle paremmat mahdollisuudet valvoa meriliikenteen turvallisuutta ja sen ympäristövaikutuksia.

Riittävän kapasiteetin säilymistä Suomen lipun alla pidetään myös tärkeänä merenkulkuun kytkeytyvien elinkeinojen, ns. meriklusterin säilymisen kannalta. Meriklusteri työllistää suoraan yksityisellä sektorilla ja satamissa noin 47 000 henkilöä. Yritysten suoraan meriklusteriin liittyvä liikevaihto on noin 11,4 miljardia euroa².

Merenkulun kehitys

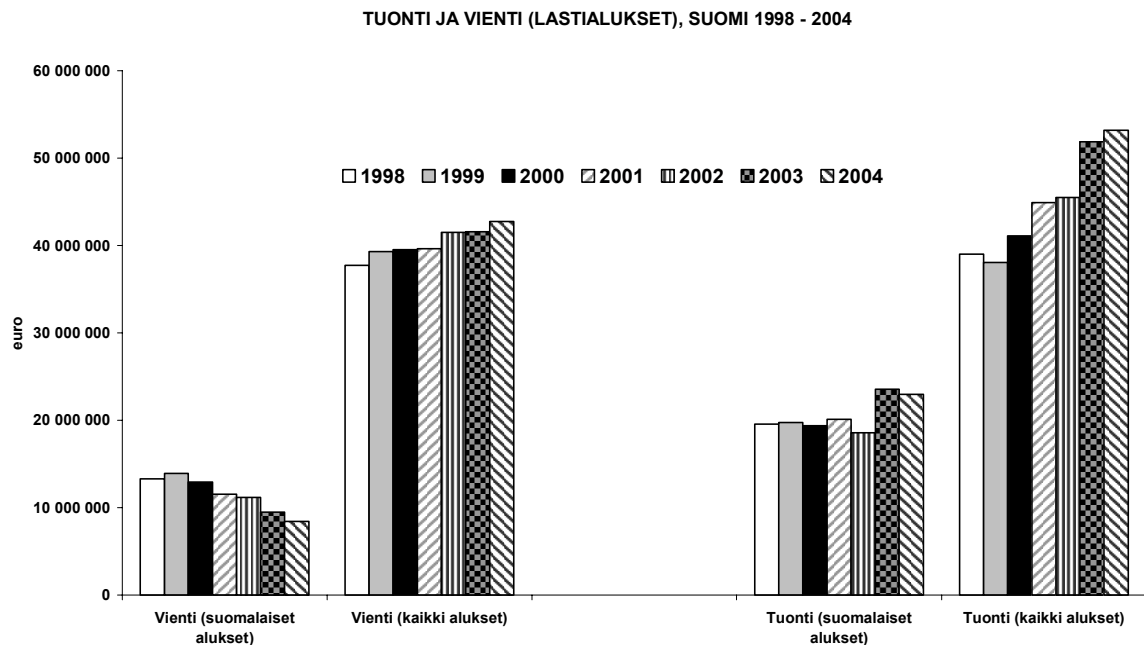
Maailmankauppa on pitkän ajan kuluessa kasvanut nopeammin kuin useimpien maiden tuotanto. Taustalla vaikuttavat kasvavat maailmanmarkkinat, joita ruokkii kulutuskysynnän kasvu ja tuotannon globalisoituminen. Yli 90 prosenttia maailmankaupan kuljetuksista tapahtuu meritse. Muun muassa Kiinan ja Intian kehitys johtaa maailmanlaajuisesti

¹ Pääministeri Matti Vanhasen hallituksen hallitusohjelma 24.6.2003

² Muissa maissa tehdyissä klusteritutkimuksissa epäsuorat vaikutukset on laskettu 1,6 – 1,9 kertoimella, mikä Suomen meriklusterissa tarkoittaisi noin 80 000 henkilön työllistämistä.

lisääntyvään teräksen sekä teollisuuteen ja rakentamiseen tarvittavien laitteiden kuljetustarpeeseen. Alueellisella tasolla, esimerkiksi Euroopassa ja Itämeren alueella, kuljetukset kehittyneiden teollisuusmaiden välillä lisääntyvät kasvavan kilpailun aiheuttaman erikoistumisen seurauksena. Maailmankaupan kehityksen, maiden erikoistumisen ja lisääntyvän kilpailun huomioon ottaen merenkululla on tehokkaana, turvallisenä ja ympäristöystävällisenä kuljetusjärjestelmänä hyvät kehittymismahdollisuudet pidemmälläkin tähtäimellä.

Kuljetusjärjestelmät ja logistiikka kehittyvät myös voimakkaasti erikoistumisen, uuden teknologian käyttöönoton ja yhteistyön kehittämiseksi annettavan tuen vaikutuksesta.³ Suuri osa Euroopan merikuljetusten määrällisestä kasvusta johtuu öljykaupan kasvusta. Sama koskee myös Suomen tuontikuljetusten kasvua (ks. kuvio).



Viennissä suomalaisten alusten osuus rahdeista on kaudella 1998–2004 jatkuvasti pienentynyt, vaikka viennin kokonaisarvo on kasvanut. Osuus alittaa tänään 20 prosenttia. Tuonnissa vastaava osuus on hieman yli 40 prosenttia. Kilpailulle ja teknologisesti kehittyneemmälle teollisuudelle korkea laatu, turvallisuus, joustavuus ja nopeus ovat vielä tärkeämpiä. Tämän toimialan aluksista tulee yhä erikoistuneempia ja ne kehittyvät samanaikaisesti kuljetusketjujen ja logistiikan kanssa. Kuljetukset integroituvat yhä enemmän yhteen merellisille järjestelmille ja klusterille annettavien palveluiden kanssa.

Tällaisin kehitysnäkymin Suomella perinteisenä merenkulkumaana on hyvät mahdollisuudet vahvistaa asemaansa ja kilpailukykyänsä.

³ Esim. EU:n intermodaalisten kuljetusten ohjelma, jossa useat liikennemuodot kytkeytyvät toisiinsa ja jossa painopiste on lähiliikenteessä (Short Sea Shipping).

Suomen merenkulkualan toiminnot maissa, kuten rahoitus, vakuutus, laivakauppa, satamat, yrityspalvelut, telakat, alihankkijat, varustamojen hallinto ja varusteteollisuus, muodostavat yhdessä oppilaitosten ja valtionhallinnon yksiköiden kanssa innovaatiojärjestelmän, jolla voi olla merkitystä merikuljetusten kehitykselle erityisesti Itämeren alueen kasvavissa talouksissa. Merenkulun tulevaisuus on riippuvainen uudistuksista kansainvälisessä taloudellisessa kehityksessä, jota oppiminen ja tieto edistävät.

Jotta Suomi voisi hyödyntää merenkulkuelinkeinojen kehityspotentiaalia ja meriklusteria on oman maan toimintaympäristön ja edellytysten oltava hallinnassa.

Kun kilpailuedellytykset ovat samat kuin Euroopan muilla merenkulkumailla, voivat suomalaiset merenkulkualan yrittäjät ja yritykset kokemuksellaan ja osaamisellaan myötävaikuttaa nykyaikaisen kuljetusinfrastruktuurin ja kansainvälisesti kilpailukykyisten merikuljetuspalvelujen tarjonnan syntymiseen.

Suomella on myös hyvin kehittynyt merenkulun ja merenkulkuun liittyvien elinkeinojen koulutusjärjestelmä maailmassa, jossa merenkulkijoihin, niin päällystöön kuin miehistöönkin, ja maihin sijoittuviin merenkulkuun liittyviin ammatteihin, kohdistetaan yhä suurempia vaatimuksia.

Merikuljetusten hallinnan ja meriklusterin kehitysmahdollisuuksien hyödyntämisen lisäksi on huoltovarmuuden turvaaminen Suomelle erityisen tärkeä kysymys.

Suomen maantieteellinen sijainti ja asema kuljetusinfrastruktuurissa huomioon ottaen voidaan suomalaisten hallinnassa olevilla aluksilla tapahtuvan viennin ja tuonnin tavoitetilaksi asettaa 40 prosenttia kokonaisviennistä ja – tuonnista. Yleensä valmiustavoitteet käsittävät pääasiassa tuonnin, koska perushuolto on turvattava, mutta myös viennillä on kriisitilanteessa suuri merkitys tärkeiden taloudellisten yhteyksien ylläpitämiseksi ja huollon rahoittamiseksi.

EU:n suuntaviivat merenkulun tiille

Euroopan komission ensimmäiset merenkulkua koskevat suuntaviivat laadittiin vuonna 1989, jolloin painopisteinä olivat työllisyys, osaaminen ja turvallisuus. Tukijärjestelmän tarkoituksena oli vähentää kustannuseroja mukavuuslippujen ja EU-lipun alla purjehtivien alusten välillä.

Vuonna 1997 laadittiin uudet suuntaviivat (97/C 109/01) komission vuoden 1996 ”Towards a New Maritime Strategy” -strategia-asiakirjan pohjalta. Suuntaviivoissa esitettiin merenkulun valtioneuvosten edellytykset EU-maiden merenkulun kilpailukykyyn parantamiseksi.

Valtaosa EU:n merenkulkumaista on käyttänyt kaikki tukimahdollisuudet hyväkseen, osin siten, että valtio ei peri tuloveroa ja sosiaaliturvamaksuja merenkulkijoilta, osin tonnistoveron avulla.

Tonnistovero, josta näyttää EU:ssa muodostuvan normaali varustamojen verotusmuoto, tarkoittaa pisteveroa suhteessa aluksen painoon, jolla oletetaan olevan yhteys aluksen ansaitsemiskykyyn. Tonnistoveron edellytetään periaatteessa muodostuvan alhaisemmaksi kuin tavallisen yhtiöveron. Alhaisempi verotus kytketään ehtoon sitoutumisajasta, joka on yleensä 10 vuotta.

Vuonna 2003 komissio teetti arvion vuoden 1997 valtioneuvosten suuntaviivoista. Uudet suuntaviivat (2004/C 13/03) tulivat voimaan 17.1.2004 ja niiden voimassaoloaika päättyy vuonna 2011. Valtiontuen suuntaviivojen tavoitteena on muun muassa

- edistää turvallista, tehokasta, turvattua ja ympäristöystävällistä meriliikennettä;
- edistää jäsenvaltioissa sijaitsevan meriklusterin lujittamista samalla kun pidetään yllä aluskantaa, joka on yleisesti kilpailukykyinen maailmanmarkkinoilla sekä

- säilyttää ja kehittää merenkulkualan osaamista ja turvata eurooppalaisten merenkulkijoiden työllisyys ja parantaa sitä

Komissio toteaa, että monet yhteisön ulkopuoliset maat houkuttelevat varustamoja edullisin veroehdoin ja ettei tällä hetkellä ole olemassa kansainvälisiä sääntöjä verokilpailun estämiseksi.

Tätä taustaa vasten parhain ratkaisu tuntuu olevan sellaisten olosuhteiden turvaaminen, jotka mahdollistavat ”oikeudenmukaisemman kilpailun mukavuusliputettujen alusten kanssa”.

Komission mukaan jäsenvaltioiden tapa käsitellä merenkulun tukia on suhteellisen yhteneväinen. Verokilpailua esiintyy ennen kaikkea jäsenvaltioiden kesken ja sen vastapainona rekisteröintiä kolmansiin maihin.

Merkillepantavaa on, että unionin laajentuminen on lisännyt jännettä kilpailussa esimerkiksi Suomen ja Viron välillä, joista jälkimmäisessä yhtiöverotuksen taso on matala.

Suuntaviivoissa komissio luettelee esimerkkejä toimenpiteistä, kuten poistojen nopeuttaminen, investointirahastojen verovapaus sekä tonnistovero, jota tosin pidetään valtiontukena, mutta joka takaa laadukkaasti työllisyyden maapuolen merenkulun ammateissa⁴.

Komission mukaan ”korkean tason työpaikkojen turvaaminen ja merenkulkualan kilpailukykyyn kohentaminen jäsenvaltioissa verotuksellisten kannustimien ja muiden koulutukseen ja turvallisuuden lisäämiseen liittyvien hankkeiden avulla helpottaa yhteisön laivaliikenteen kehittymistä maailmanmarkkinoilla.”⁵

Yhteenvedon voidaan sanoa, että EU:n merenkulun tuki, työhön liittyvine kustannuksineen (nettopalkka), verohelpotuksineen ja laadun edistämisineen (koulutus, turvallisuus, ympäristö), on suuntautunut ensisijaisesti kansainvälisiin kilpailuehtoihin ja, toiseksi, laadukkaaseen meriklusteriin, joka pystyy ylläpitämään ja parantamaan asiantuntemusta ja työllisyyttä.

Toimenpiteiden tarve

Merenkulkuelinkeinon kehitys, Suomen kuljetustarpeet ja kilpailijamaiden merenkulkupolitiikka huomioon ottaen hallituksen tulisi ryhtyä toimenpiteisiin kilpailukykyyn parantamiseksi.

Suomella on pitkäaikainen kokemus merenkulusta ja vahvoja meriklusteriin kuuluvia toimialoja, kuten laivanrakennus, koulutus, vakuutus, rahoitus, varusteluteollisuus, satamat ja varustamotoiminta.

Tonniston korkea keski-ikä heikentää tehokkuutta ja turvallisuutta. Alustekniikan ja polttoaineiden kehittyminen on vaikuttanut siihen, että uudemmat alukset ovat huomattavasti ympäristöystävällisempiä kuin vanhat.

Uudishankintoja edistämällä voidaan Suomen meriklusteria vahvistaa paremmalla laadulla, ottaen ympäristö huomioon ja parantamalla kilpailukykyä suhteessa muihin merenkulkumaihin. Tonnistoa uudistamalla hyödynnetään tietoa ja osaamista vaativasta merenkullisesta ympäristöstä ja kansainvälisestä kilpailusta. Suomen merenkulun kehittäminen turvaa myös työllisyyttä ja luo pysyviä ja turvallisia työpaikkoja.

Tonnistoveron vaihtoehtona voitaisiin ottaa käyttöön eräänlainen rahoitusluotto uudishankintoja varten myöhennetyt verotuksen (deferred taxation) muodossa. Järjestelmä voitaisiin suunnitella merenkulun veronhuojennuksista annetun lain periaatteiden (433/1981) mukaiseksi, niin sanotuksi alushankintavaraukseksi siten, että voitto tietyn ajanjakson, esimerkiksi viiden vuoden aikana voitaisiin varata tonniston uudishankintoja varten. Jollei investointia tehdä, varaus sisällytettäisiin normaaliin yhtiöverotukseen.

⁴ Esim. alusten hallinnointi, laivameklaritoiminta ja rahoitus

⁵ Suuntaviivojen kohta 3.1

Osingonjakoa verotettaisiin normaalisti ja varustamot saisivat siten yhä enemmän kannustimia uusinvestointeihin, jolloin ne olisivat vähemmän taipuvaisia voitonjakoon. Perusteena olisi, että suomalainen rahoitusjärjestelmä tonnistoveroineen ei ole toiminut markkinoiden mukaisesti (market failure) ja että tarvitaan siirtymäajan erityistoimenpiteitä tonniston uudistamiseksi muiden merenkulkumaiden tasolle (catching up).

Alushankintavarauksjärjestelmä

Tonnistoveron perusteellisempaa uudistusta odottaen hallitus voisi laatia lakiesityksen eduskunnalle niistä lähtökohdista, jotka ovat merenkulun verohuojennuksista annetun lain (433/1981) pohjana.

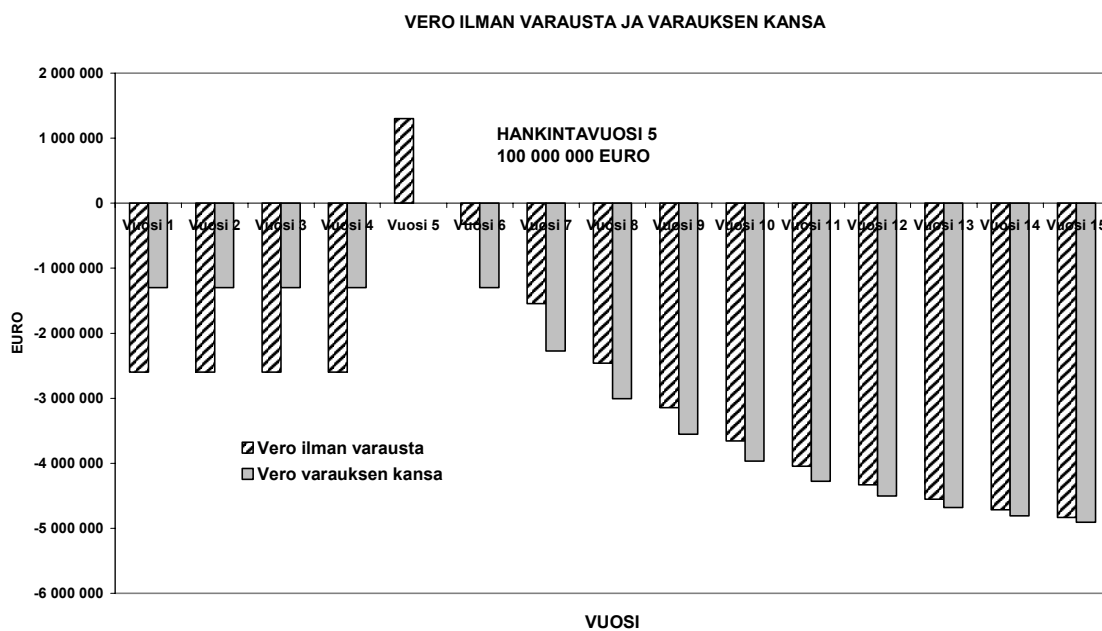
Laki sisältää kaksi peruseriaatetta:

1. Mahdollisuus tiettyinä ajanjaksona varata veroa edeltävä voitto uuden tai nykyaikaisen käytetyn tonniston hankintaan. Jollei varausta kyseisenä ajanjaksona käytetä, voitto on normaalin yhtiöveron alainen.
2. Vähennys laadunedistämistoimenpiteistä, koskien esimerkiksi jääluokkaa, ympäristöä, turvallisuutta ja osaamista.

Näiden tekijöiden lisäksi joissakin maissa käytetään korkotukia ja takauksia. EU:n suuntaviivoissa ei suositella korkotukia. Takauksien tarvetta voitaisiin kuitenkin tutkia laadittaessa lakiesitystä tonniston uudistamisen edistämiseksi.

Esimerkki

Seuraava esimerkki osoittaa alushankintavarauksen vaikutukset. Varustamo aikoo investoida 100 miljoonaa euroa uuteen alukseen viiden vuoden kuluttua. Osa voitosta, esimerkissä 50 prosenttia, varataan investointia varten neljän vuoden ajan. Verrattuna vastaavaan investointiin ilman varausta vero jää varausvuosina alhaisemmaksi. Sitä vastoin ensimmäisten investointia seuraavien vuosien aikana vero muodostuu korkeammaksi, koska poistot tehdään alemmasta arvosta, kun rahoitusluotto lasketaan mukaan.



Kuten taulukosta ilmenee, on kokonaisverotus kummassakin tapauksessa noin 42 miljoonaa euroa 15 vuoden ajanjaksolla. Alushankintavarauksella on siis veronmaksua lykkäävänä

toimenpiteenä uusinvestointeihin kannustava vaikutus. Valtion kannalta verotulot ovat kummassakin vaihtoehdossa suurimmaksi osaksi yhtä suuret. Verotulojen lykkääntymistä ja siitä aiheutuvaa korkomenetystä pitää verrata alusinvestoinneista saataviin hyötyihin.

Vaihtoehtona alushankintavarauksen käyttöön ottamiselle on jo suomalaisen tonniston korkea keski-ikä huomioon ottaen se, että uudishankintoja ei tehdä lainkaan. Tästä näkökulmasta investointi uuteen alukseen luo meriklusteriin uusia työpaikkoja, korkeampaa laatua ja kilpailukykyä sekä yli 42 miljoonan euron verran yhtiöverotuloja 15 vuoden ajan.

Esimerkin arvot voivat tietenkin vaihdella, mutta laskelma antaa selkeän viitteen alushankintavarauksen vaikutusten suunnasta.

Kommentti

Ratkaisevana erona tonnistoveron ja alushankintavarauksen välillä on, että tonnistovero useimmiten merkitsee veron alenemista, toisin sanoen varustamo pyrki osoittamaan sellaista voittoa, jonka seurauksena se maksaisi suurempaa yhtiöveroa, kun taas alushankintavarauksen merkitsee joko täyttä yhtiöveroa tietyn ajanjakson jälkeen tai uudistunutta tonnistoa, joka pidemmällä tähtäimellä tuo verotuloja yhtiöveron, uudistuneen kysynnän ja työntekijöiden maksaman kulutusveron muodossa samalla kun kilpailukyky paranee ja merenkulkuala ja meriklusteri kehittyy.

Tonnistoverojärjestelmä sisältää siten alentuneesta yhtiöverosta⁶ muodostuvan tukielementin, kun taas varaus poistojen lailla ajan mittaan tasaa yhtiöveron.

Suomen tonnistoverolaissa matkustaja-aluksilla tapahtuva veroton myynti on normaalin tuloveron alainen. Veroton myynti on olennainen osa Itämeren matkustaja-liikenteen kuljetusinfrastruktuuria ja samalla sen ehto. Yhdistämällä tavara- ja henkilökuljetukset erilaiseen toimintaan ja viihteeseen aluksella säännöllistä liikennettä on mahdollista ylläpitää vuoden ympäri. Korkeat aluskustannukset voidaan kantaa vain siten, että niiden vastapainona ovat verottomasta myynnistä saatavat tulot, mikä ei ole mahdollista nykyisen tonnistoverolain mukaan.

Tonnistoverolain uudistuksen tulee ottaa huomioon todellinen kilpailutilanne ja merenkulun tuet tärkeimmissä Itämeren maissa. Ruotsi selvittää parhaillaan tonnistoveron käyttöönottoa.

Verolykkäykseen perustuvassa varausjärjestelmässä riski, että osa tuesta ohjautuu ei-merenkululliseen toimintaan, on olematon⁷. Varausjärjestelmästä seuraa vain, että investoinnit uusiin aluksiin helpottuvat, mikä parantaa kilpailukykyä, turvallisuutta ja ympäristöä. Konsulttiyritys KPMG:n selvitysryhmän toimeksiannosta laatima raportti merenkulun tuista eräissä tärkeimmissä EU-maissa osoittaa, että varausjärjestelmät eivät enää ole tavallisia. Syynä tähän on se, että useimmat tonnistoverojärjestelyt ovat varustamoille edullisempia, koska niiden myötä varustamot saavat huomattavia verohelpotuksia.

Suomessa alushankintavarauksen käyttöönoton peruste on, että tonnistovero ei sen nykyisessä muodossa ole käyttökelpoinen. Niin kauan kuin tonnistoveron kokonaisuudistusta ei ole tehty, tilapäinen varausjärjestelmä olisi omiaan nykyaikaistamaan aluskantaa ja auttaisi osaltaan täyttämään yhteisön päämääriä merenkulun tuista annettujen suuntaviivojen mukaisesti.

⁶ Virossa varustamot eivät maksa yhtiöveroa, mitä voitaisiin pitää kilpailua vääristävänä valtiontukena.

⁷ se EU-komission suuntaviivat osa 3.1 viimeinen kappale.

Liikenne- ja viestintäministeriö

Yhteenveto laivanvarustustoimintaan
liittyvistä vero- ja muista tukimuodoista
eräissä keskeisissä maissa

Sisällys

1	Laivanvarustustoiminnan vero- ja muut tukimuodot Suomen kannalta keskeisissä maissa	3
2	Tonnistoverojärjestelmä	3
2.1	Järjestelmän käyttöönotto	3
2.2	Tonnistoverojärjestelmän tuen lopullisuus ja laajuus	3
2.2.1	Edun lopullisuus	3
2.2.2	Satamatoiminnot	4
2.2.3	Tax-free myynti	4
2.3	Lippuvaatimukset	5
3	Muut laivanvarustustoimintaa koskevat erityiset tukimuodot	5
3.1	Ruotsi	5
3.2	Ranska	6
3.3	Kreikka	6
3.4	Italia	6
4	Alushankintojen tukeminen	6
5	Miehistökustannuksia alentavat tuet, jotka myönnetään työnantajalle	7
5.1	Suora tuki	7
5.2	Sosiaalimaksujen huojennukset	7
5.3	Nettopalkkajärjestelmä	7
5.4	Ruotsin verotukijärjestelmä	8
6	Miehistökustannuksia alentavat tuet, jotka myönnetään työntekijöille	8
7	Sekamiehistöt	8
8	Saarikabotaasin tukeminen	9

1 Laivanvarustustoiminnan vero- ja muut tukimuodot Suomen kannalta keskeisissä maissa

Seuraavassa on tarkasteltu laivanvarustustoimintaan liittyviä vero- ja muita tukimuotoja eri Euroopan maissa. Nämä maat ovat Suomen kannalta keskeisiä vertailukohtia tarkasteltaessa Suomen vastaavia tuki- ja kannustusmuotoja. Tarkasteltavat maat ovat Alankomaat, Iso-Britannia, Irlanti, Ranska, Kreikka, Ruotsi, Tanska, Saksa, Norja, Belgia ja Italia.

2 Tonnistoverojärjestelmä

2.1 Järjestelmän käyttöönotto

Ensimmäisenä tonnistoverojärjestelmän otti käyttöönsä Kreikka, jossa sitä on sovellettu ainakin vuodesta 1959 lähtien. Kreikka uusi tonnistoverojärjestelmänsä vuonna 1975 annetulla lailla, jota on sen jälkeen täydennetty useaan otteeseen. Tonnistoverojärjestelmän ovat sen jälkeen Euroopan maista ottaneet käyttöön Norja ja Alankomaat vuonna 1996, Saksa vuonna 1999, Iso-Britannia vuonna 2000, Tanska vuonna 2001, Belgia vuonna 2002, Irlanti ja Ranska vuonna 2003 sekä Italia vuonna 2004.

Suomessa järjestelmä otettiin käyttöön vuonna 2002. Myös Espanjassa on otettu tonnistoverojärjestelmä käyttöön vuonna 2002.

Norjan järjestelmää muutetaan heinäkuusta 2005 alkaen. Järjestelmä ei enää tulevaisuudessa sovellu öljynporauslauttoihin. Toisaalta tonnistoveron määrää tarkistetaan alaspäin vuoden 1996 tasolle.

Vertailumaista Ruotsi on ainoa, jossa ei ole käytössä tonnistoverojärjestelmää. Ruotsissa on asetettu selvitysmies tutkimaan, olisiko Ruotsissa aiheellista ottaa käyttöön tonnistoverojärjestelmä. Selvitysmies antaa loppuraporttinsa marraskuussa 2005. Norjassa on vuonna 2005 alennettu tonnistoverotuksessa sovellettavaa verokantaa siten, että se vastaa keskeisten EU-maiden verorasitusta (Tanska, Alankomaat ja Iso-Britannia). Lisäksi Norjassa on asetettu työryhmä, joka tutkii nykyisen tonnistoverojärjestelmän ja laivanvarustustoimialan verotuksen kilpailukykyisyyttä. Selvitystyö valmistuu joulukuussa 2005.

2.2 Tonnistoverojärjestelmän tuen lopullisuus ja laajuus

2.2.1 Edun lopullisuus

Tonnistoverojärjestelmän antaman veroedun edullisuuteen vaikuttaa keskeisesti kaksi seikkaa. Ensinnäkin siihen vaikuttaa kysymys siitä, onko kyseessä lopullinen etu vai lykkäysetu.

Toiseksi edun määrään vaikuttaa se, miten tonnistoverojärjestelmä kattaa erilaisista toiminnoista saatavat tulot. Edun lopullisuudella tarkoitetaan sitä, että tonnistoverovelvollisen saamaan tuloon tai jakamaan voittoon ei myöhemmin kohdistu sellaista verotusta, joka poikkeaisi yleisistä verotussäännöistä. Keskeinen seikka tätä arvioitaessa on se, kohdistuuko tonnistoverovelvollisen yhtiön jakamaan osinkoon sellaista veroa, jota ei kohdistuisi normaalisääntöjen mukaisesti verotettavan verovelvollisen jakamaan osinkoon.

Kaikissa tonnistoverojärjestelmää soveltavissa vertailumaissa Norjaa lukuun ottamatta järjestelmästä saatava tuki on lopullinen verotuki. Tonnistoverojärjestelmän puitteissa laivanvarustustoimintaa harjoittava yhtiö on vapautettu normaalista yritysverotuksesta, jolloin yhtiön verorasitus on huomattavasti alempi. Tuen lopullisuudella tarkoitetaan sitä, että normaaliverotukseen verrattava tuki ei palaudu maksettavaksi myöhemmin esimerkiksi yhtiön jakaessa osinkoa osakkeenomistajilleen. Norjaa lukuun ottamatta mikään vertailumaista ei verota tonnistoverojärjestelmää soveltavan yhtiön jakamaa osinko eri tavalla kuin se verottaisi normaalin verotuksen piirissä olevan yhtiön jakamaa osinkoa.

Norjan nykyisessä tonnistoverojärjestelmässä tuki ei ole lopullinen, vaan voidaan puhua lykkäysedusta. Saatu etu palautuu verotuksen piiriin tonnistoverojärjestelmää soveltavan yhtiön jakaessa osinkoa osakkeenomistajilleen, jotka eivät kuulu tonnistoverotuksen piiriin. Tällaiseen osinkoon, kun se ei ole ollut normaalin yritysverotuksen kohteena, kohdistuu 28 %:n suuruinen vero. Lisäksi Norjan järjestelmässä tonnistoveron aluksella ei voi olla omaa työvoimaa, vaan se on vuokrattava tonnistoverotuksen ulkopuolella olevalta yritykseltä.

2.2.2 Satamatoiminnot

Tonnistoverotus koskee lähtökohtaisesti sellaista tuloa, joka saadaan välittömästi aluksen käyttämisestä kaupalliseen tarkoitukseen. Lisäksi jotkin vertailumaista laajentavat järjestelmän kattamaan myös satamassa tehtäviä toimintoja, kuten lastauksen, purkamisen, satamassa tapahtuvan väliaikaisen varastoinnin sekä joskus myös terminaalitoiminnot. Tällaisia maita ovat Tanska, Iso-Britannia ja Kreikka. Saksan, Belgian ja Italian osalta on epäselvää, kuuluvatko tällaiset toiminnot tonnistoverojärjestelmän piiriin.

2.2.3 Tax-free myynti

Useimmat maat soveltavat tonnistoverojärjestelmään kaikkeen aluksella tapahtuvaan myyntiin, kun tuotteiden tai palveluiden kulutus tapahtuu aluksella. Aluksen ulkopuolella kulutettavaksi tarkoitettu ns. tax-free myynti ei kuulu tonnistoverotuksen piiriin Tanskassa, Norjassa, Irlannissa ja Ranskassa.

Iso-Britannia ja Kreikka sisällyttävät myös ulkopuolella kulutettavaksi tarkoitettun myynnin järjestelmän soveltamispiiriin.

Saksan, Alankomaiden ja Belgian osalta tilanne on epäselvä, sillä lainsäätäjät ja veroviranomaiset eivät ole ottaneet asiaan selkeästi kantaa. Saksassa käsitys on se, että tax-free myynti olisi tonnistoverotuksen piiriin kuuluvaa liitännäistä toimintaa, mutta asiasta ei ole lopullista varmuutta. Alankomaissa ja Belgiassa tonnistoverotuksen piiriin kuuluvat kaikki välittömästi aluksen toiminnasta saatavat tulot, eikä näissä maissa ole lopullista varmuutta siitä, katsotaanko tax-free myyntien yhteyden aluksen käyttöön olevan välitöntä.

Italiassa tax-free myynnin kuulumisen järjestelmän piiriin on avoinna, sillä järjestelmän kattamista toiminnoista tullaan antamaan erillinen asetus. Asetusta ei toistaiseksi ole annettu.

2.3 Lippuvaatimukset

Eri maiden tonnistoverojärjestelmät asettavat erilaisia lippuvaatimuksia sen suhteen, minkälaiset yhtiöt ja alukset voivat kuulua tonnistoverojärjestelmän piiriin. Täysin ilman lippuvaatimusta tonnistoverojärjestelmää soveltavat nykyisin Tanskassa, Norja, Irlanti, Ranska ja Iso-Britannia.

Saksassa tonnistoverojärjestelmä edellyttää, että 25 % aluksista on rekisteröity kotimaassa. Belgia soveltaa EU-lipun vaatimusta. Myös Alankomaat soveltaa EU-lipun vaatimusta 30.6.2005 alkaen. Sitä ennen Alankomaissa ei ollut lippuvaatimusta lainkaan. Tanskassa annetaan mahdollisesti lähiaikoina lakiesitys, jonka mukaan 60 % vuokratonnistosta tulee olla rekisteröity EU:ssa. Iso-Britanniassa tullaan myös mahdollisesti muuttamaan lakia siten, että 60 % aluksista tulee olla EU-lipun alaisia. Kreikassa alusten tulee olla Kreikan lipun alaisia.

3 Muut laivanvarustustoimintaa koskevat erityiset tukimuodot

Vertailumaista Tanska, Norja, Saksa, Iso-Britannia, Alankomaat ja Irlanti eivät myönnä laivanvarustustoimintaa harjoittaville yhtiöille muita verohuojennuksia kuin edellä käsitelty tonnistoverojärjestelmään liittyvät huojennukset.

Muut huojennukset koskevat tilanteita, joihin tonnistoverojärjestelmä ei sovellu tai sitä ei ole valittu verovelvollisen toimesta sovellettavaksi.

3.1 Ruotsi

Ruotsissa ei laivanvarustustoimintaa harjoittava yhtiö voi saada verotuen, jonka suuruus määräytyy työntekijöiden palkkakustannusten ja palkkojen sivukustannusten perusteella. Asiaa on käsitelty tarkemmin kohdassa, jossa käsitellään työnantajan saamiin työvoimakustannuksiin kohdistuvia tukia.

3.2 Ranska

Ranskassa kuljetustoimintaa harjoittavat laivanvarustusyhtiöt voivat saada huojennuksen paikallisesta elinkeinoverosta. Huojennuksen voi saada riippumatta siitä, soveltaako yhtiö tonnistoverotusta vai ei.

3.3 Kreikka

Sellaiset yhtiöt, joiden toiminta rajoittuu muihin kuin matkustaja-alusten hallinnointiin, toimintaan, välitykseen, vuokraukseen, merivahingon selvitykseen tai vakuuttamiseen, voivat saada vapautuksen tuloveroista sekä myös välillisistä veroista. Alusten toiminnan tulee kuitenkin liittyä kansainväliseen meriliikenteeseen.

3.4 Italia

Italiassa laivanvarustustoimintaa harjoittava yhtiö voi saada veroedun, jos alusta käytetään kansainvälisessä liikenteessä ja alus on rekisteröity Italian lipun alle. Tällöin tulosta 80 % on verovapaata. Loppuosaa tulosta verotetaan normaalilla 33 %:n verokannalla. Efektiiiviseksi verokannaksi tulee tällöin 6,6 %. Tämän lisäksi yhtiö voi saada täydellisen vapautuksen paikallisverosta.

4 Alushankintojen tukeminen

Italiassa, Norjassa, Ruotsissa, Kreikassa, Iso-Britanniassa ja Irlannissa ei ole yleistä tukijärjestelmää, jolla tuettaisiin alushankintoja. Saksassa *Kreditanstalt für Wiederaufbau* myöntää tuettuja lainoja. Niitä voidaan myöntää myös merenkulkua harjoittaville yhtiöille. Tanskassa *Skibskreditfond* myöntää lainatakauksia alushankintoihin.

Kreikassa kaupalliseen tarkoitukseen hankitut laivat on vapautettu varainsiirtoverosta sekä arvonnäisäverosta.

Nopeutetut veropoiistot aluksista ovat mahdollisia Ranskassa (40 % hankintamenosta ensimmäisenä vuonna), Alankomaissa, Tanskassa, Iso-Britanniassa ja Belgiassa (20 % ensimmäisenä vuonna, 15 % toisena vuonna ja 10 % sen jälkeisinä vuosina alkuperäisestä hankintamenosta). Belgiassa on lisäksi mahdollisuus lisäpoistoon (30 %).

Jälleenhankintavarauksen aluksen myyntivoitosta voi verotuksessa tehdä Saksassa, Alankomaissa, Belgiassa ja Iso-Britanniassa.

Ranskassa aluksen luovutuksesta syntynyt voitto on tiettyjen edellytysten vallitessa verovapaa.

5 Miehistökustannuksia alentavat tuet, jotka myönnetään työnantajalle

Kreikassa ja Tanskassa ei tueta erikseen työnantajien miehistökustannuksia.

5.1 Suora tuki

Suoraa miehistökustannuksia varten annettavaa tukea on ainoastaan Norjassa, jossa työnantajille annetaan tiettyjen edellytysten täytyessä tukea, joka on tietty prosenttimäärä (9–12 %) työnantajan maksamista bruttopalkoista.

5.2 Sosiaalimaksujen huojennukset

Sosiaaliturvamaksujen huojennus- tai vapautusjärjestelmä on käytössä Norjassa, Irlannissa, Ranskassa ja Italiassa. Ranskassa vapautettu määrä on työnantajalle kuitenkin veronalaista tuloa, sillä se lisätään yhtiön veronalaiseen tuloon. Tämä pienentää osaltaan tuen määrää Ranskassa. Italiassa työnantajalle voidaan antaa alennus vakuutusmaksuista. Lisäksi työnantaja on Italiassa kokonaan vapautettu tilittämästä sosiaaliturvamaksuja niiden merimiesten osalta, jotka asuvat joko Italiassa tai muualla EU:n alueella, jos heihin sovelletaan Italian lainsäädäntöä.

Iso-Britanniassa ei ole varsinaista huojennusta työnantajan sosiaalimaksuista, mutta ne voidaan käytännössä välttää tekemällä työsopimukset ulkomaisen yhtiön kanssa, joka hoitaa niihin liittyvän hallinnon.

5.3 Nettopalkkajärjestelmä

Nettopalkkajärjestelmä tai vaikutuksiltaan vastaava järjestelmä on käytössä Norjassa, Alankomaissa, Belgiassa ja Italiassa. Nettopalkkajärjestelmällä tarkoitetaan järjestelmää, jossa työnantaja suorittaa palkkaan kohdistuvat ennakonpidätykset, mutta voi jättää tilittämättä verot veronsaajalle. Alankomaissa edun määrä on korkeintaan 40 % merimiesten palkkojen määrästä. Saksassa työnantaja voi jättää tilittämättä veronsaajalle 40 % palkkaverojen määrästä.

Nettopalkkajärjestelmällä tarkoitetaan tässä yhteydessä sellaista järjestelmää, jossa työnantaja pidättää maksamistaan palkoista palkkaveron (ennakonpidätyksenä), mutta ei ole velvollinen tilittämään sitä veronsaajalle. Tanskassa nettopalkkajärjestelmä tarkoittaa, että merimiehelle maksettu palkka tiettyjen edellytysten täytyessä on vapautettu verosta Tanskassa, jolloin työnantajan maksettavaksi jää palkka ilman verokustannuksia. Järjestelmän tekniset toteutustavat voivat siten vaihdella, samoin sen kohteena olevat ennakonpidätyksen alaiset erät. Tämän vuoksi eri maissa sovellettavat nettopalkkajärjestelmät eivät ole täysin yhteismitallisia.

5.4 Ruotsin verotukijärjestelmä

Ruotsissa varustamolautakunta (*rederinämnden*) voi myöntää työnantajalle laivanvarustustukea, jos alus työllistää miehistöä ja alus on rekisteröity kauppalaivaksi (kattaa henkilö- ja tavarakuljetukset) ja harjoittaa kansainvälistä kauppaa. Tuen määrä vastaa miehistölle maksettujen palkkojen ja niistä aiheutuneiden sosiaalikulujen määrää. Etu saadaan veroviranomaiselta veronhyvityksen kautta eli tuki voidaan vähentää suoraan yhteisöverosta. Etu pienentää siten yhtiön maksettavaksi tulevaa yhteisöveroa, jolloin miehistökustannuksia voidaan vyöryttää veronsaajan maksettavaksi. Teknisesti etu myönnetään antamalla hyvitys yhtiön verotilille, joka on veroviranomaisten ylläpitämä veronmaksutili.

6 Miehistökustannuksia alentavat tuet, jotka myönnetään työntekijöille

Saksassa, Ranskassa, Belgiassa ja Italiassa ei ole käytössä minkäänlaista tukimuotoa, jolla tuettaisiin merimiesten palkkaverotusta.

Erityinen palkkaverojärjestelmä on käytössä ainoastaan Kreikassa. Kreikassa merimiesten palkkatuloihin sovelletaan erityistä huojennettua verokantaa, joka on päällystön osalta 6 % ja muun miehistön osalta 3 %.

Merimiesten palkkatulosta tehtäviä verovähennyksiä voidaan tehdä Alankomaissa, Iso-Britanniassa, Irlannissa, Tanskassa, Norjassa ja Ruotsissa. Vähennys tehdään veronalaisesta tulosta.

7 Sekamiehistöt

Sekamiehistöt ovat sallittuja kaikissa vertailumaissa. Ilman rajoituksia ne ovat sallittuja Iso-Britanniassa ja Irlannissa.

Ranskassa ns. Keguelen-lipun alla olevista aluksista 35 % miehistöstä tulee olla ranskalaisia, minkä lisäksi kahden päällystön jäsenen tulee olla ranskalaisia.

Kreikassa 25 %:n miehistöstä tulee olla Kreikassa asuvia.

Alankomaissa vähintään kapteenin tulee olla Alankomaissa asuva, jos alus kulkee Alankomaiden lipun alla.

Norjassa vain Norjassa tai ETA-maissa asuvat voivat toimia päällystönä, jos laiva ylittää 250 nettotonnia.

Ruotsissa on käytössä ns. TAP-sopimusjärjestelmä, joka mahdollistaa käytännössä sekamiehistöt.

Saksassa kapteenin ja muiden päällystään kuuluvien tulee olla joko Saksan tai muun EU-maan kansalaisia, kun kyseessä on Saksan lipun alla oleva alus.

Tanskassa aluksen kapteenin tulee yleensä olla EU-kansalainen.

Italialaisella aluksella tulisi olla miehistö, joka koostuu EU-maiden kansalaisista. Ulkomaisessa rekisterissä olevassa aluksessa tulee olla vähintään 6 päällystään kuuluvaa EU-maan kansalaista. Työnantajan ja työntekijäjärjestöjen väliseen sopimukseen perustuen on mahdollista käyttää myös EU:n ulkopuolista työvoimaa.

Belgiassa päällystään kuuluvien henkilöiden tulee olla EU:ssa asuvia henkilöitä.

8 Saarikabotaasin tukeminen

Saarikabotaasia ei tueta lainkaan vertailumaista Ruotsissa, Saksassa, Alankomaissa, Belgiassa ja Irlannissa. Sitä tuetaan eri muodoissa Tanskassa, Norjassa, Iso-Britanniassa, Kreikassa, Ranskassa ja Italiassa.

Tanskassa ei anneta yleistä valtiontukea, mutta Tanskan valtio tarjoaa sopimukseen perustuvaa korvausta edellyttäen, että lähtötiheys on tietyn suuruinen. Myös muita ehtoja saatetaan asettaa. Tanskan valtio pyytää yrityksiltä tarjouksia koskien saarikabotaasi-toimintoja.

Norjassa myös saarikabotaasin osalta voidaan myöntää työnantajille palkkakustannusten tukia.

Iso-Britanniassa tukea annetaan ainoastaan Skotlannissa mantereeseen ja Skotlantiin kuuluvien saarten välisessä liikenteessä. Tuki annetaan suoraan lauttaliikennöitsijöille.

Kreikan valtio myöntää vakiosuuruista avustusta, jonka suuruus määräytyy määränpään mukaan. Ministeriö määrittää tuen piirissä olevat satamat ja tuen määrän.

Ranskassa on mahdollisuus saada tukea tutkimuksiin, jotka koskevat uusien lyhyiden merireittien toteuttamiskelpoisuutta sekä tukea reittien aloittamiseen. Lisäksi tukea voidaan antaa sellaisille yrityksille, jotka tiekuljetuksia korvaavia kuljetusmuotoja.

Italiassa saarikabotaasia harjoittavat aluksenomistajat saavat 25 %:n huojennuksen tilitettävistä työnantajan ja työntekijän sosiaaliturvamaksuista niiden merimiesten osalta, jotka ovat Italiasta tai EU:sta ja joihin sovelletaan Italian lainsäädäntöä. Tämä edellyttää, että alukset on rekisteröity Italian kansainväliseen rekisteriin. Jos alus, joka on rekisteröity yllä mainittuun rekisteriin harjoittaa saarikabotaasitoimintaa korkeintaan kuusi kertaa kuussa tai jokainen matka on yli 100 mailia, työnantaja on kokonaan vapautettu sosiaaliturvamaksujen maksamisesta.

Seuraavassa taulukossa on yhteenveto merenkulun tukimuodoista keskeisissä vertailumaissa. Sen jälkeen olevassa taulukossa on esitetty tarkemmin näitä tukimuotoja vertailumaissa.

	Ruotsi	Tanska	Norja	Saksa	Iso-Britannia	Alankomaat	Kreikka	Irlanti	Belgia	Ranska	Italia
Tonnistovero											
Järjestelmä käytössä	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Sovellettu vuodesta	-	2001	1996	1999	2000	1996	1959	2003	2002	2003	2004
Lippuvaatimukset	-	Ei	Ei	25% kotim.	60% EU	EU	Oma maa	Ei	EU	Ei	Oma maa
Veroedun laajuus											
Satamatoiminnot	-	Kyllä	Ei	Epäselvää	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei	Ei tiedossa	Ei	Ei tiedossa
Tax-free ulosmyynti	-	Ei	Ei	Epäselvää	Kyllä	Epäselvää	Kyllä	Ei	Ei tiedossa	Ei	Ei tiedossa
Veroedun lopullisuus	-	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä

Muut erityiset verojärjestelmät

Muita yritysten erityisiä verojärjestelmiä	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä
--	-------	----	----	----	----	----	-------	----	-------	-------	-------

Alushankintojen tukijärjestelmät

Korkotuki	Ei	Ei	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei
Lainatakausjärjestelmä	Ei	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei
Nopeutetut poistot	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei
Jälleenhankintavarausmahdollisuus	Ei	Ei	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei

Miehistökustannukset, työnantaja

Suora tuki	Ei	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei
Sosiaalimaksujen huojennus	Ei	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Ei	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä
Nettopalkkajärjestelmä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä 40%	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Ei	Kyllä
Erityinen verojärjestelmä	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei

Miehistökustannukset, työntekijä

Erityinen palkkaverojärjestelmä	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Ei
Verovähennys	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Ei

Sekamiehistöt

Sekamiehistön käyttöille asetettu rajoituksia	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä
---	-------	-------	-------	-------	----	-------	-------	----	-------	-------	-------

Saarikabotaasin tukeminen

Mahdollisuus saada tukea saarikabotaasiin	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei	Kyllä	Ei	Ei	Kyllä	Kyllä
---	----	-------	-------	----	-------	----	-------	----	----	-------	-------

	Ruotsi	Tanska	Norja
Tonnistovero	<p>Ruotsissa ei ole tonnistoverojärjestelmää.</p> <p>Ruotsin hallitus on 2004 asettanut selvitysmiehen tutkimaan mahdollisuutta säätää tonnistoverolaki. Selvitysmies julkaisee tuloksensa marraskuussa 2005.</p>	<p>Tonnistoverojärjestelmä on ollut voimassa vuodesta 2001 lähtien.</p> <p>Tonnistoverojärjestelmän soveltamiselle ei ole asetettu alusten rekisteröintivaatimuksia. (Mahdollisesti lähiaikoina annetaan lakiehdotus, jonka mukaan 60 % vuokratonnistosta on oltava rekisteröity EU:ssa.)</p> <p>Järjestelmää sovelletaan merenkulkutoimintoihin (matkustajien ja tavaroiden kuljetus) ja siihen läheisesti liittyviin toimintoihin, kuten ahtaus-, ja terminaalitoimintoihin. Lisäksi esim. aluksella kulutettavien tuotteiden myynti sekä liiketilojen leasing aluksella kuuluvat näihin toimintoihin. Järjestelmää ei sovelleta alukselta ulos myytäviin tuotteisiin ("tax-free myynti"), vaan nämä samoin kuin muut toiminnot ovat normaalin</p>	<p>Tonnistoverojärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 1996. Sovellettavaa verokantaa on alennettu vuodelle 2005. Lisäksi on asetettu työryhmä, joka tutkii järjestelmän kilpailukykyä. Selvitys tästä valmistuu joulukuussa 2005.</p> <p>Järjestelmä on lippuneutraali, eli se ei edellytä, että alusten pitäisi kulkea Norjan lipun alla.</p> <p>Järjestelmää ei sovelleta alukselta ulos myytäviin tuotteisiin ("tax-free myynti") Myös rahoitusomaisuuden perusteella saadut nettotulot ovat järjestelmän ulkopuolella. Nämä toiminnot ovat normaalin yritysverotuksen piirissä (verokanta 28%). Järjestelmää ei sovelleta satamatoimintoihin.</p>

	Ruotsi	Tanska	Norja
		<p>yrittöiden verotuksen piirissä (verokanta 30 %, ehdotettu alennettavaksi 28 %:iin).</p> <p>Tonnistoverojärjestelmään liittyvä veroetu on lopullinen.</p> <p>Järjestelmää on pidetty onnistuneena ja melkein kaikki merenkulkua harjoittavat yhtiöt kuuluvat järjestelmän soveltamisen piiriin.</p>	<p>Järjestelmä ei anna lopullista veroetua, vaan ainoastaan verotuksen lykkäys-edun.</p> <p>Järjestelmän käyttöönoton jälkeen moni yritys päätti liittyä järjestelmän soveltamisen piiriin, mutta viime vuosina moni yritys on päättänyt siirtyä takaisin tavalliseen verotukseen.</p> <p>Järjestelmää soveltaa 620 yhtiötä. Järjestelmän tarjoaman kokonaistuen määrästä ei ole tarkkoja tietoja.</p>
Muut erityiset verojärjestelmät merenkulkua harjoittaville yhtiöille	(Ks. Miehistökustannukset, työnantajan saamat tuet ja huojenukset.)	-	-
Alushankinnat	-	<p>Tanskan <i>Skibskreditfond</i> myöntää lainatakauksia.</p> <p>Etupainotteisia poistoja myönnetään aluksille, jotka alittavat 20 bruttotonnistoa.</p>	-

	Ruotsi	Tanska	Norja
Miehistökustannukset, työnantajan saamat tuet ja huojennukset	Varustamolautakunta (<i>rederinämnden</i>) voi myöntää työnantajalle laivanvarustustukea, jos alus työllistää miehistöä ja alus on rekisteröity kauppalaiivaksi (kattaa henkilö- ja tavarakuljetukset) ja harjoittaa kansainvälistä kauppaa. Tuen määrä vastaa miehistölle maksettujen palkkojen ja niistä aiheutuneiden sosiaalikulujen määrää. Etu saadaan veroviranomaiselta veronhyvityksen kautta eli tuen määrä voidaan vähentää suoraan yhteisöverosta.	-	Työnantajille annetaan tiettyjen edellytysten täytyessä tukea, joka on tietty prosenttimäärä (9–12 %) työnantajan maksamista bruttopalkoista. Lisäksi työnantaja voi tiettyjen edellytysten täytyessä saada korvauksen joka vastaa työnantajan ennakonpidätystä, sosiaaliturvamaksuja ja työntekijän sosiaaliturvamaksua (nettopalkkakorvaus). Viimeksi mainittu korvaus koskee vain miehistöä kansainvälisessä lauttaliikenteessä ja rajoitettua määrää henkilöitä öljyyn liittyvissä offshore-toiminnoissa.
Miehistökustannukset, työntekijöiden saamat tuet ja huojennukset	Ruotsissa asuva miehistöön kuuluva työntekijä voi saada palkkatulonsa perusteella laivatulovähennyksen tai erityisen verosta tehtävän vähennyksen, jos hän työskentelee ruotsalaisella aluksella tai ulkomaisella aluksella, jonka ruotsalainen työnantaja on vuokrannut bareboat-ehdolla. Laivatulovähennyksen vuotuinen määrä on 35 000 SEK sisävesiliikenteessä ja 36 000 SEK pitkän matkan liikenteessä. Verosta tehtävä vähennys on 9 000 SEK	Erityisiä sääntöjä miehistön veronalaisen tulon laskemisesta. Näitä sääntöjä sovelletaan vain, jos alukset ovat rekisteröityneet Tanskassa ja bruttotonnisto ylittää 100. Nykyisessä järjestelmässä miehistö voi saada etuja nettopalkkajärjestelmästä ja ylimääräisistä vähennyksistä.	Tiettyjen edellytysten täytyessä Norjassa asuville merimiehille myönnetään työtulosta vähennys, joka on enintään 30 % nettotulosta ja jonka enimmäismäärä on noin 9 690 euroa (80 000 NOK). Tukimuodon kokonaisvaikutus on 340 MNOK.

	Ruotsi	Tanska	Norja
	sisävesiliikenteessä ja 14 000 SEK pitkän matkan liikenteessä.		
Sekamiehistö	<p>Ruotsissa on voimassa ns TAP-sopimus (tillfälligt anställd personal). Sopimus mahdollistaa tietyissä tilanteissa ulkomaisen miehistön palkkaamisen tiettyä ennalta määritettyä ajanjaksoa varten.</p> <p>TAP – järjestely on tarkoitettu Ruotsin ulkopuolella ja erityisesti EU/ETA alueen ulkopuolella asuville merimiehille. Järjestelyn tarkoituksena on parantaa Ruotsin lipun alla purjehtivien alusten kilpailukykyä.</p> <p>Järjestelyä voidaan soveltaa vain Ruotsin lipun alla purjehtiviin aluksiin. Matkustaja-alukset, hinausalukset ja alukset, joita pääasiassa käytetään kotimaiseen merenkulkuun, eivät ole järjestelmän piirissä.</p> <p>Ainakin puolet miehistöstä järjestelmän piiriin kuuluvilla aluksilla pitäisi olla tavanomaisen sopimuksen (Storsjöavtalet) mukaisesti palkattu. Loppuosa miehistöstä voi olla TAP-</p>	<p>Aluksen kapteenin on oltava EU-kansalainen. Jos kyseessä on eitanskalainen kapteeni hänen koulutuksensa tulee täyttää tietyt edellytykset. Muun miehistön suhteen ei ole olemassa kansalaisuusvaatimusta. Vuona 2003 31 % tanskalaisilla aluksilla työskennelleistä merimiehistä oli muita kuin tanskalaisia.</p>	<p>Norjan lainsäädäntö mahdollistaa sekamiehistön käyttämisen ja käytännössä tämä on tavallista.</p> <p>Norjan lainsäädäntö asettaa tiettyjä vaatimuksia henkilöille, jotka saavat työskennellä norjalaisilla aluksilla.</p> <p>Vain Norjassa tai ETA-valtiossa asuvat voivat toimia päällystönä, jos laiva ylittää 250 nettotonnistoa. Muun maalaisia voidaan hyväksyä hakemuksen perusteella.</p> <p>Vuonna 2003 52 % Norjassa rekisteröidyistä aluksista työskentelevistä oli norjalaisia. Norjan kansainvälisessä alusrekisterissä olevilla aluksilla työskentelevistä 84 % oli muita kuin norjalaisia.</p>

	Ruotsi	Tanska	Norja
	sopimusehtojen mukaisesti palkattu.		
Saarikabotaasin tukeminen	-	Tanskan valtio pyytää yrityksiltä tarjouksia koskien saarikabotaasi-toimintoja. Yleistä valtiontukea ei anneta, mutta Tanskan valtio tarjoaa sopimukseen perustuvaa korvausta edellyttäen, että lähtötiheys on tietyn suuruinen jne.	(Mahdollisuus palkkatukeen, katso työnantajan saamat tuet yllä.)

	Saksa	Iso-Britannia	Alankomaat
Tonnistovero	<p>Tonnistoverojärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 1999.</p> <p>Tonnistoverojärjestelmän soveltaminen edellyttää, että verovelvollisella on johtopaikka Saksassa. Lisäksi edellytetään, että ulkomailla rekisteröityjen alusten tonniston määrä ei ole yli kolminkertainen Saksassa rekisteröityjen alusten tonnistoon verrattuna.</p> <p>Järjestelmää sovelletaan tiettyjen kansainvälisessä liikenteessä kulkevien alusten merenkulkutoimintoihin (matkustajien ja tavaroiden kuljetus) ja siihen läheisesti liittyviin toimintoihin. Esim. aluksen myynnin katsotaan olevan kuljetustoimintoihin läheisesti liittyvä toiminta. Tavaroiden myynti ulos laivasta ("Tax free" myynti) näyttäisi olevan järjestelmän piiriin kuuluva toiminto, mutta aivan selvää tämä ei ole. Muut kuin</p>	<p>Tonnistoverojärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 2000 lähtien (perustuu Alankomaiden järjestelmään).</p> <p>Järjestelmä soveltuu myös mukavuuslipun alla kulkeviin aluksiin, mutta tarkoituksena on muuttaa soveltamisala vastaamaan Yhteisön suuntaviivoja C(2004)43, jolloin 60 % aluksista täytyy olla EU-lipun alaisia.</p> <p>Järjestelmä soveltuu periaatteessa kaikkeen tuloon, ml. tavaroiden myynti ulos laivasta (mm. alkoholin, parfyymien ja tupakan "tax-free myynti", mutta ei koske ylellisyystuotteita). Myös ahtaustoiminnot ja väliaikainen varastointi soveltuvat. Muut toiminnot ovat normaalin yritysverotuksen piirissä (verokanta 30 %).</p>	<p>Tonnistoverojärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 1996 lähtien.</p> <p>Järjestelmä soveltuu 30.6.2005 alkaen vain EU-lipun alla rekisteröityihin aluksiin (sitä ennen ei lippuvaatimuksia).</p> <p>Järjestelmä soveltuu laivaliikenteestä tai siihen välittömästi liittyvästä toiminnasta saatuun tuloon (ml. toiminnassa käytetyn kiinteistön myynti). Sen soveltuminen alukselta ulos myytäviin tuotteisiin ("tax-free myynti") on selkeiden säännösten puuttuessa epäselvää. Muut toiminnot ovat normaalin yritysverotuksen piirissä (verokanta 27–31.5 %).</p>

	Saksa	Iso-Britannia	Alankomaat
	<p>kuljetustoimintoihin läheisesti liittyvät toiminnot ovat normaalin yritysverotuksen piirissä (yhteenlaskettu keskimääräinen verokanta noin 38,7 %).</p> <p>Tonnistoverojärjestelmään liittyvä veroetu on lopullinen.</p> <p>Ei tarkkoja tietoja siitä, miten monta yritystä kuuluu järjestelmän piiriin.</p>	<p>Tonnistoverotuksesta saatava veroetu on lopullinen veroetu.</p> <p>Tonnistoveroon siirtymisen jälkeen Iso-Britanniassa rekisteröityjen alusten määrä on kasvanut 250 % ja siellä sijaitsevien alusten määrä on kaksinkertaistunut. Järjestelmää vuonna 2004 soveltaa 71 yritystä, joilla on 758 alusta.</p>	<p>Tonnistoverotuksesta saatava veroetu on lopullinen veroetu.</p> <p>Ei tarkkoja tietoja siitä, kuinka monta yritystä järjestelmän piirissä.</p>
Muut erityiset verojärjestelmät merenkulkua harjoittaville yhtiöille	-	-	-
Alushankinnat	<p><i>Kreditanstalt für Wiederaufbau</i> myöntää tuettuja lainajärjestelyjä, joita voidaan myöntää myös merenkulkua harjoittaville yhtiöille.</p> <p>Yleinen jälleenhankintavaraus on mahdollinen verotuksessa aluksen luovutuksen yhteydessä.</p>	<p>Yleinen mahdollisuus tehdä verotuksessa jälleenhankintavaraus.</p>	<p>Mahdollisuus nopeutettuun poistomenettelyyn alushankintojen osalta. Lisäksi yhtiöt, jotka voisivat kuulua tonnistoverotuksen piiriin, mutta eivät ole siihen hakeutuneet, voivat tehdä satunnaisia poistoja (enintään 20 % poistopohjasta).</p> <p>Yleinen jälleenhankintavaraus on mahdollinen verotuksessa aluksen</p>

	Saksa	Iso-Britannia	Alankomaat
			luovutuksen yhteydessä.
Miehistökustannukset, työnantajan saamat tuet ja huojennukset	Omalla tai bareboat-aluksella toimintaa harjoittavat työnantajat voivat pitää 40 % siitä palkkaverosta, jonka he ovat pidättäneet miehistön palkoista. Edellytyksenä on mm. että alus kulkee Saksan lipun alla ja että alus toimii kansainvälisessä liikenteessä.	- Työnantajan sosiaalimaksut voidaan käytännössä välttää tekemällä työsopimukset ulkomaisen yhtiön kanssa, joka hoitaa niihin liittyvän hallinnon.	Työnantaja on oikeutettu alennettuun palkkaveron tilittämisen. Edun määrä on enintään 40 % merimiesten palkoista. Etu myönnetään ainoastaan, jos alus kulkee Alankomaiden lipun alla.
Miehistökustannukset, työntekijöiden saamat tuet ja huojennukset	-	Iso-Britanniassa asuva miehistöön kuuluva henkilö voi saada verotuksessa merenkulkijoiden tuloihin liittyvän vähennyksen. Vähennyksen käytännön merkitys on se, että palkkatulo ei ole lainkaan Iso-Britanniassa verotettavaa tuloa siltä osin kuin työtehtävät on tehty maan ulkopuolella.	Työntekijät, jotka tavallisesti työskentelevät yli 180 päivää aluksella saavat vähentää 4 euroa laivalla vietettyä päivää kohden.
Sekamiehistö	Sekamiehistön käyttäminen on mahdollista. Kapteenin ja muiden päällystöön kuuluvien osalta vaatimuksena on, että heidän pitää olla Saksan tai EU-valtion kansalaisia, kun kyseessä on Saksan lipun alla kulkeva alus. Sekamiehistöjä käytetään yleisesti.	Sekamiehistöt ovat sallittuja ilman rajoituksia.	Sekamiehistöt ovat sallittuja. Vähintään kapteenin tulee olla Alankomaissa asuva, jos alus kulkee Alankomaiden lipun alla.

	Saksa	Iso-Britannia	Alankomaat
	Suurin osa saksalaisista aluksista kulkee toisen valtion lipun alla.		
Saarikabotaasin tukeminen	-	Iso-Britannia tukee saarikabotaasia jossakin määrin Yhteisön suuntaviivojen puitteissa. Tukea annetaan ainoastaan Skotlannissa mantereen ja Skotlantiin kuuluvien saarten välisessä liikenteessä. Tuki annetaan suoraan lauttaliikennöitsijöille.	-

	Kreikka	Irlanti	Belgia
Tonnistovero	<p>Tonnistoverojärjestelmä on käytössä vuodesta 1959. Nykyinen tonnistoverolaki säädettiin 1975.</p> <p>Järjestelmä soveltuu Kreikan lipun alla kulkeviin aluksiin, joita käytetään kaupallisiin tarkoituksiin.</p> <p>Järjestelmä soveltuu kaikkeen kaupallisessa käytössä olevasta aluksesta saatuun tuloon, ml. tavaroiden myynti riippumatta käyttöpaikasta ("tax-free myynti") ja aluksella myydyt palvelut. Muut toiminnot ovat normaalin yritysverotuksen piirissä. Järjestelmä kattaa myös satamatoiminnoista saatavat tulot.</p> <p>Tonnistoverotuksesta saatava veroetu on lopullinen veroetu.</p>	<p>Tonnistoverojärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 2003 lähtien.</p> <p>Tonnistoverojärjestelmän soveltaminen ei edellytä, että alukset olisi rekisteröity Irlannissa.</p> <p>Järjestelmä soveltuu matkustaja- ja tavaraliikenteestä saatuun tuloon sekä laivalla kulutettavien tuotteiden myyntiin. Se ei sovellu alukselta ulos myytäviin tuotteisiin ("tax-free myynti"), vaan nämä samoin kuin muut toiminnot ovat normaalin yritysverotuksen piirissä (verokanta 12,5 %).</p> <p>Tonnistoverotuksesta saatava veroetu on lopullinen veroetu.</p> <p>Ainoa julkinen osakeyhtiö Irlannissa, joka harjoittaa laivaliikennettä, on ottanut järjestelmän käyttöön. Järjestelmä on otettu yleisemminkin laajalti käyttöön.</p>	<p>Tonnistoverojärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 2002 lähtien.</p> <p>Järjestelmä soveltuu EU-lipun alla kulkeviin aluksiin.</p> <p>Järjestelmä soveltuu matkustaja- ja tavaraliikenteestä saatuun tuloon, muuhun välittömästi kansainvälisessä liikenteessä olevasta aluksesta saatuun tuloon sekä luonnonvarojen tutkimisesta saatuun tuloon. On epäselvää, soveltuuko järjestelmä esimerkiksi alukselta ulos myytäviin tuotteisiin ("tax-free myynti") ja satamatoimintoihin.</p> <p>Tonnistoverotuksesta saatava veroetu on lopullinen veroetu.</p> <p>Soveltamisesta ei ole olemassa tietoa.</p>

	Kreikka	Irlanti	Belgia
Muut erityiset verojärjestelmät merenkulkua harjoittaville yhtiöille	Vapautus tuloveroista ja välillisistä veroista. Vapautus soveltuu ulkomaisiin laivayhtiöihin, joilla on sivuliike Kreikassa sekä kreikkalaisiin yhtiöihin, joiden toiminta rajoittuu muiden kuin matkustaja-alusten hallinnointiin, toimintaan, välitykseen, vuokraukseen, merivahingon selvitykseen tai vakuuttamiseen. Alukset voivat olla Kreikan tai muun lipun alla. Niiden toiminnan tulee liittyä kansainväliseen liikenteeseen.	-	-
Alushankinnat	Kaupalliseen käyttöön hankitut laivat on vapautettu varainsiirtoverosta ja arvonnlisäverosta.	Ei yleistä tukijärjestelmää. Kannattamattomien liikennereittien liikennöitsijöitä tuetaan yleisen liikennetukijärjestelmän puitteissa (ml. harvaan asutut saaret). Tukien määrästä ja kohdistumisesta ei julkaistua tietoa.	Muut kuin tonnistoverotettavat laivanvarustustoimintaa harjoittavat yhtiöt voivat saada nopeutettuja poistoja (20 %, 15 % ensimmäisinä vuosina ja sen jälkeen 10 %) sekä lisäpoistoja (30 %) alusten hankintamenoista. Merikuljetukseen tarkoitettujen alusten lainakiinnitysten rekisteröintimaksuista (0,5–1,0% kiinnityksen määrästä) voi saada huojennuksen. Jälleenhankintavaraus on mahdollinen verotuksessa aluksen luovutuksen yhteydessä.

	Kreikka	Irlanti	Belgia
Miehistökustannukset, työnantajan saamat tuet ja huojennukset	-	Työnantajan sosiaaliturvamaksujen voidaan maksaa takaisin työnantajalle (10,75 % palkoista).	Työnantaja voi jättää tilittämättä työntekijöiltä pidättämänsä palkkaveron.
Miehistökustannukset, työntekijöiden saamat tuet ja huojennukset	Palkkatuloihin sovelletaan päällystön osalta 6 %:n ja sitä alemman tasoisen miehistön osalta 3 %:n verokantaa (normaali palkkatulon verokanta voi olla jopa 40 %).	Työntekijät, jotka ovat työskennelleet ainakin 161 päivää vuodessa merellä, saavat tehdä vähennyksen, jonka määrä on 6 349 euroa vuodessa.	-
Sekamiehistö	Miehistöstä vähintään 25 %:n tulee olla Kreikan kansalaisia. Vuokratun ulkomaisen työvoiman käytön määrä vaihtelee ministeriön päätöksen mukaan. Sekamiehistön käyttö on tavanomaista.	Sekamiehistöt ovat sallittuja ilman rajoituksia. Sekamiehistöjä käytetään yleisesti.	Päällystään kuuluvien tulee olla EU:ssa asuvia henkilöitä.
Saarikabotaasin tukeminen	Valtio myöntää vakiosuuruista avustusta, jonka suuruus määräytyy määränpään mukaan. Ministeriö määrittää tuen piirissä olevat satamat ja tuen määrän.	-	-

	Ranska	Italia
Tonnistovero	<p>Tonnistoverojärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 2003.</p> <p>Järjestelmä soveltuu myös mukavuuslippujen alla kulkeviin aluksiin.</p> <p>Järjestelmä soveltuu toimintoihin, jotka saadaan välittömästi kaupallisessa käytössä olevasta aluksesta. Se ei sovellu alukselta ulos myytäviin tuotteisiin ("tax-free myynti"), vaan nämä samoin kuin muut toiminnot ovat normaalin yritysverotuksen piirissä (verokanta 33,83 tai 34,43 %). Järjestelmä ei myöskään kata satamatoiminnoista saatavia tuloja.</p> <p>Tonnistoverotuksesta saatava veroetu on lopullinen veroetu.</p> <p>Toistaiseksi ei tarkkoja tietoja kuinka monta yritystä järjestelmän piirissä. Verotuen määräksi arvioitu 9 MEUR</p>	<p>Tonnistoverojärjestelmä on ollut käytössä vuodesta 2004.</p> <p>Järjestelmä soveltuu Italiassa rekisteröityihin aluksiin (International Register).</p> <p>Järjestelmää sovelletaan toimintoihin, jotka välittömästi liittyvät laivaliikennetoimintaan. Lisäksi sitä sovelletaan tätä täydentävään ja liitännäiseen toimintaan, jotka määritellään tarkemmin ministeriön asetuksessa. Asetusta ei ole toistaiseksi annettu, minkä vuoksi ei ole tiedossa, soveltuuko se esim. alukselta ulos myytäviin tuotteisiin ("tax-free myynti"). Muut toiminnot ovat normaalin yritysverotuksen piirissä (verokanta 33 %).</p> <p>Tonnistoverotuksesta saatava veroetu on lopullinen veroetu.</p> <p>Ei vielä tarkkoja tietoja siitä, kuinka monta yritystä järjestelmän piirissä.</p>

	Ranska	Italia
	ensimmäisenä vuotena.	
Muut erityiset verojärjestelmät merenkulkua harjoittaville yhtiöille	Huojennus elinkeinoverotuksessa sellaisille kuljetusta harjoittaville ja aluksia omistaville yhtiöille. Elinkeinoverotuksen huojennus voi olla yhtiölle huomattava.	Jos alusta käytetään kansainvälisessä liikenteessä ja se on rekisteröity Italian lipun alle, tulosta 80 % on verovapaata. Loppuosasta (20 %) maksetaan veroa normaalin 33 %:n verokannan mukaan. Lisäksi myönnetään täysi vapautus paikallisverosta.
Alushankinnat	<p>Mahdollisuus suurin poistoihin verotuksessa (jopa 40% aluksen hankintamenosta ensimmäisenä vuonna) käytettäessä taloudellista etu yhtymää.</p> <p>Lisäksi aluksen luovutuksesta syntynyt luovutusvoitto verovapaa tiettyjen edellytysten täytyessä.</p> <p>Alushankinnan tukiin tarvitaan Ranskan valtiovarainministeriön lupa. Lupia on heinäkuuhun 2004 mennessä myönnetty 119 alukselle (hakemuksia 231), mikä vastaa 4.6 MEUR investointia.</p>	-
Miehistökustannukset, työnantajan	Työnantaja voidaan kokonaan tai osittain vapauttaa	Jos alus kulkee kansainvälisessä liikenteessä ja se on rekisteröity Italian

	Ranska	Italia
saamat tuet ja huojennukset	<p>sosiaaliturvavakuutusten maksamisesta, kun toiminta kilpailee kansainvälisessä liikenteessä ja alus on rekisteröity Ranskan lipun alle. Vapautettu määrä lisätään työnantajan veronalaiseen tuloon.</p>	<p>kansainväliseen rekisteriin:</p> <p>1) myönnetään veronhyvitys, joka vastaa merimiesten palkasta pidätettävää lähdeveroa (eli lähdeveroa ei tarvitse tilittää),</p> <p>2) myönnetään alennus vakuutusmaksuista,</p> <p>3) työnantaja on kokonaan vapautettu tilittämästä työnantajan ja työntekijän sosiaaliturvamaksuja niiden merimiesten osalta, jotka ovat Italiasta tai EU:sta ja joihin sovelletaan Italian lainsäädäntöä.</p> <p>Työnantajat on vapautettu maksamasta tiettyjä vakuutusmaksuja.</p>
Miehistökustannukset, työntekijöiden saamat tuet ja huojennukset	-	-
Sekamiehistö	<p>Ns. Kerguelen lippu -järjestelmä käytössä aluksilla, jotka on rekisteröity Ranskan Polynesian ja Ranskan Antarktiksien rekisteriin (French Austral Land and French Antarctica registry). Järjestelmän soveltamis-</p>	<p>Sekamiehistön käyttö on sallittu. Italialaisella aluksella tulisi olla miehistö, joka koostuu EU-maiden kansalaisista. Ulkomaisessa rekisterissä olevassa aluksessa tulee olla vähintään 6 päällystään kuuluvaa</p>

	Ranska	Italia
	<p>edellytyksenä on että 35 % merimiehistä on ranskalaisia ja päällystöön kuuluvista vähintään kaksi on ranskalaisia.</p> <p>Käytännössä 45 % ranskalaisista aluksista purjehtii Kerguelen lipun alla ja tämä edustaa 90 % kokonaistonnistomäärästä.</p>	<p>EU-maan kansalaista. Työnantajan ja työntekijäjärjestöjen väliseen sopimukseen perustuen on mahdollista käyttää myös EU:n ulkopuolista työvoimaa.</p>
Saarikabotaasin tukeminen	<p>Mahdollisuus saada tukea tutkimuksiin, jotka koskevat uusien lyhyiden merireittien toteuttamiskelpoisuutta sekä tukea reittien aloittamiseen.</p> <p>Lisäksi tukea voidaan antaa sellaisille yrityksille, jotka tiekuljetuksia korvaavia kuljetusmuotoja.</p>	<p>Saarikabotaasia harjoittavat aluksenomistajat saavat 25 %:n huojenuksen tilitettävistä työnantajan ja työntekijän sosiaaliturvamaksuista niiden merimiesten osalta, jotka ovat Italiasta tai EU:sta ja joihin sovelletaan Italian lainsäädäntöä. Tämä edellyttää, että alukset on rekisteröity Italian kansainväliseen rekisteriin.</p> <p>Jos alus, joka on rekisteröity yllä mainittuun rekisteriin harjoittaa saarikabotaasitoimintaa korkeintaan kuusi kertaa kuussa tai jokainen matka on yli 100 mailia, työnantaja on kokonaan vapautettu sosiaaliturvamaksujen maksamisesta.</p>

**Behoven att ändra lagen om en förteckning
över handelsfartyg i utrikesfart
Utredningsgruppens slutrapport**

Till kommunikationsministeriet

Kommunikationsministeriet tillsatte den 19 augusti 2004 en utredningsgrupp för att utreda de behov att ändra lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart, som de av riksdagen godkända uttalandena i samband med lagändringen ger upphov till, samt att i utredningen beakta gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Utredningsgruppens uppgifter beskrivs i större detalj i punkt 1 i den bifogade slutrapporten.

Utredningsgruppens ordförande var sjöfartsrådet Raimo **Kurki** från kommunikationsministeriet och dess medlemmar avdelningschef Olof **Erland** från Ålands landskapsregering, ekonomidirektör Marja **Heikkinen-Jarnola** från kommunikationsministeriet, överinspektör Laura **Eiro** från kommunikationsministeriet (till den 17 december 2004), konsultative tjänstemannen Jukka **Vanhanen** från finansministeriets skatteavdelning (till den 1 februari 2005), specialforskare Antti **Norkela** från Konkurrensverket till den 7 december 2004, varefter Konkurrensverket först företrädde i egenskap av sakkunnig av konkurrensrådet Liisa **Lundelin-Nuortio** och från den 10 februari 2005 av konkurrensrådet Riitta **Ryhänen**. Vidare var avdelningssekreterare Raija **Kuru** från Sjöfartsverket medlem i utredningsgruppen. Budgetrådet Esko **Tainio** från finansministeriets budgetavdelning agerade som sakkunnig i utredningsgruppen till den 1 februari 2005, varefter han har varit medlem i utredningsgruppen. Sedan början av år 2005 var också överinspektör Harry **Favorin** från kommunikationsministeriet och biträdande direktör Matti **Eronen** från Sjöfartsverket sakkunniga i utredningsgruppen. Arbetsgruppens sekreterare har varit jurist Paavo **Autere** från Sjöfartsverket och regeringsrådet Pekka **Kouhia** från kommunikationsministeriet, den senare till den 17 december 2004.

Utredningsgruppen har sammanträtt tio gånger och den har vid två olika tillfällen hört arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer inom sjöfartsbranschen samt vissa andra sakkunniga.

Utredningsgruppen överlämnade sin mellanrapport till kommunikationsministeriet den 17 december 2004. I mellanrapporten behandlades frågan om att i stödhänseende säkerställa en behandling på lika villkor av rederier som bedriver utrikesfart samt de behov av ändringar av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart som riktlinjerna för statligt stöd ger upphov till.

Kommunikationsministeriet har genom ett beslut av den 22 juni 2005 förlängt den utsatta tidsfristen för utredningsgruppens arbete till den 31 augusti 2005.

Utredningsgruppen överlämnar högaktningsfullt sin rapport till kommunikationsministeriet.

Rapporten innehåller utredningsgruppens ställningstaganden med motiveringar. Till rapporten har fogats en avvikande mening av finansministeriets representant och ett uttalande av gruppens ordförande. Som bilaga till rapporten finns också en promemoria som utredningsgruppens medlem Olof Erland har sammanställt om skattefrågor beträffande anskaffningen av fartyg samt en resumé som KPMG Oy Ab gjort på uppdrag av kommunikationsministeriet om skattestöd och andra stöd till rederiverksamhet i vissa andra länder.

Helsingfors den 31 augusti 2005

Raimo Kurki

Olof Erland

Marja Heikkinen-Jarnola

Raija Kuru

Esko Tainio

Paavo Autere

Innehållsförteckning

1. Utredningsgruppens uppgifter	2
2. Utredningsgruppens mellanrapport	3
3. Ändring av handelsfartygsförteckningslagen	4
4. Arbetsmarknadsorganisationer som hörts	5
5. Nuläget i Finland	6
5.1 Finskt tonnage	6
5.2 Handelsfartygsförteckningslagen, betalningsbefrielselagen och tonnageskattelagen	7
6. Internationell jämförelse	8
7. Utredningsgruppens ställningstaganden	12
7.1 Handelsfartygsstöd	12
7.2 Övriga åtgärder	17

BILAGA 1: Finansministeriets representants avvikande åsikt

BILAGA 2: Ordförandens uttalande

BILAGA 3: Promemoria ” Finansiering av fartygsanskaffningar genom reservering”

BILAGA 4: Sammanfattning av skattestöd och annat stöd för sjöfartsnäringen i vissa centrala länder

1. Utredningsgruppens uppgifter

Kommunikationsministeriet tillsatte 19.8.2004 en utredningsgrupp med uppgift att utreda de behov att ändra lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart¹ (1707/1991) som riksdagens uttalanden i samband med ändring av lagen gav anledning till samt att i utredningen beakta gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.

Samtidigt som riksdagen antog lagen om ändring av handelsfartygsförteckningslagen (RP 72/2004 rd), som innebar en ändring av stödordningen för passagerarfartyg, antog riksdagen två uttalanden:

1. Riksdagen förutsätter att regeringen snabbt vidtar åtgärder för att rederier som huvudsakligen bedriver utrikesfart får stöd från staten på lika villkor för verksamhet som uppfyller kraven i lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart.
2. Riksdagen förutsätter att regeringen utreder under hur lång tid man på lika villkor och utan snedvridning av konkurrensen kan säkerställa och stödja sjöfarten på Åland och på annat håll i Finland.

Utredningsgruppen har utgående från riksdagens uttalanden till uppgift att utreda

- 1) de åtgärder genom vilka man på lika villkor och utan snedvridning av konkurrensen långsiktigt kan säkerställa och stödja sjöfarten på Åland och på annat håll i Finland, och
- 2) de åtgärder genom vilka man i stödhänseende kan säkerställa en behandling på lika villkor av rederier som huvudsakligen bedriver utrikesfart för verksamhet som uppfyller kraven i handelsfartygsförteckningslagen.

Utredningsgruppen skall också utreda

- 3) de behov av ändringar av handelsfartygsförteckningslagen som de av kommissionen fastställt nya riktlinjerna för statligt stöd ger anledning till, och
- 4) de inom sjöfartsdelegationen framlagda förslagen till ändring av lagstiftningen om stöd (åtminstone i fråga om rorofartygs passagerarantal, inkluderande av källskattepliktiga anställda ombord på passagerarfartyg i stödet och beviljande av stöd till finsk operatör av bareboat-befraktat fartyg som för finsk flagg).

Utredningsgruppen bör utgående från sitt arbete framlägga eventuella förslag till ändring av lagstiftningen samt bedöma de ekonomiska verkningarna därav.

Enligt den ursprungliga tidtabellen borde utredningsgruppen ha varit klar med punkterna 2 och 3 senast 31.10.2004. Den terminen förlängdes med en månad till 30.11.2004. Uppgifterna 1 och 4 skulle vara avklarade till 30.4.2005, samtidigt som utredningsgruppens mandat upphör.

¹ I mellanrapporten och denna rapport ”handelsfartygsförteckningslagen”, men enligt RP 94/2004 rd ”registerlagen” (övers. anm.)

2. Utredningsgruppens mellanrapport

Utredningsgruppen överlämnade sin mellanrapport 17.12.2004. I den behandlades uppgifterna 2 och 3 i utredningsgruppens mandat, dvs. behandlingen i stödhänses på lika villkor av rederier som bedriver utrikesfart samt behoven att ändra handelsfartygsförteckningslagen till följd av de nya riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport. Utredningsgruppens mellanrapport har publicerats på kommunikationministeriets webbsidor (www.mintc.fi).

I utredningsgruppens mellanrapport uppräknades följande åtgärder och ställningstaganden:

1) Precisering av handelsfartygsförteckningslagens tillämpningsområde.

Lagen preciseras så att den i fråga om sitt tillämpningsområde bättre än hittills överensstämmer med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Riktlinjerna tillämpas på sådan sjötransport som avses i förordningarna (EEG) N:r 4055/86 och (EEG) N:r 3577/92, dvs. ”transport av passagerare eller gods till sjöss.”

2) Precisering av förutsättningarna för inskrivning i handelsfartygsförteckningen.

Ett fartyg som huvudsakligen används i utrikesfart kan inskrivas i förteckningen. Preciseringsen motsvarar handelsfartygsförteckningslagens målsättningar och överensstämmer med riktlinjerna för statligt stöd, samtidigt som de fartyg som används i trafik på inre vattenvägar utesluts från möjligheterna till statligt stöd.

3) Precisering för bogserbåtars och mudderverks vidkommande.

För bogserbåtars och mudderverks vidkommande intas i handelsfartygsförteckningslagen en precisering gällande trafikens funktionalitet i överensstämmelse med riktlinjerna. Bogserbåtarna och mudderverken omfattas av riktlinjerna endast om mer än 50 procent av deras verksamhet under ett kalenderår har utgjort sjötransport.

4) Sjötransporten granskas inom ramen för ett helt kalenderår.

En förutsättning för inskrivning i handelsfartygsförteckningen och betalning av stöd är att fartyget huvudsakligen används i utrikesfart. För bedömningen av om användningen av ett fartyg i utrikesfart har varit tillräcklig tas kalenderåret till granskningsperiod för trafiken. Stöden betalas alltså halvårsvis.

5) Eventuellt stöd till ö-cabotage utreds av utredningsgruppen i dess fortsatta arbete.

6) Det finns inte skäl att ändra handelsfartygsförteckningslagen på grund av konkurrensproblem.

Utredningsgruppen konstaterade i sin mellanrapport att det ur konkurrenssynvinkel kan uppstå problematiska situationer när samma marknader opereras både av fartyg som lyfter stöd enligt handelsfartygsförteck-

ningslagen och fartyg som inte uppfyller förutsättningarna för sådant stöd. Mellanrapporten konstaterade dock att det inte finns skäl att ändra handelsfartygsförteckningslagen, eftersom den nytta stödordningen ger finsk sjöfart som helhet betraktad överväger de eventuella problem som i enstaka fall kan uppstå i konkurrenshänseende.

Utredningsgruppen gör bedömningen att ändringsförslagen 1-4) inte innebär någon utvidgning av de stöd som betalas enligt handelsfartygsförteckningslagen.

3. Ändring av handelsfartygsförteckningslagen

Kommunikationsministeriet beredde delvis med förslagen i utredningsgruppens mellanrapport som grund en regeringsproposition med förslag till ändring av handelsfartygsförteckningslagen (RP 58/2005). Propositionen gavs till riksdagen 13.5.2005.

På det sätt som anges i utredningsgruppens mellanrapport föreslogs att handelsfartygsförteckningslagen preciseras så att den motsvarar Europeiska gemenskapernas kommissions riktlinjer för statligt stöd till sjötransport samt att handelsfartygsförteckningslagen ändras i enlighet med förslagen i mellanrapporten.

Dessutom föreslogs en ändring av handelsfartygsförteckningslagen så, att stöd enligt lagen i fortsättningen även kan betalas åt finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyg som denne inte äger, men som är infört i finskt fartygsregister. Frågan gäller inkluderande i stödet enligt handelsfartygsförteckningslagen av s.k. bareboat-chartrade fartyg som har utländska ägare, men som är införda i det finska fartygsregistret. Bareboat-chartrade fartyg skall kunna få stöd för lönebikostnader som uppstår redan från början av juli 2005 så, att stöd till den delen första gången betalas någon gång i början av 2006.

Enligt uppskattning i propositionen kan utvidgningen av lagens tillämpningsområde leda till en 1 900 000 euro stor årlig ökning av det lastfartygsstöd som betalas enligt handelsfartygsförteckningslagen under åren 2006 - 2009. Ytterligare tre passagerarfartyg kommer att omfattas av stödet, vilket 2007 innebär en 1 125 000 euro stor ökning av passagerarfartygsstödet samt 2008 - 2009 en 1 350 000 euro stor årlig ökning.

I samband med riksdagsbehandlingen av lagändringen konstaterade kommunikationsutskottet i sitt betänkande (KoU 14/2005 rd) bl.a. följande:

”Det har framförts en del divergerande tolkningar om detta och därför är det enligt utskottets mening viktigt att bestämmelsen preciseras också beträffande trafiken i Saima kanal. Kommunikationsutskottet hävdar att passagerar- och fraktrafiken genom Saima kanal huvudsakligen är utrikes sjöfart, om fartyget främst går i trafik mellan finska hamnar och gemenskapens hamnar eller mellan finska hamnar och hamnar i tredje länder. I så fall uppfyller fartyget villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen enligt stycke 2.1 i EG-kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjöfarten. För undvikande av oklarheter föreslår utskottet att paragrafens 5 mom. preciseras med att trafiken i Saima kanal hänförs till utrikessjöfarten. Utskottet har omformulerat momentet i överensstämmelse med detta.”

Riksdagen godkände lagförslaget 15.6.2005 med den ändringen att 1 § 5 mom. får följande lydelse:

”Ett fartyg anses huvudsakligen gå i utrikes sjöfart, om det över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i utrikes sjöfart, *inbegripet trafik genom Saima kanal.*”

Ändringen av handelsfartygsförteckningslagen (244/2005) träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

4. Arbetsmarknadsorganisationer som hörts

Utredningsgruppen har hört sjöfartssektorns arbetsmarknadsorganisationer i två omgångar, i oktober 2004 och i mars 2005. De som hörts är Ålands Redarförening rf, Finlands Rederiförening rf, Fraktfartygsföreningen rf, Finlands Sjömans-Union FS-U rf, Finlands Skeppsbefälsförbund samt Finlands Maskinbefälsförbund.

Arbetsgivarparternas förslag

De rederiföreningar utredningsgruppen hörde förslag ändringar i handelsfartygsförteckningslagen, olika beskattningsmässiga metoder samt andra stödåtgärder som stimulerar investeringar i nytt tonnage.

Föreslagna ändringar i handelsfartygsförteckningslagen

- 1) beloppet av det stöd som betalas till passagerarfartyg ändras så att det motsvarar 94 procent av lönebikostnaderna såsom de definieras handelsfartygsförteckningslagen;
- 2) inkluderande av källskattepliktiga anställda ombord på passagerarfartyg i stödet;
- 3) handelsfartygsstöd beviljas finsk operatör av bareboat-chartrat fartyg;
- 4) gränsen vid högst 120 passagerarplatser för fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter höjs;
- 5) begreppet utrikesfart preciseras;
- 6) fartyg i inrikesfart som konkurrerar med fartyg i utrikesfart får rätt till stöd; samt
- 7) tidsbegränsningen av det stöd som betalas för lönebikostnaderna på passagerarfartyg borde slopas.

Som lösning på skatteproblematiken föreslogs, att

- 1) tonnageskattelagen revideras så att den motsvarar tonnagebeskattningen i de övriga EU-länderna; samt
- 2) ett system med fartygsanskaffningsreserveringar införs

Som stödåtgärder för att stimulera till investeringar i nytt tonnage föreslogs

- 1) statsborgen på lån som upptas för fartygsanskaffningar;
- 2) räntestöd och räntetak på lån som upptas för fartygsanskaffningar; samt
- 3) införande av en lag om skattelättnader för sjöfarten för åren 2005 – 2010 (fartygsanskaffningsreserveringar och avdrag för isklass)

Som övriga åtgärder föreslogs att blandbesättningar accepteras.

Arbetstagarparternas förslag

De arbetstagarorganisationer utredningsgruppen hörde framhöll att en av de viktigaste målsättningarna med riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport är att trygga sjöarbetsplatserna inom EU. Alla nationella stödordningar som garanterar arbetsplatserna för finskt sjöfolk kan i princip godtas.

En höjning av passagerarantalet för fartyg som huvudsakligen är avsedda för gods-transporter och som tar färre passagerare än 120 accepteras inte. En höjning av passagerarantalet innebär att undantagsregeln att kunna ersätta finskt sjöfolk med lägre avlönade sjömän från tredje länder, som idag tillämpas på fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter och som tar färre passagerare än 120, utsträcks till att omfatta även passagerarfartyg.

Finlands Sjömans-Union går inte med på blandbesättningar. Enligt Finlands Skeppsbefälsförbund och Finlands Maskinbefälsförbund är blandbesättningar inte längre ett beaktansvärt alternativ. Arbetstagarorganisationerna förhöll sig positiva till en utvidgning av handelsfartygsförteckningslagen till att omfatta bareboat-chartrade fartyg.

5. Nuläget i Finland

5.1 Finskt tonnage

I början av 2000 fanns det 124 fartyg under finsk flagg som huvudsakligen gick i utrikesfart och deras sammanlagda bruttodräktighet uppgick till 1,53 miljoner ton. För närvarande (enligt situationen 31.3.2005) finns det 117 sådana fartyg med en sammanlagd bruttodräktighet om 1,31 miljoner ton. Samtidigt har den genomsnittliga åldern för finskt tonnage stigit markant. Utgående från antalet fartyg införda i handelsfartygsförteckningen är den genomsnittliga åldern för finska fartyg i utrikesfart för närvarande 20 år. Motsvarande ålder inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är cirka 12 år och för handelsflottan globalt cirka 13 år.

Parallellt med detta har antalet sjöarbetsplatser i Finland minskat. År 1999 genererade utrikessjöfarten 8 343 årsverken, medan motsvarande siffra enligt sjömansstatistiken för 2004 var 6 936 årsverken.

Det faktum att handelsflottan blir allt äldre försvårar även möjligheterna för finska fartyg att ingå fraktavtal inom ramen för Finlands utrikes sjöfart. För finska hamnar har volymen av fartyg i utrikes sjöfart ökat år för år. 2004 uppnåddes den nya rekordnivån 95,9 miljoner ton, varav importen stod för 53,2 miljoner ton och exporten för 42,7 miljoner ton. De inhemska fartygens andel av dessa transporter var för importens del 43,2 procent, men för exportens del endast 19,7 procent, sistnämnda den genom tiderna lägsta andelen. T.ex. under hela 1990-talet har andelen stadigt legat över 30 procent.

Bland fartygsanskaffningarna de senaste åren kan på passagerarfartygssidan nämnas Birka Lines kryssningsfartyg Birka Paradise som sattes i trafik i november 2004 och seglar under finsk flagg. Finnlines registrerade i mars 2005 två second hand-fartyg (Rider och Runner) under finsk flagg. Fartygen har finsk besättning.

Dessutom är det känt att ytterligare några fartyg är på väg att flagga finskt i och med ändringen av handelsfartygsförteckningslagen. För ett finskt rederis räkning håller tre nya ropaxfartyg på att byggas, för vilkas vidkommande beslut om ägaren ännu inte har fattats. Som bäst utreds olika ägar- och finansieringsalternativ. Utgångsläget verkar dock vara att rederiet inte kommer att stå som ägare till de aktuella fartygen. Eventuellt kommer fartygen att registreras under finsk flagg senast 2006.

På lastfartygssidan har Oy Trailer-Link Ab och Minicarriers Ab, som hör till Godby Shipping-gruppen, beställt varsitt 9 500 tons rorofartyg av ett varv i Tyskland. Fartygen levereras i oktober och december 2007. De kommer att tidsbefraktas av UPM för transport av skogsindustriprodukter. Silja Oy Ab har ingått en avsiktsförklaring om beställning av två ropaxfartyg av ett finskt varv. Fartygen beräknas bli levererade under senare delen av 2007.

5.2 Handelsfartygsförteckningslagen, betalningsbefrielselagen och tonnageskattelagen

Mellanrapporten behandlar i avsnitt 3 principerna i kommissionens riktlinjer för beviljande av statligt stöd till sjötransport samt riktlinjernas tillämpningsområde, målsättningar och begränsningar.

Beträffande riktlinjerna kan det ännu konstateras att de i januari 2004 antagna nya riktlinjerna inte förpliktar medlemsstaterna att betala stöd till sjötransport. Det totala beloppet av stöd som betalas får enligt riktlinjerna inte överstiga det sammanlagda beloppet av de skatter och socialskyddsavgifter som betalats för fartygstrafiken och sjöfarna.

Utredningsgruppen behandlar i avsnitt 2 i sin mellanrapport huvuddragen i den viktigaste lagstiftningen om de stödordningar som används i Finland, dvs. bestämmelserna i handelsfartygsförteckningslagen om last- och passagerarfartyg och lagen om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg (625/2004), en lag som uteslutande rör passagerarfartyg (betalningsbefrielselagen).

Beträffande handelsfartygsförteckningslagen kan ännu konstateras att den har ändrats ett flertal gånger efter att den trädde i kraft 1992. Ändringarna har nästan uteslutande lett till ökade statliga stöd. Antingen har lagens tillämpningsområde utvidgats eller så har nya arbetsgivarprestationer som inverkar på stödets belopp beaktats.

Enligt betalningsbefrielselagen, som trädde i kraft i början av 2005, kan man för passagerarfartyg som är införda i handelsfartygsförteckningen låta bli att redovisa de förskottsinnehållningar som verkställts på skattskyldiga ombord arbetandes löner. Det statliga stöd som betalas direkt till passagerarfartyg utgör tillsammans med det som skatteförmån beviljade stödet en helhet som i stödhänseende har fört passagerarfartygen närmare lastfartygen.

20.11.2002 trädde i Finland en lag om tonnageskatt i kraft (476/2002). Denna tonnageskattelag tillämpas på rederier som bedriver internationell sjöfart med last- eller passagerarfartyg. Ett rederi kan i stället för normal beskattning av inkomst av transport av gods och passagerare och därtill nära ansluten verksamhet välja en på fartygets nettodräktighet baserad tonnagebeskattning.

Vid beskattning av rederiets inkomster av annan än tonnageskattad verksamhet tillämpas de allmänna bestämmelserna i lagstiftningen om inkomstbeskattning. T.ex. inkomster av taxfreeförsäljning omfattas av bestämmelserna om inkomstbeskattning. Rederiet måste förbinda sig till tonnageskattesystemet för en tonnageskatteperiod vars längd är tio år.

De finska rederierna har inte i någon större utsträckning gått in för tonnageskattning. Ett litet rederi i Finland som äger två fartyg har valt tonnageskattning. Lagen har inte haft avsedda positiva verkningar med tanke på nyinvesteringar.

Rederierna har bl.a. i samband med att de hörts generellt framhållit att den finska tonnageskattningen bör göras konkurrenskraftig i förhållande till andra motsvarande system inom gemenskapen.

Sjöfartsbranschen har pekat på tre negativa drag i det finska tonnageskattesystemet:

- taxfreeförsäljningen omfattas inte av tonnageskattningen;
- tonnageskatteperioden är lång (tio år); samt
- hanteringen av den dolda skatteskulden.

För passagerarfartygsrederiernas del är hanteringen av taxfreeförsäljningen en tröskelfråga liksom den dolda skatteskulden på motsvarande sätt är det för lastfartygsrederierna. Att förbinda sig till en tioårig tonnageskatteperiod har på bägge håll upplevts som ett problem.

Eftersom det normala skattesystemet i Finland anses vara förhållandevis fördelaktigt och när det finns en lägsta nivå för tonnageskatten, utövar tonnageskatten i motsats till vad som är fallet i många andra länder inte någon större lockelse hos oss. Nyttan beror av de fördelar tonnageskattesystemet medför i relation till det normala skattesystemet i respektive land. För att rederierna skall uppleva det som intressant att övergå från normal inkomstbeskattning till tonnageskatt måste fördelarna vara tillräckligt stora i jämförelse med nackdelarna.

6. Internationell jämförelse

Utredningsgruppen beställde i december 2004 en utredning av KPMG, där det gjordes en jämförelse mellan beskattningmässiga stödåtgärder och åtgärder som gynnar fartygsanskaffningarna samt reducerar bemanningskostnaderna för sjöfarten i 11 olika sjöfartsnationer.

Dessutom hade utredningen till uppgift att klarlägga om någon av de stater som var föremål för utredningen beviljar statligt sjöfartsstöd (oavsett vilket slag) uteslutande till fartyg som bedriver ö-cabotage inom det egna landet. Med ö-cabotage avses här sjötransport enligt definitionen i Rådets förordning 3577/92.

Av EU:s medlemsstater var Nederländerna, Storbritannien, Irland, Frankrike, Grekland, Sverige, Danmark, Tyskland, Belgien och Italien föremål för utredningen liksom även Norge utanför EU. Nämnade stater utgör viktiga jämförelseobjekt för Finland när det gäller att undersöka motsvarande stöd- och stimulansordningar.

KPMG:s utredning blev klar i februari 2005. I utredningen går man igenom den nationella lagstiftningen om statliga stödordningar i de olika länderna, dock inte t.ex. Europeiska gemenskapernas kommissions avgöranden gällande dessa.

En tabell med sammandrag av de olika sjöfartsnationernas stödåtgärder finns som bilaga 1.

KPMG:s utredning ger vid handen att de olika ländernas stödordningar inte är förenhetligade sinsemellan och inte heller överensstämmer med de stödssystem som används i Finland. De stödordningar som godkänns enligt riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport tillämpas på ett varierande sätt och det är svårt att göra en komplett jämförelse mellan de olika ländernas stödordningar. För enstaka stödformers del, t.ex. i fråga om direkta stöd för bemanningskostnader eller i fråga om tonnagebeskattningen, är en jämförelse givetvis möjlig.

Rent allmänt kan en jämförelse mellan stödordningarna i Finland och de stater som var föremål för utredningen göras åtminstone för att klarlägga huruvida en stödform som praktiseras i andra länder även används i Finland.

I sammanhanget kan även nämnas det i Tyskland 2003 inledda trepartssamarbetet mellan statsmakten, rederierna och arbetstagarorganisationerna. Rederierna har förbundit sig att senast till utgången av 2005 flagga hundra fartyg under tysk flagg medan statsmakten å sin sida har garanterat att tonnageskattesystemet bibehålls samt ställt ytterligare lättnader i fråga om bemanningskostnaderna i utsikt. Arbetstagarorganisationerna har meddelat att de med vissa förbehåll godtar arbetskraft från tredje länder på tyska fartyg.

1) Stöd till arbetsgivare för bemanningskostnader

Enligt riktlinjerna kan stöd för bemanningskostnader som mest uppgå till summan av socialskyddsavgifterna och inkomstskatten, dvs. dessa betalas inte alls.

Med stöd för bemanningskostnader avses alla de stödåtgärder som minskar bemanningskostnaderna och de betalas till arbetsgivaren. I KPMG:s utredning har olika stater jämförts med varandra även i fråga om sjömansbeskattningen, men den delen av utredningen har inte ansetts ingå i utredningsgruppens uppdrag.

I *Finland* kanaliseras stödet för bemanningskostnader via handelsfartygsförteckningslagen som ett direkt stöd till last- och passagerarfartyg samt som en skatteförmån via betalningsbefrielselagen till passagerarfartyg. Lastfartygen återfår 100 procent av förskottsinnehållningarna, socialskyddsavgifterna, sjömanspensionsförsäkringspremiernas arbetsgivarandel samt vissa andra försäkringspremier. Till passagerarfartyg betalas i direkt stöd ett belopp som motsvarar 97 procent av förskottsinnehållningarna. Dessutom kan passagerarfartygen låta bli att redovisa förskottsinnehållningarna.

Sverige och *Danmark* tillämpar ett nettolönesystem som innebär att arbetsgivaren befrias från skatter och socialskyddsavgifter för sjömännens löner. I *Tyskland* kan arbetsgivaren låta bli att redovisa 40 procent av det innehållna skattebeloppet. I *Holland* utgör förmånen högst 40 procent av sjömännens bruttolöner, vilket i praktiken innebär skattebefrielse.

Ett system med sänkt eller slopad socialskyddsavgift tillämpas i *Norge, Irland, Frankrike och Italien*. I Frankrike är det frigjorda beloppet dock skattepliktigt för arbetsgivaren i och med att det adderas till bolagets beskattningsbara inkomst. Det får därigenom en reducerande effekt på det stöd som betalas i Frankrike. I Italien kan arbetsgivaren få rabatt på försäkringspremierna. Dessutom är italienska arbetsgivare helt befriade från skyldigheten att redovisa socialskyddsavgifterna för de sjömän som är bosatta i Italien eller i något annat EU-land, förutsatt att de lyder under italiensk lagstiftning.

Storbritannien beviljar inte någon egentlig sänkning av arbetsgivarnas socialskyddsavgifter, men i praktiken kan man kringgå dem genom att ingå arbetsavtal med något utländskt bolag som sköter administrationen kring avgifterna.

Grekland beviljar inte något särskilt statligt stöd för arbetsgivarens bemanningskostnader.

2) Tonnagebeskattning

Ett rederi som omfattas av tonnagebeskattningen betalar skatt på basis av det tonnage som används och inte för den vinst eller förlust verksamheten genererat.

Finlands tonnageskattelag trädde i kraft 2002, men den har inte utnyttjats i någon större utsträckning.

Alla de länder som var föremål för utredningen, förutom *Sverige*, tillämpar ett tonnageskattesystem. I Sverige har man tillsatt en utredningsman för att utreda om det finns skäl att införa ett tonnageskattesystem. Utredningsmannen skall avge sin slutrapport i november 2005.

KPMG har i sin utredning bedömt fördelarna med tonnageskattesystemet utgående från två aspekter. Först och främst måste man fråga sig om fördelen är slutgiltig eller om den enbart innebär ett uppskov. För det andra påverkas värdet av skattefördelen av i vilken omfattning tonnageskattesystemet täcker inkomsterna från olika verksamheter. Med skattefördelens slutgiltighet avses att den tonnageskattepliktige inte i ett senare skede utsätts för sådan inkomst- eller vinstbeskattning som avviker från de allmänna skattebestämmelserna. De finska redarna har inte hävdats att frågan om skattefördelens slutgiltighet skulle ha någon betydelse.

I alla referensländer som tillämpar ett tonnageskattesystem, förutom Norge, är det stöd som fås genom systemet ett slutgiltigt skattestöd. Ett bolag som bedriver rederiverksamhet inom ramen för tonnageskattesystemet slipper den vanliga företagsbeskattningen, vilket innebär att skattebelastningen blir mycket lägre. Med undantag för Norge är det inget av utredningens referensländer som beskattar de dividender ett bolag inom ramen för tonnageskattesystemet betalar på annat sätt än vad som vore fallet om dividenderna beskattades enligt de normala skattereglerna.

Tonnageskatten rör primärt den inkomst som fås direkt av ett fartygs användning i kommersiellt syfte. Några av referensländerna har utvidgat systemet till att även omfatta hamnverksamhet, t.ex. lastning, lossning, tillfällig upplagring samt i vissa fall även funktioner i hamnterminalen.

Kommissionen har konstaterat att försäljning till passagerare inte kan ske inom ramen för tonnageskattesystemet, förutom om varorna eller tjänsterna säljs för konsumtion ombord. Kommissionen har förkastat ett av *Belgien* notifierat stöd till sjötransport som gick ut på att inkomsterna från försäljning till passagerare skulle inräknas i verksamhet som beskattas enligt tonnageskattesystemet.

Tonnageskattesystemen i de olika länderna uppställer varierande flaggkrav i fråga om vilken typ av bolag och fartyg som kan omfattas av tonnageskattesystemet. Enligt KPMG:s utredning tillämpas tonnageskattesystemet för närvarande helt utan flaggkrav i *Danmark, Norge, Irland, Frankrike* och *Storbritannien*. Artikel 3.1 i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport konstaterar att skattelättnadsordningarna i princip förutsätter att fartygen för något av medlemsländernas flagg.

3) Blandbesättningar

Med blandbesättning avses i denna rapport att en del av fartygets besättning består av utlänningar med egna arbetsavtal.

I *Finland* är användningen av blandbesättningar enligt lag tillåten ombord på lastfartyg, men den möjligheten har genom kollektivavtal satts ur spel åtminstone till början av 2008. För passagerarfartygens del är blandbesättningar inte tillåtna ens enligt lag.

Blandbesättningar är tillåtna i alla referensländer. Helt utan begränsningar är de tillåtna endast i *Storbritannien* och *Irland*. Begränsningarna innebär i allmänhet att kaptenen, det övriga befälet eller en viss andel av besättningen måste vara medborgare i ifrågavarande stat eller medborgare i något annat EU-land. Typiskt för lastfartygssektorn i *Tyskland* och *Holland* är att befälet består av personer från något EU-land medan besättningen tas från tredje länder enligt olika arbetsavtal.

Sverige tillämpar ett s.k. TAP-avtalssystem (tillfälligt anställd personal) som i praktiken möjliggör användningen av blandbesättningar. Avtalet gör det möjligt att i särskilda fall avlöna utländsk personal för en viss på förhand bestämd tidsperiod. TAP-systemet är avsett för sjömän som är bosatta utanför Sverige och i synnerhet utanför EU/EES-området. Minst hälften av besättningen måste vara avlönad enligt sedvanliga avtal. Resten av besättningen kan vara avlönad enligt villkoren i TAP-avtalet. 2003 fanns det i Sverige cirka 700 utländska sjöfarare som var avlönade enligt TAP-avtalssystemet. Antalet utgjorde mindre än 10 procent av sjöfararna ombord på fartyg under svensk flagg. De utländska sjöfararna omfattas av den svenska socialförsäkringslagstiftningen.

4) Ö-cabotage

Med ö-cabotage avses sjötransport av passagerare eller gods mellan hamnar på en medlemsstats fastland och en eller flera av dess öar eller mellan hamnar på en och samma medlemsstats öar. Kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport uppställer inga hinder för stöd till ö-cabotage.

I *Finland* beviljas inte statligt stöd till fartyg som uteslutande bedriver ö-cabotage. En förutsättning för inskrivning i handelsfartygsförteckningen och betalning av stöd är för närvarande att fartyget huvudsakligen används i utrikesfart.

Ö-cabotage stöds på olika sätt i Danmark, Norge, Storbritannien, Grekland, Frankrike och Italien.

Danmark betalar inte något allmänt statligt stöd, men staten erbjuder ersättning enligt avtal i utbyte mot en viss turtäthet i trafiken. Även andra villkor kan uppställas. Danska staten upphandlar ö-cabotage hos olika företag.

Även i *Norge* kan man för ö-cabotage bevilja arbetsgivare stöd för lönekostnaderna. *Storbritannien* betalar stöd enbart för trafiken mellan skotska fastlandet och skotska öarna. Stödet går direkt till dem som bedriver färjetrafik.

Grekland betalar ett fast statligt stöd vars storlek är beroende av destinationen. Ministeriet bestämmer vilka hamnar som omfattas av stödordningen och stödets belopp. *Frankrike* kan stöda undersökningar i syfte att förverkliga nya korta sjöpass samt även betala stöd när trafik på sådana rutter inleds. Dessutom kan stöd betalas till företag som inleder trafik med transportformer som ersätter landsvägstransporter.

Fartygsägare i *Italien* som bedriver ö-cabotage beviljas en 25 procent stor lättnad i de social-skyddsavgifter som arbetsgivaren och arbetstagaren skall redovisa för sjömän bosatta i Italien eller något annat EU-land, förutsatt att de lyder under italiensk lagstiftning. Detta förutsätter att fartygen är införda i det internationella italienska fartygsregistret. Om ett fartyg som är infört i ovan nämnda register bedriver ö-cabotage högst sex gånger i månaden eller om varje resa är längre än 100 sjömil är arbetsgivaren helt befriad från betalning av socialskyddsavgifter.

Sverige stöder trafiken mellan Gotland och svenska fastlandet med cirka 27,8 miljoner euro per år. Utbetalningen av stödet är förenligt med riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport och baseras på förpliktelser och avtal om offentliga tjänster.

7. Utredningsgruppens ställningstaganden

7.1 Handelsfartygsstöd

Nedan behandlas de ändringsförslag arbetsmarknadsorganisationerna framfört i fråga om handelsfartygsstödet.

1) *Bareboat-chartrade fartyg*

Med hänvisning till avsnitt 3 ovan konstaterar utredningsgruppen att riksdagen har godkänt den ifrågavarande lagändringen. Lagen träder i kraft vid tidpunkt som bestäms av statsrådet genom förordning efter att Europeiska gemenskapernas kommission har godkänt notifieringen av lagändringen.

2) *Begränsat skattskyldiga ombord på passagerarfartyg*

I handelsfartygsstöd återbetalas nu till passagerarfartyg ett belopp som motsvarar 97 procent av den förskottsinnehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare fått från ett i handelsfartygsförteckningen inskrivet fartyg. Stödet till passagerarfartyg omfattar inte den källskatt som innehållits av källskattepliktiga, en skatt som således blir obeaktad när stödbeloppen räknas ut.

Enligt betalningsbefrielselagen kan ett passagerarfartygsrederi som omfattas av handelsfartygsstödet låta bli att betala de förskottsinnehållningar som verkställts på de anställda sjöfararnas sjöarbetsinkomst från de i handelsfartygsförteckningen inskrivna fartygen. Inte heller betalningsbefrielsen omfattar den källskatt som innehållits av källskattepliktiga.

Ett beaktande av källskatten innebär att handelsfartygsstöd betalas även för källskatt eller alternativt att man kan låta bli att redovisa den innehållna källskatten på samma sätt som i fråga om förskottsinnehållningarna enligt betalningsbefrielselagen.

Om källskatten godtas som en del av handelsfartygsstödet till passagerarfartyg är det svårt att uppskatta de därav följande framtida ekonomiska verkningarna. I samband med de stöd som betalades 2003 hade passagerarfartygsrederierna i källskatt innehållit cirka 340 000 euro. Motsvarande belopp 2004 uppgick till cirka 160 000 euro. På basis av uppskattningarna för de två föregående åren kan man räkna med en ökning av handelsfartygsstödet i storleksordningen 250 000 euro per år.

Uppskattningen baseras på de två föregående åren då källskattepliktiga sjömän inte omfattades av stödet. Om källskatten beaktas vid beräkningen av stödet kan antalet källskattepliktiga sjöfarare förmodas öka. Skatteprocentsatsen för de ombord på passagerarfartyg anställda sjömännen 2004 var på basis av de utbetalda stöden 17,9 procent och sjunker hela tiden. Källskatten är däremot 35 procent för alla sjöfarare. T.ex. vore en i Sverige bosatt källskattepliktig finsk medborgare med tanke på handelsfartygsstödet mera attraktiv för ett rederi än en på Åland eller finska fastlandet bosatt sjöfarare. En ändring som innebär att de källskattepliktiga omfattas av stödordningen får inte leda till negativa konsekvenser för sysselsättningen i Finland.

Utredningsgruppen konstaterar å andra sidan att den källskatt rederiarbetsgivarna betalar redan nu återbetalas till lastfartygen som ett handelsfartygsstöd. Olika behandling i detta avseende av lastfartyg och passagerarfartyg förefaller inte motiverat. Medborgare från EU- eller EES-länder som är begränsat skattskyldiga i Finland inkluderas inte i det stöd som betalas till passagerarfartyg. Detta kan leda till att de diskrimineras på arbetsmarknaden. Utredningsgruppen konstaterar att en utvidgning av handelsfartygsstödet till att omfatta även källskattepliktiga sjöfarare ombord på passagerarfartyg borde övervägas utgående från de utlåtanden som kommer att avges över utredningsgruppens rapport.

3) Det direkta stöd som skall betalas till passagerarfartyg

Bestämmelserna om handelsfartygsstöd till passagerarfartyg ändrades sommaren 2004 så, att stödet bibehölls oförändrat men det skall kompensera arbetsgivarens socialskydds- och sjömanspensionsförsäkringspremier samt vissa andra i handelsfartygsförteckningslagen nämnda försäkringspremier (RP 72/2004). Det ändrade stödet betalas första gången för de kostnader som uppkommit mellan den 1 juli 2004 och den 31 december 2004.

Enligt ändringen av 4 § 2 mom. i handelsfartygsförteckningslagen betalas till passagerarfartyg i direkt stöd ett belopp som motsvarar 97 procent av den förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från fartyget. I regeringens proposition med förslag till lagändringen gjordes bedömningen att stödet kommer att täcka cirka 94 procent av de stödberrättigade lönebikostnader arbetsgivaren erlagt, vilken andel återbetalas som ett direkt stöd.

Handelsfartygsstöd har enligt de ändrade bestämmelserna första gången betalats ut till passagerarfartyg denna vår. För några passagerarfartygs vidkommande har de kalkyler som gjordes i regeringens proposition våren 2004 visat sig vara felaktiga. Bland annat har skattesänkningarna och höjningen av arbetsgivaravgifterna lett till att det kalkylerade stödet i vissa fall har hamnat under 80 procent.

Från rederiföreningens och Ålands redarförenings sida har det föreslagits att det direkta stödet till passagerarfartyg ändras så, att det är lika stort som det kalkylerade beloppet. Enligt förslaget betalas till passagerarfartyg i stöd ett belopp som utgör 94 procent av de socialskydds- och sjömanspensionsförsäkringspremiers arbetsgivarandel samt vissa andra i handelsfartygsförteckningslagen nämnda försäkringspremier som arbetsgivaren betalt. Om det direkta stödet till passagerarfartygen enligt ovanstående hade uträknats enligt 94 procent av de nämnda lönebikostnaderna hade passagerarfartygen för den första halvårsperioden efter lagändringen fått cirka 1,1 miljoner euro mera i stöd.

Utredningsgruppen konstaterar att något förslag i den riktningen inte ingår i utredningsgruppens mandat. Utredningsgruppen föreslår att kommunikationsministeriet utreder frågan i skyndsam ordning.

4) Tidsbegränsningen av de stöd som betalas till passagerarfartyg

Det handelsfartygsstöd som betalas till passagerarfartyg är temporärt och gäller till slutet av 2009. Även betalningsbefrielselagen är temporär och gäller till slutet av 2009. Från branschhåll har det föreslagits att tidsbegränsningen slopas samt att lagarna om statligt stöd redan nu ändras så att de börjar gälla utan tidsbegränsningar.

Utredningsgruppen konstaterar att de av kommissionen fastställda riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport på nytt skall ses över senast i början av 2011. Med hänsyn till den senaste revideringen av stödordningarna för passagerarfartyg som nyligen trädde i kraft är det enligt utredningsgruppens uppfattning för tidigt att i detta skede helt slopa tidsbegränsningen.

Utredningsgruppen föreslår att en förlängning av de lagar som reglerar det statliga stödet till passagerarfartyg övervägs i god tid innan tiden löper ut.

5) *Handelsfartygsstöd till ö-cabotage*

En förutsättning för inskrivning i handelsfartygsförteckningen är för närvarande att fartyget huvudsakligen används i utrikesfart. I den ovan refererade ändringen av handelsfartygsförteckningslagen föreslås även ett sådant tillägg, att fartyget under ett kalenderår huvudsakligen används i utrikes sjöfart.

Den nu gällande lagen möjliggör inte stöd till fartyg som uteslutande bedriver ö-cabotage. Riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport uppställer inte några hinder för stöd till cabotage. Frågan kan därför avgöras helt och hållet på det nationella planet. KPMG:s utredning visar att system med stöd till ö-cabotage förekommer i flera medlemsstater.

Stöd till cabotage innebär en väsentlig förändring av nuvarande stödordning, även om ett sådant stöd redan i samband med beredningen av regeringens proposition med förslag till handelsfartygsförteckningslag ansågs vara möjligt. I motiveringarna till handelsfartygsförteckningslagen (RP 119/1991) konstateras nämligen beträffande cabotage:

”Sådana fartyg som enbart går i trafik mellan hamnar inom landet skall dock inte kunna inskrivas i förteckningen, eftersom dessa fartyg på grund av det förbud i fråga om kustfart som ingår i 4 § (332/89) lagen angående rättighet att idka näring inte behöver konkurrera med utländska fartyg. Befriande av kustfarten, som ingår i EG:s mål, i framtiden torde medföra ändringar i detta avseende även för Finlands del.”

Handelsfartygsförteckningslagen stiftades i syfte att bl.a. förbättra konkurrenskraften för finskt tonnage som bedriver handelssjöfart och för att förhindra utflaggningar. Dessa målsättningar är fortfarande relevanta. En utvidgning av stödet till cabotage strider inte mot de ursprungliga målsättningarna, förutsatt att utvidgningen av handelsfartygsstödet kommer att omfatta sådana finska fartyg som redan utsätts eller förväntas bli utsatta för konkurrens från utländska fartyg. Men det är fråga om en principiellt mycket viktig ändring.

Lastfartyget Fjärdvägen, som behandlades i mellanrapporten, utgör exempel på ett fartyg som bedriver ö-cabotage och som kunde omfattas av handelsfartygsstödet. Trafiken och konkurrenssituationen bär på många kännetecken som motiverar ett statligt stöd till Fjärdvägen även i belysning av de ursprungliga motiveringarna till lagen. Fjärdvägen går i helårstrafik mellan Åland och fastlandet. Samma rutt opereras av finska och svenska passagerarbilfärjor som Fjärdvägen konkurrerar med och vilka lyfter handelsfartygsstöd. Även de estniska rederier som bedriver trafik mellan Finland, Sverige och Åland är potentiella konkurrenter. Den trafik Fjärdvägen bedriver är av betydelse för varustransporterna.

Den viktigaste frågan när det gäller utvidgningen av handelsfartygsstödet till ö-cabotage är var gränsen skall dras mellan cabotage som bör omfattas av stödet och cabotage som det inte är motiverat att betala stöd till. Avsikten kan inte vara att obegränsat utvidga handelsfartygsstödet till alla fartyg som bedriver cabotage.

Samma diskussion har förts i Sverige. En förutsättning för betalning av motsvarande stöd till handelsfartyg i Sverige är att fartyget används i utrikes sjöfart. Dessutom måste trafiken vara av betydelse för Sveriges utrikeshandel eller landets exportindustri. Rederinnämnden, som i Sverige behandlar stödfrågor, har i januari 2005 föreslagit att definitionen på stödmottagare ändras så, att stöd i fortsättningen betalas till fartyg som möter internationell konkurrens. Detta innebär att man skulle avstå från kravet på användning av fartyget i utrikes sjöfart. Uteslutna från stöd blir då fortsättningsvis skärgårdstrafiken, turisttrafiken på de inre vattendragen samt/eller lokaltrafiken på de enskilda hamnarna.

Utredningsgruppen anser att man bör överväga att låta cabotage omfattas av handelsfartygsstöd utgående från de utlåtanden som kommer att avges över utredningsgruppens rapport. Ett eventuellt stöd borde begränsas till att omfatta lastfartyg som bedriver regelbunden trafik och möter konkurrens från inhemska rederier som får stöd eller från utländska rederier. Uppmärksamhet borde även fästas vid att stödet inte avser fartyg som bedriver cabotage av ringa omfattning eller av sådant slag att det inte föreligger något reellt eller möjligt hot från utländska konkurrenter.

De ekonomiska effekterna av utvidgningen av handelsfartygsstödet till att omfatta cabotage kan på ett tillförlitligt sätt uppskattas i fråga om Fjärdvägen som går i trafik mellan Åland och fastlandet. Om Fjärdvägen omfattades av handelsfartygsförteckningslagen skulle den på årsbasis få cirka 280 000 euro i statligt stöd. Det stöd som skulle betalas till cabotage av annat slag kan inte uppskattas innan man har dragit upp gränsen mellan stödberättigad och icke stödberättigad cabotage.

6) Blandbesättningar

Regeringens ekonomiskpolitiska ministerutskott har 23.11.2003 konstaterat att diskussionerna mellan sjöfartssektorns arbetsmarknadsparter fortsätter om branschens egna förslag till åtgärder för att trygga passagerarfartygens konkurrensförmåga. Kommunikationsminister Luhtanen har i ett brev 15.12.2003 till sjöfartssektorns arbetsmarknadsparter uttryckt förhoppningen att branschens egna förslag till konkurrensfrämjande åtgärder måtte bedömas samt att förhandlingar om dem inleds. Minister Luhtanen har även meddelat, att när det vid förhandlingarna framkommer behov av lagändringar så är ministeriet berett att granska ändringsförslagen och vid behov sätta igång en lagberedningsprocess.

Sjöfartssektorns arbetsmarknadsparter har i samband med den inkomstpolitiska uppgörelsen som gäller fram till slutet av februari 2008 enats om att i fråga om en ny inriktning av lönebikostnadsinbesparingarna tillämpa s.k. fortlöpande förhandlingar. Arbetsgivarsidan får inte ingå för arbetstagaren ofördelaktigare kollektivavtal med andra arbetstagarföreningar.

Utredningsgruppen konstaterar att speciellt i fråga om passagerartrafiken mellan Finland och Estland är konkurrenssituationen mellan finska och estniska fartyg i dag fortsättningsvis sådan att bemanningskostnaderna

för estniska fartyg, enligt uppgift från Ålands Redarförening, ligger ungefär 50 procent under motsvarande bemanningskostnader för finska fartyg. Enligt utredningsgruppens åsikt är det alltså aktuellt med förhandlingar mellan arbetsmarknadsparterna för att åstadkomma kostnadsinsparingar.

7) Antalet passagerarplatser för lastfartyg som får handelsfartygsstöd

Enligt 1 § 2 mom. i handelsfartygsförteckningslagen godkänns för inskrivning i handelsfartygsförteckningen såsom passagerarfartyg besiktigade fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter och har högst 120 passagerarplatser. Sådana enligt antalet passagerarplatser avgränsade fartyg får handelsfartygsstöd på samma sätt som andra lastfartyg.

Passagerarantalet bestämdes i lagen till 120, eftersom egentliga passagerarfartyg som gick i reguljär trafik till andra nordiska länder, t.ex. passagerarbilfärjorna i reguljär trafik mellan Finland och Sverige, år 1992 helt lämnades utanför handelsfartygsförteckningslagens tillämpningsområde.

En överskridning av gränsen för antalet passagerarplatser innebär endast att det stöd som skall betalas till fartyget bestäms enligt bestämmelserna i handelsfartygsförteckningslagen och betalningsbefrielselagen om passagerarfartyg. De fartyg som har flera än 120 passagerarplatser befinner sig inte längre utanför stödordningarna. Stödet bara bestäms och betalas på ett annat sätt.

Antalet passagerarplatser har betydelse med avseende på om stödet skall betalas som för lastfartyg eller för passagerarfartyg. Sistnämnda fartyg omfattas även av betalningsbefrielselagen. Fartyg med fler passagerarplatser än det nämnda antalet utesluts inte från stödordningarna.

Speciellt från Finlands Sjömans-Unions sida har man motsatt sig en justering av antalet passagerarplatser, eftersom vissa av handelsfartygsförteckningslagens bestämmelser om bemanningen av passagerarfartyg inte tillämpas på lastfartyg.

På grund av det som framkommit ovan konstaterar utredningsgruppen att det inte i detta skede finns motiv att ändra handelsfartygsförteckningslagen så, att lastfartygsstöd kunde betalas till fartyg med flera passagerarplatser än 120.

7.2 Övriga åtgärder

Inom EU-området har en rederibesättning i form av tonnagebesättning blivit den förhärskande modellen. Bemanningkostnaderna nedbringas genom olika nettolönelösningar. Tonnagebesättningen utnyttjas inte i Finland, men när det gäller nedbringande av bemanningkostnaderna följer man här de linjedragningar EU godkänt.

Ett speciellt problem för Finlands handelsflotta är fartygens allt högre medelålder, vilket leder till försämrad konkurrensställning i fråga om kvalitet, säkerhet och effektivitet. Därmed försvåras även nyrekryteringen till sjömansyrkena och med tiden blir sjötransporternas kvalitet lidande.

Regeringens ekonomiskpolitiska ministerutskott förordade 27.11.2003 en lösning, som gick ut på att regeringen för att främja anskaffningen av passagerar- och lastfartyg är beredd att införa en återanskaffningsreservering. Beslut om behovet av en sådan uppgörelse samt om detaljerna i densamma fattas när frågan om de strukturella förändringarna i avskrivningssystemet har avgjorts. I samband med avgörandet om stödordningarna konstaterades att man från statsmaktens sida inte avser att vidta några ytterligare stödåtgärder.

I regeringens aftonskola i november 2004 behandlades Utvecklingsstrategin för Åland. I utvecklingsstrategin konstateras bl.a. följande:

”De förslag som kommunikationsministeriets utredningsgrupp för sjöfarten lägger fram analyseras vid utarbetandet av sjöfartspolitiken på längre sikt. Till utredningsgruppens uppgifter hör även att utreda hur finansieringsmöjligheterna för passagerar- och lastfartyg kan förbättras. På finansieringsmöjligheterna för anskaffningen av fartyg inverkar ett möjligt ibruktagande av en återanskaffningsreservering. Beslut om behovet och detaljerna för återanskaffningsreserveringen fattas när man fattat beslut om en strukturell ändring av avskrivningssystemet. Målsättningen är att fartygstonnaget förnyas och moderniseras och att fartygsbyggen i mån av möjlighet görs på finska varv och därmed sysselsättningssituationen inom varvsindustrin förbättras.”

Finansministeriet tillsatte 19.5.2005 en arbetsgrupp med uppgift att utreda utvecklingen av företagsbeskattningen. Arbetsgruppens mandat upphör 15.12.2005. Arbetsgruppens uppgift är bl.a. att bedöma vilka krav som föreligger på förändringar i beskattningens avskrivningssystem. Granskningen sammanhänger med att bokföringsskyldiga under vissa förutsättningar har rätt att göra upp sina bokslut i enlighet med internationella bokslutsnormer.

Utredningsgruppens ställningstaganden i frågor som rör beskattning, investeringsstöd och statsborgen framgår nedan.

2) Tonnagebeskattning

Regeringen har meddelat att frågan om revidering av tonnageskattelagen inte tas upp under denna regeringsperiod.

Utredningsgruppen har konstaterat att man på rederihåll inte har utnyttjat tonnageskattelagen i den omfattning som förväntades då lagen stiftades. Anledningen till detta har belysts ovan under punkt 5.2 (s.7). Det är emellertid nödvändigt att klarlägga i vilka avseenden lagen borde ändras för att tonnageskattesystemet skall bli ett beaktansvärt alternativ för rederierna även i Finland. I det utredningsarbetet borde man beakta ge-

menskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport samt den praxis kommissionen tillämpat när den avgjort notifieringar på området. Det vore också viktigt att kunna dra nytta av det utredningsarbete som har inletts i Sverige i fråga om tonnageskatten och där utredningsmannens rapport förväntas inom november detta år.

2) Åtgärder för att främja fartygsanskaffningar

Före EU-anslutningen hade Finland en lag om skattelättnader för sjöfarten (433/1981). Skattelättnaderna bestod enligt lagen av s.k. beställningsavskrivningar, avdrag för isavgiftsklass, fartygsanskaffningsreserveringar och klassificeringsreserveringar.

Avsikten med beställningsavskrivningen och fartygsanskaffningsreserveringen var att främja rederiernas möjligheter att förlägga sina fartygsanskaffningar till en tidpunkt då det företagsekonomiskt och med hänsyn till sjöfartskonjunkturererna var gynnsamt. Syftet med avdraget för isavgiftsklass var att främja anskaffningen av för finska förhållanden nödvändiga isförstärkta fartyg genom att i beskattningen bevilja ett extra avdrag om 3 procent av fartygets anskaffningsutgift, ursprungligen under fyra års tid, dvs. sammanlagt 12 procent.

Lagen ändrades ett flertal gånger på 1980- och 1990-talen. I början 1994 försvagades lagen väsentligt i fråga om sitt innehåll genom att möjligheten att göra beställningsavskrivningar och fartygsanskaffningsreserveringar togs bort. Redan tidigare hade klassificeringsreserveringen slopats. Dessutom halverades avdraget för isavgiftsklass så, att det 3 procent stora avdraget fick göras endast för två år. Efter Finlands EU-anslutning kan avdraget för isavgiftsklass jämföras med ett varvsstöd, eftersom kommissionen förutsatte att avdraget görs endast för fartyg beställda av något varv i ett land som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Den sista lagändringen kom 26.11.1999 (1060/1999), enligt vilken avdraget för isavgiftsklass ännu kunde göras för fartyg beställda åren 1999 och 2000. Därefter har lagen inte förlängts. Avdraget för isavgiftsklass kan anses vara ett stöd som förbättrar fartygens konstruktion utöver kraven i internationella konventioner och är därmed ett tillåtet stöd enligt artikel 5 i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.

Erfarenheterna av lagen om skattelättnader för sjöfarten var positiva på 1980-talet och i början av 1990-talet. Lagen främjade på ett effektivt sätt förnyelsen av finskt tonnage med t.ex. regelbundna nyanskaffningar av passagerarbilfärjor. Även många isförstärkta fartyg anpassade för vintertrafiken beställdes. Problemen på den tiden hade inget med beskattningen att göra utan handlade om bemanningskostnader, t.ex. överbemannning, som var högre än i Finlands konkurrentländer.

3) *Investeringsstöd*

Innan Finland gick med i EU stöddes fartygsanskaffningar även med räntestödslån. Enligt de av kommissionen fastställda riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport är huvudregeln dock numera den att räntestöd inte beviljas, eftersom investeringsstöd enligt kommissionens uppfattning snedvrider konkurrensen. Kommissionen har varit ovillig att godkänna investeringsstöd, förutom när de har utgjort en del av en strukturell förnyelse i syfte att reducera en flottas totala kapacitet.

Enligt riktlinjerna kan kommissionen dock godkänna investeringsstöd som sporrar till en kvalitetshöjning av de inom gemenskapen registrerade fartygen på ett sådant sätt, att de överskrider de obligatoriska säkerhets- och miljöstandarderna i internationella konventioner. Sådant stöd måste uppfylla gemenskapens tillämpliga skeppsbyggnadsbestämmelser.

I meddelande från kommissionen C (2003) 5274 (rambestämmelser för statligt stöd till varvsindustrin) finns särskilda bestämmelser om specialåtgärder i fråga om stöd till innovationer, nedläggningsstöd, stöd i form av exportkrediter och utvecklingsbistånd samt regionalstöd.

4) *Statsborgen*

Det har även anförts att fartygsinvesteringar främjas genom statsborgen på lån som upptas för fartygsanskaffningar. Ålands sjöfartsarbetsgrupp föreslog i sitt betänkande som överlämnades 30.6.2003 (KM:s publikationer 35/2003) att ”statsgarantisystemet för säkerheter i samband med fartygsinvesteringar i intervallet 60-100 procent borde ses över i snabb takt”. Förslaget har hittills inte lett till åtgärder.

5) *Sammanfattning av frågor som rör beskattningen, investeringsstödet och statsborgen*

Utredningsgruppen konstaterar att det är nödvändigt att ytterligare utreda frågor som rör beskattningen, investeringsstödet och statsborgen inom sjöfartssektorn. Detta förutsätter samarbete mellan finansministeriet, handels- och industriministeriet, kommunikationsministeriet samt sjöfartsbranschens och varvssektorns arbetsmarknadsorganisationer. Utredningsarbetet borde tidsmässigt kopplas ihop med den av finansministeriet tillsatta utredningen om företagsbeskattningen så, att ett system med återanskaffningsreserveringar kunde införas i brådskande ordning.

AVVIKANDE ÅSIKT

I egenskap av den medlem som företräder finansministeriet i arbetsgruppen ansluter jag mig till arbetsgruppens ståndpunkt till de delar den gäller mellanrapportens förslag beskrivna i avsnitt 2 och den i avsnitt 3 beskrivna lagen om ändring av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (544/2005), som beretts utifrån arbetsgruppens förslag och antagits av riksdagen.

Jag ansluter mig inte till andra förslag, ställningstaganden eller övriga åtgärder som i arbetsgruppens namn framlagts i andra delar av arbetsgruppens promemoria. Frågor som gäller beskattning hör dessutom till de ärenden som skall beredas av finansministeriet och den arbetsgrupp som kommunikationsministeriet har tillsatt borde inte ha behandlat dessa frågor.

I förslagen har det inte beaktats de statliga budgetekonomiska begränsningar som regeringen uppställt för sig i rambeslutet 11.3.2005 och i budgetberedningen.

Esko Tainio

UTTALANDENA

Punkt 1 i utredningsgruppens uppgift (utredning om för hur lång tidsperiod det är möjligt att trygga och stöda sjöfarten på Åland och även på annat håll i Finland jämlikt och utan att konkurrenssituationen blir snedvriden) har inte kunnat uppfyllas som sig bör, eftersom finansministeriet har ansett att den inte ingår i utredningsgruppens uppgifter. I punkt 7.2 Andra åtgärder i slutrapporten har det förts fram vissa centrala frågor som bör utredas ytterligare.

En brådskande uppgift är det utvecklingsarbete som gäller skattelagstiftningen särskilt i fråga om anskaffningen av fartyg och arbetet har fördröjts i nästan två år redan (ekonomiskpolitiska ministerutskottets linjedragning 27.11.2003). I november 2004 har frågans betydelse framhållits också i regeringens aftonskola. Bilaga 3 i slutrapporten är utredningsgruppens medlem Olof Erlands promemoria om finansieringen av fartygsanskaffningar. I punkt 5 på sidan 17 i slutrapporten har det nämnts om behovet av fortsatt utredningsarbete. Enligt min åsikt borde dessutom de faktorer som framlagts i promemorian beaktas i utredningsarbetet.

På sidan 7 i slutrapporten finns en utredning av orsakerna till varför tonnageskattealternativet inte har tagits i användning i Finland. På denna punkt bör man, anser jag, samtidigt beakta att det inte längre ens är möjligt att ansluta sig till systemet. Enligt de uppgifter jag fått är det för ett befintligt rederibolag inte möjligt, enligt den linje som Koncernskattecentralen antagit, att ansluta sig till systemet ens genom att grunda ett nytt bolag. Även denna fråga är enligt min åsikt viktig att reda ut i samband med utredningen av tonnageskattelagstiftningen (punkt 1 på sidan 16 i slutrapporten). Vid utredning av frågor om tonnagebeskattning bör man även beakta de anmärkningar som framlagts i slutrapporten i bilaga 3 på sidan 6.

Raimo Kurki
Utredningsgruppens ordförande

Finansiering av fartygsanskaffningar genom reservering

I bilagan diskuteras förutsättningarna för och konsekvenserna av ett system för fartygsinvesteringsskredit genom reservering enligt de principer som låg till grund för den tidigare tillämpade lagen om skattelättnader för sjöfarten (FFS.1981/433).

Systemet beskrivs på ett principiellt plan med utgångspunkt från utredningsgruppens mandat, EU: s riktlinjer för sjöfartsstöd och sjöfartens utveckling.

Ett genomförande av ett system för fartygsfinansieringsskredit kräver ytterligare utredningar, bland annat mer noggranna beräkningar av de ekonomiska konsekvenserna, och en dialog med EU-kommissionen.

Utredningsgruppens mandat

I regeringsprogrammet¹ anges att regeringen strävar efter att trygga det finländska fartygstonnagets konkurrenskraft i förhållande till de viktigaste konkurrentländerna. Syftet är att ”trygga sjöfartens kontinuitet under finsk flagg”.

I samband med riksdagens beslut om ett utvidgat stödssystem för passagerarfartyg² antogs en kläm (uttalande) med följande lydelse:

”Riksdagen förutsätter att regeringen utreder hur man på lång sikt på lika villkor och utan snedvridning av konkurrensen kan säkerställa och stödja sjöfarten på Åland och på annat håll i Finland.”

Uppdraget att utreda sjöfartens konkurrensvillkor ingår i utredningsgruppens mandat. Regeringens aftonskola den 17 november 2004 med representanter från Ålands landskapsregering antog ett gemensamt strategidokument som anger att ”till utredningsgruppens uppgifter hör även att utreda hur finansieringsmöjligheterna för passagerar- och lastfartyg kan förbättras”. Utredningsgruppens slutrapport skall enligt strategidokumentet ligga till grund för utformning av sjöfartspolitikerna på längre sikt och detaljerade förslag skall bland annat tas fram i samband med beslut om en strukturell ändring av avskrivningssystemet.

Regeringens strategi

Enligt ”Regeringens strategidokument 2004” (Statsrådets kanslis publikationsserie 12/2004) är strävan att ”med en egen handelsflotta säkerställa transportererna inom den finska utrikeshandeln året runt i alla förhållanden, inklusive undantagsförhållanden”.

En egen handelsflotta ger enligt strategidokumentet Finland bättre möjligheter att övervaka säkerheten och miljökonsekvenserna inom sjöfarten.

Det anges också som viktigt att en tillräcklig kapacitet kvarstår under finsk flagg för att de näringar som är kopplade till sjöfarten i det så kallade sjöfartsklustret skall kunna bevaras. Sjöfartsklustret sysselsätter direkt ca 47 000 personer inom den privata sektorn och i hamnarna med en direkt omsättning på ca 11,4 miljarder euro³.

¹ Regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens regering 24.6.2003

² RP 72/2004 rd

³ Klusterundersökningar i andra länder har beräknat de indirekta effekterna till en multiplikator mellan 1,6 – 1,9, vilket skulle betyda en sysselsättning i Finlands sjöfartskluster i storleksordningen 80 000 personer.

Sjöfartens utveckling

Världshandeln har under en lång tid vuxit snabbare än produktionen i de flesta länder. De underliggande orsakerna är en växande världsmarknad som stimuleras av konsumenternas ökade efterfrågan och en globalisering av produktionen. Över 90 procent av transportvolymen i världshandeln är sjöburen.

På global nivå leder utvecklingen i bland annat Kina och Indien till ett ökat behov av transporter av till exempel stål och utrustning för industri och byggande.

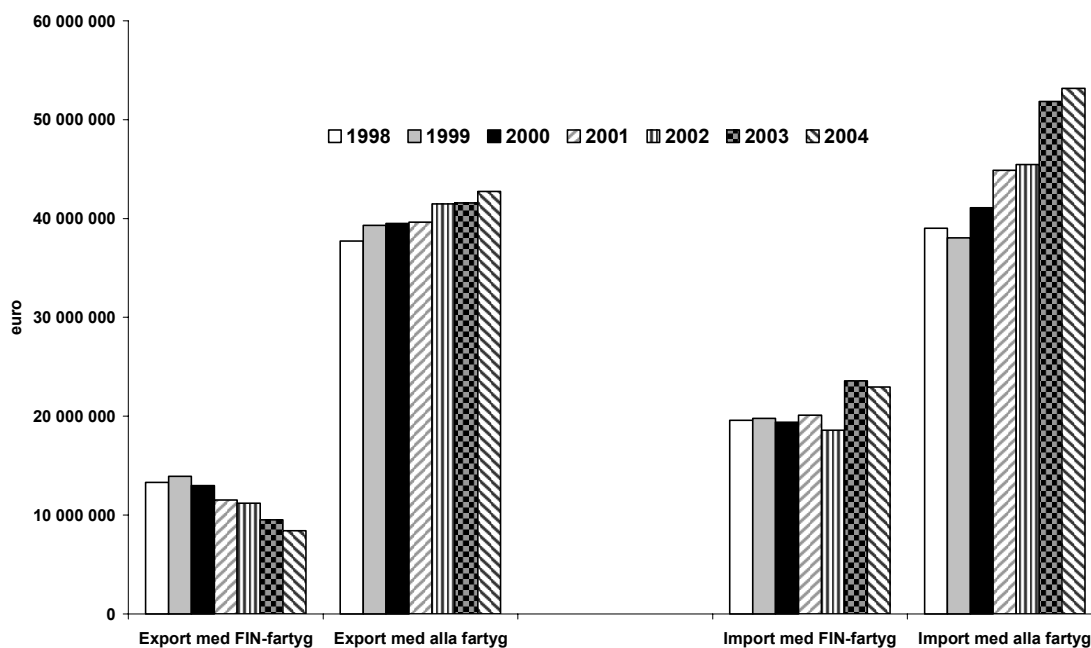
På regional nivå, till exempel i Europa och i östersjöområdet, ökar transporter mellan utvecklade industriländer på grund av den specialisering som framtvingas av en ökad konkurrens.

Mot bakgrunden av utvecklingen av världshandeln, ländernas specialisering och en ökad konkurrens har sjöfarten, som ett effektivt, säkert och miljövänligt transportsystem, goda utvecklingsmöjligheter också på längre sikt.

Transportsystemen och logistiken utvecklas också starkt genom specialisering, utnyttjande av ny teknologi och stöd för utveckling av samverkan i transportkedjor.⁴

En stor del av volymtillväxten i de europeiska sjötransporterna beror på ökad handel med olja. Detsamma gäller utvecklingen av importen till Finland (se nedanstående diagram).

Import och export med lastfartyg i Finland 1998 - 2004



För exporten gäller, som framgår av diagrammet, att andelen av frakterna med fartyg under finsk flagg har minskat kontinuerligt under perioden 1998 till 2004 trots att värdet av exporten totalt har ökat. Andelen är idag under 20 procent. Motsvarande importandel för fartyg med finsk flagg är något över 40 procent.

För den konkurrensutsatta och teknologiskt mera avancerade industrin är kraven på hög kvalitet, säkerhet, flexibilitet och snabbhet av större betydelse. Fartygen för denna sektor blir alltmer specialiserade och utvecklas samtidigt med transportkedjorna och logistiken.

De materiella transportmedlen växer alltmer samman med avancerade tjänster till maritima system eller kluster.

⁴ T.ex. EU: s program för intermodala transporter där flera trafikslag samverkar och närsjöfart ("Short Sea Shipping") prioriteras.

Finland har som en traditionell sjöfartsnation goda möjligheter att stärka sin position och konkurrenskraft i ett sådant utvecklingsperspektiv.

De landbaserade verksamheterna i Finlands sjösektor, såsom finansiering, försäkring, skeppshandel, hamnar, företagstjänster, varv, underleverantörer, rederiförvaltning och utrustningsindustri bildar, tillsammans med utbildningsinstitutionerna och de statliga förvaltningsenheterna, ett innovationssystem som kan ha en betydelse för sjötransporternas utveckling, särskilt i de växande ekonomierna kring Östersjön. Sjöfartens framtid är beroende av förnyelse i en internationell ekonomisk utveckling som alltmer drivs framåt av lärande och kunskap.

För att Finland skall kunna utnyttja utvecklingspotentialen i sjöfartsnäringen och det maritima klustret behöver verksamhetsmiljön och förutsättningarna vara under kontroll i det egna landet.

Med samma konkurrensvillkor som i övriga sjöfartsnationer i Europa kan den erfarenhet och kunskap som finns hos företagare och företag i sjöfartssektorn i Finland bidra till en modern transportinfrastruktur och ett internationellt konkurrenskraftigt utbud av sjötransporttjänster. Finland har också ett väl utvecklat utbildningssystem för sjöfarten och de maritima näringarna i en utveckling som innebär att det ställs allt högre krav på kunskaperna för de sjöanställda, både befäl och manskap, och för yrken i maritima näringar på land.

Utöver betydelsen av kontroll över sjötransporterna och tillvaratagande av utvecklingsmöjligheterna för det maritima klustret är beredskapsfrågan för Finland av stor betydelse.

Mot bakgrund av Finlands geografiska läge och position i transportinfrastrukturen kan ett riktmärke för import och export med fartyg under finsk kontroll anges till 40 procent. I allmänhet brukar beredskapsmålen omfatta i första hand import för att klara den grundläggande försörjningen, men också exporten har stor betydelse i en krissituation för att upprätthålla viktiga ekonomiska förbindelser och för finansieringen av försörjningen.

EU: s riktlinjer för sjöfartsstöd

EU-kommissionens första riktlinjer för sjöfart utformades 1989 med betoning på sysselsättning, kunskap och säkerhet. Stödsystemet syftade till att minska skillnaden mellan kostnaderna för fartyg under bekvämlighetsflagg och under EU-flagg.

Utifrån kommissionens strategidokument ”Towards a New Maritime Strategy” 1996 utformades nya riktlinjer 1997 (97/C 109/01).

Riktlinjerna angav förutsättningarna för statsstöd till sjöfarten i syfte att stärka konkurrenskraften för sjöfart under EU-flagg.

De flesta sjöfartsländer i EU har utnyttjat stödmöjligheterna fullt ut, dels genom att staten inte uppstår inkomstskatt och socialskyddsavgifter för sjöanställda och dels genom tonnageskatt. Tonnageskatt, som förefaller att bli den normala rederibeskattningsregimen i EU, innebär en punktskatt i förhållande till fartygets vikt, som antas ha ett samband med intjäningsförmågan. Tonnageskatten förutsätts i princip bli lägre än normal bolagskatt. Den lägre beskattningen kopplas till villkor om en bindningstid, vanligen 10 år.

Under 2003 gjorde EU-kommissionen en utvärdering av riktlinjerna för statsstöd från 1997. Riktlinjerna reviderades och de nya reglerna för statligt stöd till sjötransporter (2004/C 13/03) gäller från den 17 januari 2004 till år 2011.

Riktlinjerna klargör vilka statliga stöd som kan införas för att främja gemenskapens sjöfartsintressen för att bland annat

- förbättra en tillförlitlig, effektiv, säker och miljövänlig sjötransport

- bidra till konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna
- upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart samt skydda och främja sysselsättningen för europeiskt sjöfolk

Kommissionen konstaterar att många länder utanför gemenskapen drar till sig redare med förmånliga skattevillkor och att det för närvarande inte finns internationella regler för att stävja skattekonkurrens.

Mot denna bakgrund verkar den bästa lösningen vara att man sörjer för förhållanden som möjliggör ”en rättvisare konkurrens med bekvämlighetsflaggade fartyg”.

Enligt kommissionen förefaller medlemsstaternas hantering av sjöfartsstöd att sammanfalla och skattekonkurrens förekommer framförallt mellan medlemsstaterna, å ena sidan, och registrering i tredje land å andra sidan.

Det bör påpekas att utvidgningen av unionen har ökat spännvidden i konkurrensen t.ex. mellan Finland och Estland, som inte har någon bolagsskatt.

I dokumentet räknar kommissionen upp exempel på åtgärder, såsom snabbare avskrivning, skattefria investeringsfonder och tonnageskatt, som visserligen betraktas som statligt stöd, men som garanterar högkvalitativ sysselsättning inom den landbaserade sjöfartssektorn⁵.

Enligt kommissionen kan ”säkerställandet av högkvalitativ sysselsättning och främjande av en konkurrenskraftig sjöfartsindustri i en medlemsstat genom skattelättnader i kombination med andra åtgärder för utbildning och ökad säkerhet driva på EG-sjöfartens utveckling på världsmarknaden”⁶.

Sammanfattningsvis är EU: s sjöfartsstöd, med nedsättning av arbetsrelaterade kostnader (”nettolön”), skattelättnader och kvalitetsstimulans (utbildning, säkerhet, miljö), inriktat på, för det första, internationella konkurrensvillkor och, för det andra, ett högkvalitativt sjöfartskluster som förmår upprätthålla och förbättra sakkunskap och sysselsättning.

Behov av åtgärder

Mot bakgrund av utvecklingen av sjöfartsnäringen, Finlands transportbehov och sjöfartspolitikerna i konkurrentländerna borde åtgärder vidtas för att stärka konkurrenskraften. Finlands har lång erfarenhet av sjöfart och starka sektorer inom sjöfartsklustret såsom skeppsbygge, utbildning, försäkring, finansiering, utrustningsindustri, hamnar och rederiverksamhet.

En hög medelålder på tonnage försämrar effektiviteten och säkerheten. Utvecklingen av fartygsteknologi och bränslekvalitet har också medfört att moderna fartyg är betydligt skonsammare mot miljön.

Genom att stimulera nyanskaffningar av tonnage kan det maritima klustret i Finland stärkas med höjd kvalitet, miljöanpassning och konkurrensmöjligheter som kan jämföras med andra sjöfartsländer.

En förnyelse av flottan utnyttjar erfarenhet och kunskap från en krävande maritim miljö och internationell konkurrens. En utveckling av sjöfarten i Finland tryggar också rekryteringen och sysselsättningen med bestående och säkra arbetsplatser.

Som ett alternativ till tonnageskatt kunde en form av finansieringskredit för nyanskaffning genom uppskjuten beskattning (”deferred taxation”) införas. Systemet kunde utformas i enlighet med principerna för en så kallad anskaffningsreservering, så att vinsten under en tidsperiod, t.ex. 5 år, kunde reserveras för nyanskaffning av tonnage. Om investeringen inte genomförs upptas reserveringen till normal bolagsbeskattning.

⁵ T.ex. fartygsförvaltning, mäklari och finansiering

⁶ Avsnitt 3.1 i riktlinjerna

Dividendutdelningar skulle beskattas normalt och rederierna skulle därmed få ett större incitament att nyinvestera och en minskad benägenhet till vinstutdelning. Motivet skulle vara att finansieringssystemet i Finland med tonnageskatt inte har fungerat marknadsmässigt ("market failure") och att det behövs särskilda åtgärder under en övergångstid för att komma ikapp andra sjöfartsnationer avseende tonnagets ålder ("catching up").

Ett system för finansieringskredit

I avvaktan på en mera grundlig reform av tonnageskatten kunde regeringen utarbeta en proposition till riksdagen med utgångspunkt från de principer som ligger till grund för "Lag om skattelättnader för sjöfarten 18.6.1981/433".

Lagen innehåller två grundprinciper.

1. Möjlighet att under en tidsperiod reservera vinst före skatt för anskaffning av nytt eller modernt second-hand tonnage. Om reserveringen inte utnyttjas inom tidsramen beskattas reserveringen med normal bolagsskatt.
2. Avdrag för kvalitetsfrämjande åtgärder avseende t.ex. isklass, miljö, säkerhet och kompetens.

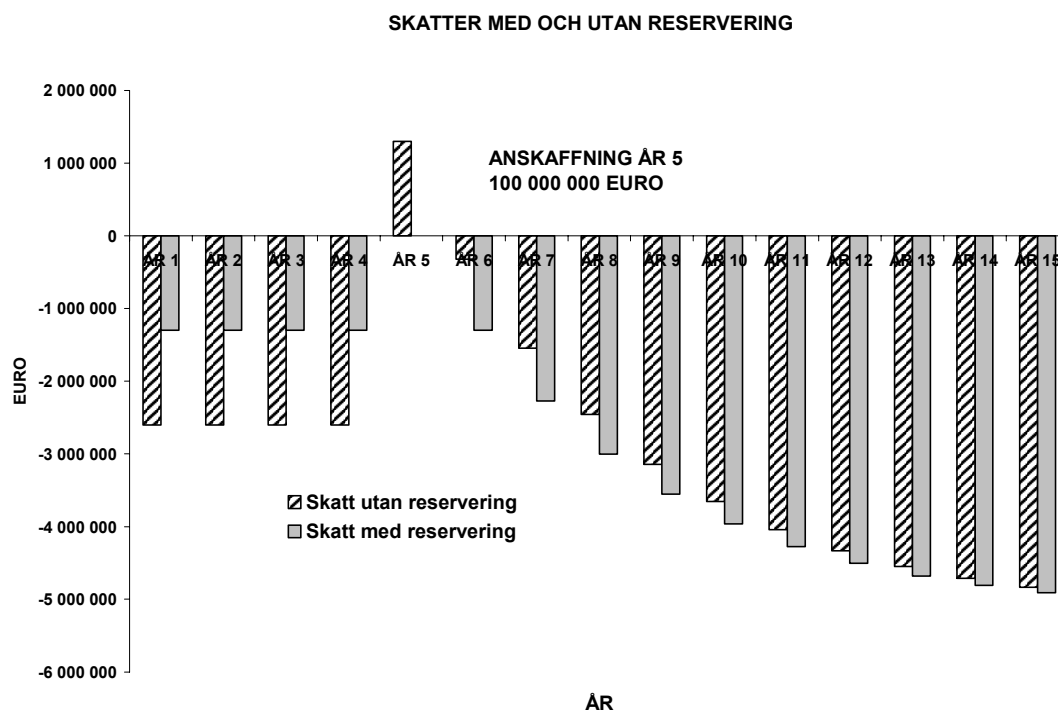
Utöver dessa faktorer utnyttjas räntestöd och garantier i en rad EU-länder. Räntestöd förordas inte i EU-kommissionens riktlinjer. Behovet av garantier kunde dock undersökas i samband med utformningen av ett lagförslag i syfte att främja förnyelse av tonnage.

Exempel

Följande exempel visar effekten av en finansieringskredit genom reservering av vinst. Rederiet avser att investera 100 miljoner euro i ett nytt fartyg år 5. En del av vinsten, 50 procent i exemplet, reserveras under fyra år för investeringen.

Vinsten per fartyg före avskrivningar och skatt antas vara 10 miljoner euro per år.

Jämfört med motsvarande investering utan reservering blir skatten under de fyra reserveringsåren lägre. Däremot blir skatten högre under de närmaste åren efter investeringen eftersom avskrivningarna görs på ett lägre värde när finansieringskrediten genom reservering räknas in.



Om de årliga skatterna som visas i diagrammet summeras blir den totala skattebelastningen för rederiet i båda fall ca 42 miljoner euro under en 15-års period.

Effekten av en fartygsreserveringskredit är alltså att stimulera nyinvestering genom att skjuta upp skattebetalningen.

Effekten för staten är att de sammanlagda skatteinkomsterna är i stort desamma i båda alternativ. Med uppskjuten beskattning uppstår en viss ränteförlust för staten som skall vägas mot nyttan av att en nyinvestering förverkligas.

Det relevanta jämförelsealternativet mot bakgrund av den höga medelåldern på tonnaget i Finland är en utebliven investering. I det perspektivet genererar en ny fartygsinvestering nya arbetsplatser, högre kvalitet och konkurrensförmåga i det maritima klustret samt bolagsskatteinkomster på över 42 miljoner euro under en 15-årsperiod.

Parametrarna i exemplet kan givetvis variera, men beräkningarna anger tydligt riktningen på konsekvenserna av en finansieringskredit genom vinst- och skattreservering.

Kommentar

Den avgörande skillnaden mellan tonnageskatt och finansieringsreservering är att tonnageskatten i de flesta fall innebär en reducering av skatten, d.v.s. rederiet skulle redovisa en vinst som ger större bolagsskatt, medan finansieringsreserveringen antingen betyder full bolagsskatt efter ett visst antal år eller en förnyelse av tonnaget som på sikt ger skatteintäkter via bolagsskatt, ny efterfrågan och de anställdas konsumtionskatter, samtidigt som konkurrenskraften stärks och sjöfartsnäringen och sjöfartsklustret utvecklas.

Tonnageskatteregimen innehåller alltså ett stödelement eller subvention genom reducering av den normala bolagsskatten⁷, medan finansieringsreservering, liksom avskrivningar, utjämnar bolagsskatten över tiden.

I den finska tonnageskattelagen är den skattefria försäljningen ombord på passagerarfärjorna föremål för normal inkomstbeskattning. Den skattefria försäljningen är en integrerad del av och en förutsättning för transportinfrastrukturen för passagerartrafiken på Östersjön. Genom en kombination av varu- och persontransport med aktiviteter och underhållning ombord kan en regelbunden trafik året runt upprätthållas. De höga kostnaderna ombord kan endast bäras genom att de balanseras av inkomsterna av skattefri försäljning, vilket inte är möjligt med nuvarande lag om tonnageskatt.

En reform av tonnageskattelagen bör beakta den faktiska konkurrenssituationen och sjöfartsstödet i de viktigaste länderna i östersjötrafiken. Sverige utreder för närvarande införande av en tonnageskatt.

I ett reserveringssystem med uppskjuten beskattning är risken för att stöd ”spiller över” till verksamheter som inte är sjöfartsrelaterade obefintlig⁸. Reserveringssystemets effekt är endast att underlätta investeringar i nya fartyg som förbättrar konkurrenskraften, säkerheten och miljön.

Den expertrapport om sjöfartsstöd i vissa betydelsefulla EU-länder som konsultföretaget KPMG utfört på utredningsgruppens uppdrag visar att reserveringssystem inte längre är vanliga. Orsaken är att de flesta tonnageskatteregimer är fördelaktigare för rederierna genom att de medför en betydande skattelättnad.

Motivet för en fartygsanskaffningskredit genom reservering för Finland är att tonnageskatten inte är användbar med nuvarande utformning. I avvaktan på en mera genomgripande reform av tonnageskatten skulle ett temporärt reserveringssystem medverka till att modernisera flottan och därmed bidra till att uppfylla gemenskapens målsättning enligt riktlinjerna för sjöfartsstöd.

⁷ I Estland betalar rederierna ingen bolagsskatt, vilket kunde betraktas som ett konkurrensnedvridande statligt stöd.

⁸ se EU-kommissionens riktlinjer avsnitt 3.1 sista stycket

Trafik- och kommunikationsministeriet

Sammanfattning av skattestöd och
annat stöd för sjöfartsnäringen
i vissa centrala länder

INNEHÅLL

1. Skattestöd och annat stöd för rederiverksamhet i för Finland centrala länder	3
2. Tonnagebeskattningen	3
2.1. Systemets ibruktagande	3
2.2 Tonnageskattens slutgiltighet och omfattning	3
2.2.1 Stödets slutgiltighet	3
2.2.2 Hamnverksamhet	4
2.2.3 Tax-free försäljning	4
2.3 Flaggkrav	4
3. Övriga för rederier speciella stödformer	5
3.1. Sverige	6
3.2 Frankrike	6
3.3 Grekland	6
3.4 Italien	6
4. Stöd för fartygsanskaffningar	6
5. Stöd till arbetsgivaren för att minska bemanningskostnader	7
5.1 Direkt stöd	7
5.2 Lättnader i sociala kostnader	7
5.3 Nettolönesystem	7
5.4 Sveriges skattestödssystem	7
6. Stöd som minskar arbetstagarnas lönekostnader	8
7. Blandbesättning	8
8. Stöd för ö-cabotage	8

1. Skattestöd och annat stöd för rederiverksamhet i för Finland centrala länder

I det följande har olika skattestöd och andra stödformer i olika europeiska länder granskats. Dessa länder är ur finländsk synvinkel centrala jämförelseobjekt då man granskar motsvarande stöd och incitament i Finland. De länder som granskats är Nederländerna, Storbritannien, Irland, Frankrike, Grekland, Sverige, Danmark, Tyskland, Norge, Belgien och Italien.

2. Tonnagebeskattningen

2.1. Systemets ibruktagande

Grekland är det första land som tog i bruk tonnagebeskattning, som tillämpats åtminstone fr.o.m. år 1959. Grekland förnyade sin tonnagebeskattning år 1975, som sedan har kompletterats i olika etapper. Tonnagebeskattning togs sedan i bruk i Norge och Nederländerna år 1996, i Tyskland år 1999, i Storbritannien år 2000, i Danmark år 2001, i Belgien år 2002, i Irland och Frankrike år 2003 samt i Italien år 2004.

I Finlands togs systemet i bruk år 2002. Också i Spanien togs tonnagebeskattningen i bruk år 2002.

Norges system ändras fr.o.m. juli 2005. Systemet kommer inte längre att tillämpas på oljeborrningsplattformar. Dessutom justeras tonnageskattens belopp nedåt till 1996 års nivå.

Sverige är det enda jämförelselandet som inte har tonnageskatt i användning. I Sverige har en utredningsman tillsatts för att utreda huruvida Sverige har orsak att ta tonnageskattesystemet i bruk. Utredningsmannen avger sin slutrapport i november 2005.

Norge har år 2005 sänkt tonnageskatten så att den motsvarar andra centrala EU-länders skattenivå (Danmark, Nederländerna och Storbritannien). Därutöver har man i Norge tillsatt en arbetsgrupp, som utreder det nuvarande tonnageskattesystemets och rederibeskattnings konkurrenskraft. Utredningsarbetet färdigställs i december 2005.

2.2 Tonnageskattens slutgiltighet och omfattning

2.2.1 Stödets slutgiltighet

Två faktorer påverkar centralt tonnagebeskattnings förmånlighet. Viktigast torde vara huruvida förmånen är slutlig eller om förmånen skjuts upp. För det andra påverkas förmånens storlek av hur tonnageskatteregimen täcker inkomster från olika funktioner. Med stödets slutgiltighet förstås att den tonnageskattskyldige inte i ett senare skede påförs beskattning på inkomster eller utdelad vinst, som skulle avvika från allmänna beskattningsregler. En central ståndpunkt när detta värderas är huruvida det tonnageskattepliktiga bolaget drabbas av sådan skatt på dividendutdelning, som inte skulle drabba den skattskyldige enligt normala regler för utdelad dividend.

För alla de jämförda länderna förutom Norge är stödet slutligt. I tonnageskattningssystemet är ett rederi befriat från normal företagsbeskattning, varvid företagets skatteansträngning är betydligt lägre. Med stödets slutgiltighet förstås att stödet inte måste återbetalas senare t.ex. då bolaget utdelar dividend till aktieägarna. I inget jämförelseland förutom Norge beskattas dividender inom tonnageskatteregimen annorlunda än inom den normala beskattningen.

I Norges nuvarande tonnageskattesystem är stödet inte slutligt, utan man kan tala om en uppskovsfördel. Den erhållna fördelen återförs till beskattning då ett bolag som tillämpar tonnageskatt delar ut dividend till sådana aktieägare som inte hör till tonnageskattesystemet. För en dylik dividend som inte har varit föremål för normal företagsbeskattning uppgår skatten till 28 %. Ytterligare kan i det norska systemet ett fartyg som ingår i tonnageskattningen inte ha egen arbetskraft, utan denna måste hyras in från ett företag som står utanför tonnageskattningen.

2.2.2 Hamnverksamhet

Som utgångspunkt gäller tonnageskattningen för en sådan inkomst som erhålls direkt då fartyget tagits i kommersiellt bruk. En del jämförelseländer utvidgar systemet till att gälla också hamnverksamhet såsom lastning, lossning, tillfällig lagring i hamnen samt ibland också terminalverksamhet. Dyliga länder är Danmark, Storbritannien och Grekland. För Tysklands, Belgiens och Italiens del är det oklart huruvida sådan verksamhet hör till tonnageskattesystemet.

2.2.3 Tax-free försäljning

De flesta länder innefattar i tonnageskattningen all försäljning på fartygen När konsumtionen av varorna och tjänsterna sker ombord. Den s.k. tax-free försäljningen som avses att konsumeras utanför fartyget hör inte till tonnageskattningen i Danmark, Norge, Irland och Frankrike.

Storbritannien och Grekland innefattar i tonnageskattningen också försäljning av tax-free produkter för konsumtion utanför fartyget.

I Tyskland, Nederländerna och Belgien är situationen oklar, eftersom lagstiftaren och skattemyndigheterna inte har tagit klar ställning i frågan. I Tyskland är uppfattningen den att tax-free ingår i tonnageskattningen, men slutlig klarhet i frågan har ej nåtts. I Nederländerna och Belgien hör alla inkomster som direkt hör till fartygets verksamhet till tonnageskattningen, och i dessa länder råder inte definitiv säkerhet huruvida tax-free försäljning hör till fartygets direkta verksamhet.

I Italien är frågan huruvida tax-free försäljning hör till tonnageskattningen öppen, eftersom en särskild förordning kommer att ges om vilka verksamheter som omfattas av systemet. Förordningen har ännu inte avlåtits.

2.3 Flagghkrav

Olika länders tonnageskattningssystem ställer olika flagghkrav vad gäller de bolag och fartyg som kan höra till tonnageskattesystemet. Ett tonnageskattesystem helt utan flagghkrav tillämpas nuförtiden i Danmark, Norge, Irland, Frankrike och Storbritannien.

I Tyskland förutsätter tonnagebeskattningen att minst 25 % av fartygen registrerats i hemlandet. Belgien tillämpar krav på EU-flagg. Sedan 30.6.2005 tillämpar Nederländerna krav på EU-flagg. Före detta fanns över huvudtaget inget flaggkrav. I Danmark kommer troligen snart ett lagförslag att ges, enligt vilken 60 % av inchartrat tonnage måste vara registrerat i EU. Också i Storbritannien kommer lagen möjligtvis att ändras så att 60 % av fartygen måste föra EU-flagg. I Grekland måste fartygen föra grekisk flagg.

3. Övriga för rederier speciella stödformer

Jämförelseländerna Danmark, Norge, Tyskland, Storbritannien, Nederländerna och Irland beviljar inget annat stöd utöver det som ingår i tonnagebeskattningen.

Övriga lättnader gäller fall som inte ingår i tonnagebeskattningen eller som inte har valts att ingå i den skattskyldiges verksamhet.

3.1. Sverige

I Sverige kan ett rederi inte få skattestöd som grundar sig på arbetstagarnas lönekostnader och lönebikostnader. Frågan behandlas närmare i avsnittet om stöd som riktar sig till arbetsgivarens arbetskraftskostnader.

3.2 Frankrike

I Frankrike kan rederier få lättnader i lokal näringskatt. Lättnaderna kan erhållas oberoende av om rederiet tillämpar tonnageskatt eller inte.

3.3 Grekland

Bolag vilkas verksamhet hänför sig till annan verksamhet än administration, verksamhet, förmedling, sjöförklaring eller försäkring av passagerarfartyg, kan åtnjuta befrielse från inkomstskatt såväl som från indirekta skatter. Fartygens verksamhet måste dock ha anknytning till internationell sjötrafik.

3.4 Italien

Ett rederi i Italien kan få skattefördel, om fartyget går i internationell trafik och är registrerat i Italien. Härvid är 80 % av inkomsten skattefri. Återstoden beskattas med normal skattesats om 33 %. Effektiva skatten blir härigenom 6,6 %. Utöver detta kan bolaget få fullständig befrielse från lokal skatt.

4. Stöd för fartygsanskaffningar

Italien, Norge, Sverige, Grekland, Storbritannien och Irland saknar ett allmänt system för stöd av fartygsanskaffningar. I Tyskland beviljar Kreditanstalt für Wiederaufbau subventionerade lån. Dessa kan också beviljas till rederier. I Danmark beviljar Skibskreditfond lånegarantier för fartygsanskaffningar.

I Grekland är fartyg som anskaffas för kommersiellt bruk befriade från finanstransfereringsskatter samt mervärdesskatt.

Snabbare avskrivningsregler för fartyg är möjliga i Frankrike (40 % av anskaffningskostnader år 1), Nederländerna, Danmark, Storbritannien och Belgien (20 % år 1, 15 % år 2 samt 10 % därefter av den ursprungliga anskaffningskostnaden). I Belgien är det dessutom möjligt med tilläggsavskrivning (30 %).

I Tyskland, Nederländerna, Belgien och Storbritannien kan försäljningsvinsten göras till en återanskaffningsreservation i beskattningen.

I Frankrike är vinst på fartygsavyttring skattefri under vissa premisser.

5. Stöd till arbetsgivaren för att minska bemanningskostnader

I Grekland och Danmark stöds inte arbetsgivarens bemanningskostnader separat.

5.1 Direkt stöd

Direkt stöd för bemanningskostnader finns enbart i Norge, där arbetsgivaren under vissa premisser ges stöd som är en viss procentandel (9-12 %) av de bruttolöner som arbetsgivaren betalar.

5.2 Lättnader i sociala kostnader

Lindringar eller befrielse från socialskyddsavgifter förekommer i Norge, Irland, Frankrike och Italien. I Frankrike är dock den befriade summan beskattningsbar inkomst, eftersom den läggs till bolagets beskattningsbara resultat. Detta minskar stöddelen i Frankrike. I Italien kan arbetsgivarna beviljas en rabatt för försäkringspremier. Ytterligare är arbetsgivaren i Italien helt befriad från socialskyddsavgifter för de sjömän som bor i Italien eller också annanstans i EU ifall italiensk lagstiftning tillämpas för dem.

I Storbritannien finns inga egentliga lättnader i arbetsgivarens socialavgifter, men de kan i praktiken undvikas genom att arbetsavtalen upprättas med ett utländskt bolag som handhar administrationen.

5.3 Nettolönesystem

Nettolönesystem eller system med motsvarande utfall används i Norge, Nederländerna, Belgien och Italien. Med nettolön förstås ett system där arbetsgivaren fullföljer förskottsinnehållningarna på lönen men kan låta bli att betala in skatterna till skattemyndigheterna. I Nederländerna är förmånen högst 40 % av sjömannens lönebelopp. I Tyskland kan arbetsgivaren låta bli att betala 40 % av lönebeloppet till skattemyndigheterna.

Med nettolönesystem förstås i detta sammanhang ett system där arbetsgivaren innehåller löneskatt för de löner han betalar (förskottsinnehållning), men inte är skyldig att betala den till beskattaren. I Danmark betyder nettoskattesystemet att sjömanslönerna under vissa betingelser är befriade från skatt i Danmark, varvid arbetsgivaren har att betala lön utan skattekostnader. De tekniska arrangemangen kan således variera, liksom de förskottsinnehållningsrater som ingår. Därför är nettolönesystemet i olika länder inte helt jämförbara.

5.4 Sveriges skattestödssystem

I Sverige kan Rederinnämnden bevilja rederistöd åt en arbetsgivare om ett fartyg sysselsätter en besättning och fartyget är registrerat som handelsfartyg (innefattar person- och varutransporter) samt idkar internationell handel. Stödet baseras på besättningens löner och på de sociala kostnader som lönerna ger upphov till. Stödet kan fås som skattegottgörelse eller som direkt avdrag i samfundsskatten. Fördelen minskar sålunda bolagets kommande

samfundsskatt, varvid bemanningskostnaderna kan övervältras att betalas av skattemottagaren upp till den gräns som bolaget skulle ha ålagts att betala samfundsskatt på resultatet. Tekniskt beviljas fördelen genom en gottgörelse på företagets skattekonto, som är ett skattebetalningskonto som skattemyndigheterna upprätthåller.

6. Stöd som minskar arbetstagarnas lönekostnader

I Tyskland, Frankrike, Belgien och Italien finns inga stöd som påverkar sjömännens löneskatt. Ett speciellt löneskattssystem existerar enbart i Grekland. Där tillämpas en lindrigare skattesats som är 6 % för befäl och 3 % för manskapet.

Skattelättnader för sjömansinkomst kan göras i Nederländerna, Storbritannien, Irland, Danmark, Norge och Sverige. Avdraget görs från den skattskyldiges inkomst.

7. Blandbesättning

Blandbesättning är tillåten i samtliga jämförelseländer. De är tillåtna utan begränsningar i Storbritannien och Irland.

I Frankrike måste fartyg med s.k. Keguelen-flagg ha minst 35 % franska besättningsmän, och minst två i befälet måste vara fransmän.

I Grekland måste minst 25 % av besättningen vara bosatt i Grekland.

I Nederländerna måste åtminstone kaptenen vara bosatt i Nederländerna, om fartyget för holländsk flagg.

I Norge får enbart i Norge eller EES-länderna bosatta medborgare fungera som befäl för fartyg som överstiger 250 nettoton.

I Sverige används s.k. TAP-avtal som i praktiken möjliggör blandbesättning.

I Tyskland måste kaptenen och övrigt befäl vara tyska eller EU-medborgare, om fartyget för tysk flagg.

I Danmark måste kaptenen i allmänhet vara EU-medborgare.

I Italien måste besättningen bestå av EU-medborgare. På fartyg i utländskt register måste minst sex i befälet vara EU-medborgare. Genom avtal mellan arbetsgivare och arbetstagare kan överenskommas att också arbetskraft utanför EU kan användas.

I Belgien måste befälet vara bosatta i EU.

8. Stöd för ö-cabotage

Ö-cabotage stöds inte alls i Sverige, Tyskland, Nederländerna, Belgien och Irland. Det stöds i olika former i Danmark, Norge, Storbritannien, Grekland, Frankrike och Italien.

I Danmark beviljas inte allmänt statsstöd, men staten erbjuder ersättning enligt ingånget avtal ifall turtätheten är tillräckligt stor. Också andra villkor kan ställas. Danska staten ber in offerter från privata för ö-cabotage.

I Norge kan stöd för arbetsgivarens lönekostnader beviljas också för ö-cabotage.

I Storbritannien beviljas ö-cabotage endast för trafiken mellan skotska fastlandet och skotska öar. Stödet ges direkt till färjrederierna.

Grekiska staten beviljar standardstöd som varierar enligt destinationen. Ministeriet definierar vilka hamnar som ingår i stödet och stödets storlek.

I Frankrike kan man få stöd för utredningar som klargör förutsättningarna för nya kortrutter, samt stöd för att inleda verksamheten. Dessutom kan stöd beviljas till sådana företag som upprätthåller transportformer som ersätter vägtransporter.

I Italien får fartygsägare som utför ö-cabotage 25 % lättnad i arbetsgivarens och arbetstägarens socialskyddsavgifter för de sjömän som är hemmahörande i Italien, eller för EU-medborgare för vilka italiensk lagstiftning tillämpas. Detta förutsätter att fartygen är registrerade i Italiens internationella register. Ifall ett dylikt fartyg idkar ö-cabotage högst sex gånger per månad eller om varje resa är längre än 100 sjömil lång, så är arbetsgivaren helt befriad från socialskyddsavgifter.

I den följande tablan visas ett sammandrag av stödformerna i jämförelseländerna. I den sedan efterföljande tabellen presenteras stödformerna i jämförelseländerna närmare.

	Sverige	Danmark	Norge	Tyskland	Stor-Britannien	Nederländerna	Grekland	Irland	Belgien	Frankrike	Italien
Tonnageskatt											
Systemet i bruk	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Tillämpas sedan år	-	2001	1996	1999	2000	1996	1959	2003	2002	2003	2004
Flaggkrav	-	Nej	Nej	25% inhemsk	60% EU	EU	Eget land	Nej	EU	Nej	Eget land
Skatteförmånens vidd:											
Hamnverksamhet	-	Ja	Nej	Oklart	Ja	Nej	Ja	Nej	Okänt	Nej	Okänt
Utförsäljning av tax-free	-	Nej	Nej	Oklart	Ja	Oklart	Ja	Nej	Okänt	Nej	Okänt
Skatteförmånen slutgiltig	-	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Övriga speciella skattesystem											
Övr.spec.system för företag	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja
Stödsystem för fartygsanskaffningar											
Räntestöd	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Lånegarantier	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Snabbare avskrivningar	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej
Återanskaffningsreservering	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej
Manskapskostnader, arbetsgivaren											
Direkt stöd	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Lättnad för soc.sk.avgifter	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja
Nettolönesystem	Ja	Ja	Ja	Ja 40 %	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja
Speciellt skattesystem	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej
Manskapskostnader, arbetstagaren											
Speciellt löneskattesystem	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
Skatteavdrag	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej
Blandbesättning											
Begränsning för blandbesättn.	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja
Stöd av ö-cabotage											
Stödmöjlighet	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja

	Sverige	Danmark	Norge
Tonnageskatt	<p>Sverige har inte tonnageskatt</p> <p>Sveriges regering har 2004 tillsatt en utredningsman för att utreda tonnageskattefrågan.</p> <p>Utredningsresultatet publiceras i november 2005.</p>	<p>Tonnageskatt har varit i kraft sedan 2001.</p> <p>För tillämpningen av tonnageskatt ställs inga registreringskrav. (Möjligtvis avges snart ett lagförslag som påbjuder att 60 % av inchartrat tonnage måste vara inregistrerat i EU.)</p> <p>Systemet tillämpas för sjöfart (passagerar- och fraktrafik) och härmed nära förbunden verksamhet såsom stuveri- och terminalverksamhet. Härtill hör också försäljning av produkter som konsumeras ombord samt uthyrning av affärsutrymmen på fartyget. Systemet tillämpas inte på försäljning ut från fartyget ("tax-free försäljning") utan denna liksom övriga funktioner hänför sig till normal företagsbeskattning (skatten är 30 %, föreslås sänkas till 28 %).</p> <p>Tonnageskattesystemet är slutgiltigt.</p> <p>Systemet anses vara lyckat och nästan alla företag som idkar sjöfart hör till</p>	<p>Tonnageskatt har tillämpats sedan 1996. Skattesatsen har minskats 2005. Dessutom har en arbetsgrupp tillsatts för att utreda systemets konkurrenskraft. Denna utredning blir klar i december 2005.</p> <p>Systemet är flaggneutralt, d.v.s. det förutsätter inte norsk flagg.</p> <p>Systemet tillämpas inte för produkter som säljs ut från fartyget ("tax-free försäljning"). Också nettointkomster från finansieringstillgångar står utanför systemet. Dessa ingår i den normala företagsbeskattningen (skattesats 28 %). Systemet tillämpas inte på hamnfunktioner.</p> <p>Systemet är inte en slutgiltig skatteförmån, utan endast en uppskovsförmån.</p> <p>Efter det att systemet togs i bruk</p>

	Sverige	Danmark	Norge
		tonnageskatte-regimen.	beslöt många företag ansluta sig, men på senare år har många företag beslutat flytta tillbaka till vanlig beskattning. 620 bolag tillämpar systemet. Det finns inga noggranna uppgifter om det totala stödbeloppet.
Övriga speciella skatte-system för företag som idkar sjöfart	(Se bemanningskostnader, stöd och lättnader för arbetsgivaren)	-	-
Fartygsanskaffningar	-	Danmarks Skibskreditfond beviljar lånegarantier. Framtunga avskrivningar beviljas fartyg, som understiger 20 bruttoton.	
Bemanningskostnader, stöd och lättnader för arbetsgivaren	Rederinämnden kan bevilja arbetsgivaren rederistöd, om fartyget sysselsätter en besättning och fartyget är registrerat som handelsfartyg (person- och varutransporter) och bedriver internationell handel. Stödbeloppet motsvarar beloppet för de sociala avgifter som betalas för besättningens löner. Fördelen fås direkt av skattemyndigheterna i form av skattegottgörelse d.v.s. stödbeloppet kan minskas direkt från bolagsskatten.	-	Arbetsgivaren beviljas under vissa premisser stöd som är en viss procent (9-12 %) av de bruttolöner som arbetsgivare betalar. Vidare kan arbetsgivaren under vissa premisser få ersättning som motsvarar arbetsgivarens förskottsinsättning, socialskyddsavgift och arbetstagarens socialskyddsavgift (nettolöneersättning). Den sistnämnda ersättningen gäller bara manskap i internationell färjtrafik och ett begränsat antal personer i oljeproduktionens offshore-verksamhet .
Bemanningskostnader, stöd och lättnader för arbetstagare	I Sverige bosatt arbetstagare som hör till besättningen kan få ett på löneinkomsten baserat fartygsinkomstavdrag eller ett speciellt avdrag som dras på skatten,	Speciella regler för hur besättningens beskattningsbara löner skall beräknas. Dessa regler tillämpas endast om fartygen är registrerade i Danmark och bruttotonnaget överstiger 100. I	Under vissa förutsättningar beviljas i Norge bosatta sjömän från arbetsinkomsten ett avdrag som är högst 30 % av netto-inkomsterna och vars maximibelopp är ca 9.690€

	Sverige	Danmark	Norge
	om han arbetar på ett svenskt fartyg eller på ett utländskt fartyg som en svensk arbetsgivare hyr på bareboatvillkor. Det årliga beloppet av reduktionen på fartygsinkomsten är 35.000 SEK för insjötrafik och 36.000 SEK för långfart. Avdraget på skatten är 9.000 SEK i inrikestrafik och 14.000 SEK på långfart.	nuvarande regelverk kan besättningen få förmåner av nettolönesystemet och av extraordinarie avdrag.	(80.000 NOK). Stödets totalbelopp är 340 MNOK.
Blandbesättning	<p>I Sverige tillämpas s.k. TAP-avtalet (tillfälligt anställd personal). Under vissa betingelser möjliggör avtalet anställning av utländsk besättning för en på förhand bestämd tidsperiod.</p> <p>TAP-avtalet tillämpas för sjömän som är bosatta utanför Sverige och speciellt utanför EU/EES. Systemets syfte är att förbättra konkurrenskraften för fartyg som seglar under svensk flagg.</p> <p>Systemet kan tillämpas endast för fartyg som seglar under svensk flagg. Passagerarfartyg, bogserbåtar och fartyg som huvudsakligen används i inhemsk sjöfart hör inte till regimen.</p> <p>Åtminstone hälften av besättningen som hör till systemet bör vara avlönade enligt det vanliga avtalet (Storsjöavtalet). Resten av besättningen kan vara avlönade enligt TAP-avtalet.</p>	Fartygets kapten bör vara EU-medborgare. Ifall kaptenen inte är dansk bör hans utbildning uppfylla vissa förutsättningar. Ej nationalitetskrav för den övriga besättningen. År 2003 var 31 % av sjömännen på danska fartyg icke-danskar.	<p>Norsk lagstiftning godkänner blandbesättning som i praktiken är vanligt förekommande.</p> <p>Norsk lagstiftning ställer speciella krav på personer som får arbete på norska fartyg.</p> <p>Om fartyget överstiger 250 nettoton kan endast norrmän och EES-medborgare tjänstgöra som befäl. Övriga nationaliteter kan godkännas på basen av ansökan.</p> <p>År 2003 var 52 % av dem som arbetade på norskregistrerade fartyg norrmän. 84 % av dem som arbetade på fartyg i Norges Internationella Fartygsregister var icke-norrmän.</p>

	Sverige	Danmark	Norge
Stöd för ö-cabotage	-	Danska staten inbegär offerter från privata näringslivet för att sköta ö-cabotage. Generellt statsstöd beviljas inte, men staten erbjuder en ersättning enligt avtal under förutsättning att avgångstätheten uppfyller vissa krav etc.	(Möjlighet till lönestöd, se stöd till arbetsgivare ovan.)

	Tyskland	Storbritannien	Nederländerna
Tonnageskatt	<p>Tonnageskatteregimen har varit i bruk sedan 1999.</p> <p>Tonnageskatten förutsätter att den skattskyldige leder verksamheten från Tyskland. Dessutom förutsätts att de utlandsregistrerade fartygens tonnagesstorlek inte är mer än tre gånger större än jämfört med tonnaget som är registrerat i Tyskland.</p> <p>Systemet tillämpas för vissa fartyg i utrikestrafik (passagerar- och frakttransporter) och härmed förbundna funktioner. T.ex. fartygsförsäljning anses vara en verksamhet som nära ansluter sig till transportverksamhet. Varuförsäljning ut från fartyget ("tax-free försäljning") verkar höra till systemet, men detta är inte helt klart. Övriga funktioner som nära ansluter sig till transportverksamheten tillhör normal företagsbeskattning (sammanlagda skattesatsen i medeltal ca 38,7 %).</p> <p>Skattefördelen från tonnageskattningen är slutlig.</p> <p>Det finns inte noggranna uppgifter om hur många företag som ingår i systemet.</p>	<p>Tonnagesbeskattningen har varit i bruk sedan år 2000 (grundar sig på det nederländska systemet).</p> <p>Systemet gäller också fartyg under bekvämlighetsflagg, men målsättningen är att harmonisera med Unionens riktlinjer C(2004)43, som fastslår att 60 % av fartygen måste vara under EU-flagg.</p> <p>Systemet lämpar sig i princip för all slags inkomster (bl.a. tax-free försäljning av alkohol, parfym och tobak, men inte lyxartiklar). Också stuveri och tillfällig lagring ingår. Övrig verksamhet ligger inom normal företagsbeskattning (skattesats 30 %).</p> <p>Skatteförmån som fås via tonnageskatten är slutlig.</p> <p>Efter övergången till tonnageskatt har antalet i Storbritannien registrerade fartyg vuxit med 250 %, medan de</p>	<p>Tonnageskatteregimen har varit i bruk sedan år 1996.</p> <p>Systemet tillämpas efter 30.6.2005 endast för fartyg registrerade under EU-flagg (före detta inget flaggkrav).</p> <p>Regimen tillämpas för inkomster från fartygstrafik och därmed direkt ansluten verksamhet (inkl. försäljning av fastighet som använts för verksamheten). Tillämpningen för försäljning ut från fartygen ("tax-free försäljning") är oklar p.g.a. brist på klara regler. Övrig verksamhet ingår i normal företagsbeskattning (skattesats 27-31,5 %).</p> <p>Skattefördel från tonnageskattningen är slutlig.</p> <p>Inga exakta uppgifter om hur många företag som hör till regimen.</p>

	Tyskland	Storbritannien	Nederländerna
		existerande fartygen har fördubblats. Systemet innefattade år 2004 71 företag som ägde 758 fartyg.	
Övriga speciella skattesystem för företag som bedriver sjöfart	-	-	-
Fartygsanskaffningar	<p>Kreditanstalt für Wiederaufbau beviljar subventionerade låneupplägg som också kan beviljas till rederier.</p> <p>Allmän återanskaffningsreservering i beskattningen möjlig i samband med fartygsöverlåtelse.</p>	Allmän möjlighet att göra återanskaffningsreservering i beskattningen.	<p>Möjlighet till forcerad avskrivningstakt vid fartygsanskaffningar. Dessutom kan bolag som kunde höra till tonnageskatteregimen men inte har ansökt att få komma med, göra tillfälliga avskrivningar (högst 20 % av avskrivningsbasen).</p> <p>Allmän återanskaffningsreservering i beskattningen är möjlig i samband med fartygs-överlåtelse.</p>
Bemanningskostnader, stöd och lättnader för arbetsgivaren	På eget fartyg eller fartyg på bareboat kan arbetsgivare behålla 40 % av den löneskatt som innehållits från sjömännens löner. Förutsättningar är bl.a. att fartyget för tysk flagg och opererar i internationell trafik.	- Arbetsgivarens sociala kostnader kan i praktiken undvikas genom att arbetsavtal tecknas med utländskt bolag, som sköter administrationen av avtalen.	Arbetsgivaren är berättigad till att redovisa reducerad skatt på lön. Förmånen uppgår till högst 40 % av sjömännens löner. Förmånen beviljas endast om fartyget för holländsk flagg.
Bemanningskostnader, stöd och lättnader för arbetstagaren	-	I Storbritannien bosatt besättningsmedlem kan få avdrag för sjöinkomster. Avdraget betyder i praktiken att löneinkomster inte alls är beskattningsbar i Storbritannien till den del arbetsuppgifterna utförts utanför landet.	Arbetstagare som arbetar mera än 180 dagar på fartyg får dra av 4 euro per dag som tillbringats ombord.
Blandbesättning	Blandbesättning är möjlig. För	Blandbesättning är tillåten utan	Blandbesättningar är tillåtna. För

	Tyskland	Storbritannien	Nederländerna
	<p>kaptenen och övrigt befäl krävs medborgarskap i Tyskland eller EU när det är fråga om fartyg som går under tysk flagg.</p> <p>Blandbesättning används allmänt. Största delen av tyska fartyg för främmande flagg.</p>	<p>begränsningar.</p>	<p>fartyg under holländsk flagg måste åtminstone kaptenen vara bosatt i Nederländerna.</p>
Stöd för ö-cabotage	-	<p>Storbritannien stöder ö-cabotage i någon mån inom ramen för Gemenskapens bestämmelser. Stöd beviljas endast i Skottland för trafik mellan skotska fastlandet och skotska öar. Stödet ges direkt åt färjtrafikidkaren.</p>	-

	Grekland	Irland	Belgien
Tonnageskatt	<p>Tonnageskattesystemet är i bruk sedan år 1959. Nuvarande tonnageskattelag stiftades 1975.</p> <p>Regimen gäller fartyg under grekisk flagg som används kommersiellt.</p> <p>Systemet tillämpas för alla inkomster från fartyg i kommersiell trafik, inkl. varuförsäljning oberoende av konsumtionsplats ("tax-free försäljning") och försäljning av tjänster. Övrig verksamhet hör till normal företagsbeskattning. Systemet innefattar också inkomster från hamnverksamhet.</p> <p>Skatteförmån från tonnagebeskattning är slutlig.</p>	<p>Tonnagebeskattning har varit i bruk fr.o.m. år 2003.</p> <p>Tonnageskatteregimen förutsätter inte att fartygen är registrerade på Irland.</p> <p>Systemet tillämpas på inkomster från passagerar- och varutrafik samt för försäljning av produkter som konsumeras ombord. Det tillämpas inte på produkter som säljs ut från fartyget ("tax-free försäljning") utan dessa liksom också övriga funktioner hör till normal företagsbeskattning (skattesats 12,5 %).</p> <p>Skatteförmån från tonnagebeskattningen är slutlig.</p> <p>Det enda offentliga aktiebolag på Irland som bedriver fartygstrafik har anslutit sig till systemet. Regimen har också i övrigt tagits i allmänt bruk.</p>	<p>Tonnageskatteregimen har varit i bruk sedan år 2002.</p> <p>Regimen tillämpas för fartyg under EU-flagg.</p> <p>Systemet tillämpas för inkomst från passagerar- och fraktrafik, övriga inkomster från fartyg i direkt internationell trafik samt för inkomst från utforskning av naturresurser. Det är osäkert om systemet kan tillämpas t.ex. på försäljning av produkter ut från fartyget ("tax-free försäljning") eller på hamnverksamhet.</p> <p>Skatteförmån från tonnagebeskattningen är slutlig.</p> <p>Det finns inga uppgifter om tonnageskattens omfattning.</p>
Övriga speciella skattesystem för företag som bedriver sjöfart	<p>Befrielse från inkomstskatt och indirekta skatter. Befrielsen tillämpas på utländska rederier som har filial i Grekland samt grekiska bolag (undantaget passagerarfartyg) vilkas verksamhet begränsas till fartygs management, verksamhet, förmedling, hyra, sjöskadestredning eller försäkring. Fartygen kan gå under</p>	-	-

	Grekland	Irland	Belgien
	grekisk eller annan flagg. Deras verksamhet måste ansluta sig till internationell trafik.		
Fartygsanskaffningar	Fartyg som anskaffas för kommersiellt bruk är befriade från finanstransfereringsskatt och mervärdesskatt.	Inget generellt stödsystem. Trafikidkare på olönsamma rutter stöds inom ramen för ett allmänt trafikstöd (bl.a. för glesbebyggda öar). Det finns inte publicerade uppgifter om stödets omfattning och inriktning.	De rederier som inte åtnjuter tonnageskatt kan göra forcerade avskrivningar (20%, 15% under de första åren och därefter 10%) samt tilläggsavskrivningar (30%) på fartygens anskaffningskostnader. Man kan erhålla lättnad i registreringskostnaderna för låneinteckningen (0,5-1,0% av inteckningsbeloppet) för fartyg i sjötrafik. Återanskaffningsreservering i beskattningen är möjlig i samband med fartygsöverlåtelse.
Besättningskostnader, stöd och lättnader för arbetsgivaren	-	Arbetsgivarens socialskyddsavgifter (10,75% av lönebeloppet) kan återbetalas till arbetsgivaren	Arbetsgivaren kan låta bli att betala den löneskatt som innehålls för arbetstagarna.
Besättningskostnader, stöd och lättnader för arbetstagaren	För befäl tillämpas 6 % och för besättningen 3 % inkomstskatt (normal inkomstskatt kan uppgå till t.o.m. 40 %).	Arbetstagare som arbetat minst 161 dagar på sjön får göra ett avdrag om 6.349 euro per år.	-
Blandbesättning Av besättningen måste minst 25 % vara bosatt i Grekland. Andelen inhyrd utländsk besättning kan variera i enlighet med ministeriets beslut.	Blandbesättning är vanligt förekommande.	Blandbesättning godkänns utan begränsningar. Bland-besättningar används allmänt.	Befälet måste vara bosatt inom EU.
Stöd för ö-cabotage	Staten beviljar ett standardbelopp vars storlek beror på destinationen. Ministeriet definierar vilka hamnar som	-	-

	Grekland	Irland	Belgien
	ingår i stödet och stödets storlek.		

	Frankrike	Italien
Tonnageskatt	<p>Tonnageskatten har varit i bruk sedan år 2003.</p> <p>Systemet tillämpas också på fartyg som seglar under bekvämlighetsflagg.</p> <p>Systemet tillämpas för verksamhet av fartyg i direkt kommersiellt bruk. Det tillämpas inte för produkter som säljs ut från fartyget ("tax-free försäljning"), utan dessa samt annan verksamhet hör till normal samfundsbeskattning (skattesatser 33,83 eller 34,43%). Systemet innefattar inte heller inkomster från hamnverksamhet.</p> <p>Skattefördelen från tonnagebeskattning är slutlig.</p> <p>Hittills saknas noggrannare uppgifter om hur många företag som är anslutna till systemet. Skattestödet beräknas uppgå till 9 MEUR under första året.</p>	<p>Tonnageskatteregimen har varit i bruk från år 2004.</p> <p>Systemet tillämpas på fartyg som registrerats i Italien (International Register).</p> <p>Systemet tillämpas på verksamhet som direkt anknyter sig till fartygstrafik. Härutöver tillämpas det för kompletterande och anslutande verksamhet som närmare definieras i ministeriets förordning. Förordningen har ännu inte avlåtit, varför det inte är känt om tonnageskatt skall tillämpas på produkter som säljs ut från fartyget ("tax-free försäljning"). Övrig verksamhet är underkastad normal företagsbeskattning (skattesats 33 %).</p> <p>Skatteförmån som fås från tonnagebeskattningen är slutlig.</p> <p>Det finns ännu inte noggranna uppgifter om hur många företag som innefattas av systemet.</p>
Övriga särskilda beskattningssystem för sjöfarten	<p>Lättnader i näringsbeskattning för bolag som idkar transport och för rederier. Lättnaden i näringsbeskattningen kan vara betydande för företagen.</p>	<p>Om fartyget används i internationell trafik och är registrerat under italiensk flagg, så är 80 % av inkomsten skattefri. På återstoden (20 %) betalas skatt enligt normal 33 % skattesats. Dessutom beviljas total skattefrihet från lokal skatt.</p>
Fartygsanskaffningar	<p>Möjlighet till stora avskrivningar i beskattningen (t.o.m. 40 % av fartygets anskaffningsutgifter första året) då man nyttjar en ekonomisk koncern.</p> <p>Härutöver är fartygs överlåtelsevinst skattefri under särskilda betingelser.</p> <p>För att få tillgång till stöd för fartygsköp behövs det franska finansministeriets tillstånd. Tillstånd har t.o.m. juli 2004 beviljats för 119 fartyg (231 ansökningar)</p>	-

	Frankrike	Italien
	som motsvarar 4.6 MEUR investeringar.	
Besättningskostnader, stöd och lättnader för arbetstagare	Arbetsgivaren kan helt eller delvis befrias från socialskyddsavgifter, då verksamheten konkurrerar i internationell trafik och fartyget är registrerat under fransk flagg. Den befriade avgiften läggs till arbetsgivarens skattepliktiga inkomst. 1)	Om fartyget seglar i internationell trafik och har registrerats i det internationella italienska registret: 1) beviljas skattelättnad, som motsvarar källskatt som innehålls från sjömännens lön (d.v.s. källskatt behöver inte erläggas), 2) beviljas rabatt på försäkringspremier, 3) arbetsgivaren är helt befriad från att erlagga arbetsgivarens och arbetstagarens socialskyddsavgifter för de sjömäns del, som är hemmahörande i Italien eller EU och för vilka italiensk lagstiftning tillämpas. Arbetsgivarna är befriade från att betala vissa försäkringspremier.
Besättningskostnader, stöd och lättnader för arbetstagare	-	-
Blandbesättning	S.k. Kerguelen-flagg används för fartyg registrerade i Franska Polynesiens och Franska Antarktis (French Austral Land and French Antarctic Registry). Förutsättning för att tillämpa systemet är att 35 % av sjömännen är fransmän och att minst två av befälet är fransmän. I praktiken seglar 45 % av de franska fartygen under Kerguelen-flagg och den representerar 90 % av totala tonnage.	Blandbesättning är tillåten. På italienska fartyg bör besättningen vara EU-medborgare. På fartyg infört i utländskt register måste befälet innefatta minst 6 EU-medborgare. På basen av avtal mellan arbetsgivare och arbetstagare är det också möjligt att nyttja arbetskraft utanför EU.
Stöd för ö-cabotage	Det är möjligt att få stöd för utredningar som bedömer förutsättningarna att förverkliga nya korta sjörutten samt att stöda igångkörandet av dessa rutten. Ytterligare kan stöd ges för sådana företag som förverkligar transportformer som ersätter landsvägstrafik.	Redare som bedriver ö-cabotage erhåller 25%-ig lättnad på arbetsgivarens och arbetstagarens socialskyddskostnader för de sjömän som är hemmahörande i Italien eller EU och för vilka italiensk lagstiftning gäller. Detta förutsätter att fartygen är registrerade i Italiens internationella register. Om fartyg som registrerats i ovan nämnda register idkar ö-cabotage högst sex gånger per månad eller om varje resa är minst 100 sjömil, så är arbetsgivaren helt befriad från

	Frankrike	Italien
		betaling av sosialskyddsavgifter.