

# **Ehdotus laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta**



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Kauppa-alustukilakityöryhmä		Työryhmäraportti	
puheenjohtajana Harri Cavén, sihteereinä		Toimeksiantaja	
Mikael Nyberg, Virpi Laukkanen, Tapani Kajamaa		Liikenne- ja viestintäministeriö	
Julkaisun nimi		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Ehdotus laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukykyyn parantamisesta		16.6.2006	
Tiivistelmä			
Työryhmä esittää loppuraportissa lainsäädännön kokonaisuudistusta.			
Työryhmä on laatinut ehdotuksensa hallituksen esityksen muotoon, joka sisältää seuraavat kannanotot:			
- Annettaisiin laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukykyyn parantamisesta. Samalla kumottaisiin laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta (1707/1991) ja laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta (625/2004) muutoksineen ja tehtäisiin vähäisiä muutoksia yhteensä viiteen muuhun lakiin.			
- Ulkomaan meriliikenteessä toimivien matkustaja-alusten nyt keskeisiltä osiltaan määräaikainen miehityskustannusten tuki vakinaistettaisiin täysimääräisenä ja yhtenäistettäisiin nykyisen lastialuksia koskevan tuen kanssa. Tuella katettaisiin täysimääräisesti merenkulkijoihin kohdistuva tulovero sekä työnantajan sosiaaliturvamaksuja.			
- Rajoitetusti verovelvollisiin merenkulkijoihin kohdistuva tuki laajennettaisiin matkustaja-aluksille saman sisältöisenä kuin se jo on voimassa lastialuksilla. Tuen piiriin tulisivat nyt myös matkustaja-aluksilla lähdevero ja työnantajan sosiaaliturvamaksu.			
- Tuen piiriin ehdotetaan tulevaisuuteen rajoitetusti myös kotimaan meriliikenne (kabotaasiliikenne). Tukikelpoisia olisivat sellaiset kotimaan meriliikenteessä toimivat lastialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 sekä hinaajat ja työntäjät, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300. Alusten tulisi olla katsastettu vähintään Itämerenliikenteeseen ja toimia kansainväliselle kilpailulle alttiina.			
- Vuotuiset tukimenot lisääntyisivät lähivuosina nettomääräisesti arviolta 2,9 miljoonalla eurolla.			
Loppuraporttiin liittyy valtiovarainministeriön edustajan eriävä mielipide.			
Avainsanat (asiasanat)			
merenkulku, kilpailukyky, lastialukset, matkustaja-alukset, varustamot, miehityskustannukset, ulosliputtaminen, tonnivero, valtiontuki			
Muut tiedot			
Työryhmäraportti on luettavissa myös valtioneuvoston hankerekisteristä HARE ( <a href="http://www.hare.vn.fi">www.hare.vn.fi</a> ). Yhteyshenkilö/LVM Aila Salminen			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 41/2007		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	978-952-201-910-3 (painotuote) 978-952-201-911-0 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote)	Kieli	Hinta (painotuote)	Luottamuksellisuus
100	suomi	15 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Arbetsgruppen för lagen om stöd till handelsfartyg.		Typ av publikation Arbetsgruppsrapport	
Ordförande: Harri Cavén. Sekreterare: Mikael		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
Nyberg, Virpi Laukkanen och Tapani Kajamaa.		Datum för tillsättandet av organet 16 juni 2006	
Publikation			
Förslag till lag om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används i sjöfart			
Referat			
I sin slutrapport föreslår arbetsgruppen en totalreform av lagstiftningen.			
Arbetsgruppen har utarbetat sitt förslag i form av en regeringsproposition som innehåller följande ställningstaganden:			
<ul style="list-style-type: none"><li>– En lag skall utfärdas om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används i sjöfart. Samtidigt skall lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) och lagen om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg (625/2004) jämte ändringar upphävas. Dessutom föreslås smärre ändringar i fem andra lagar.</li><li>– Det stöd till passagerarfartyg i utrikes sjöfart som till väsentliga delar nu är tidsbegränsat skall göras permanent till dess fulla belopp och harmoniseras med det nuvarande stödet till lastfartyg. Avsikten med stödet är att fullt ut täcka inkomstskatten för sjöfolk samt de socialskyddsavgifter som arbetsgivaren betalar.</li><li>– Det stöd som avser begränsat skattskyldigt sjöfolk skall utvidgas till att omfatta passagerarfartyg med samma ordalydelse som det redan gäller för lastfartyg. Enligt förslaget skall stödet utvidgas så att det också omfattar källskatt på inkomst på passagerarfartyg och arbetsgivarens socialskyddsavgifter.</li><li>– Stödet skall i begränsad utsträckning även gälla inrikes sjöfart (cabotagetrafik). Det föreslås att stödberättigade fartyg skall vara lastfartyg i inrikes trafik vilkas bruttodräktighet är minst 500 samt bogserbåtar och skjutbogserare i inrikes trafik vilkas bruttodräktighet är minst 300. Fartygen skall vara besiktigade minst för Östersjötrafik och utsatta för internationell konkurrens.</li><li>– Inom de närmaste åren uppskattas de årliga stödutgifterna öka med ett nettobelopp om 2,9 miljoner euro.</li></ul>			
I slutrapporten ingår en avvikande åsikt av finansministeriets representant.			
Nyckelord			
sjöfart, konkurrenskraft, lastfartyg, passagerarfartyg, rederier, bemanningskostnader, utflaggning, tonnageskatt, statligt stöd			
Övriga uppgifter			
Arbetsgruppens rapport finns tillgänglig också i statsrådets projektregister HARE ( <a href="http://www.hare.vn.fi">www.hare.vn.fi</a> ). Kontaktperson på kommunikationsministeriet: Aila Salminen.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 41/2007		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	978-952-201-910-3 (trycksak) 978-952-201-911-0 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak)	Språk	Pris (trycksak)	Sekretessgrad
100	finska	15 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Ab		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working group on the Merchant Vessel Subsidy Act		Type of publication Report	
Chair: Mr Harri Cavén, secretaries: Mikael Nyberg, Virpi Laukkanen, Tapani Kajamaa		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed 16 June 2006	
Name of the publication Proposal for an Act on the Enhancement of the Competitiveness of Ships engaged in Sea Traffic			
Abstract In its final report the working group proposes a total revision of the legislation concerned.  The working group presents its proposal in the form of a Government bill, which contains the following opinions: - An Act on the Enhancement of the Competitiveness of Ships engaged in Sea Traffic should be adopted. The Act is proposed to repeal the Act on the Register of Merchant Vessels Engaged on International Voyages (1707/1991) and the Act on Temporary Exemption of Seamen's Income Earned on Certain Passenger Vessels from Tax Withholding (625/2004), as amended. It also requires minor amendments of five other acts. - Subsidies of all manning costs for passenger vessels engaged in foreign trade, which at present are largely temporary, should be made permanent and harmonised with current subsidies of cargo vessels. The seamen's income tax and the employer's social security contributions should be covered by the subsidies in full. - Subsidies of seamen with limited tax liability should comprise passenger vessels in the same manner as cargo vessels today. Tax at source and employer's social security contribution should also be covered. - Subsidies should also partially comprise cabotage. Cargo vessels of 500 GT or more and tugs and pushers of 300 GT or more engaged in cabotage should be entitled to them. Eligibility would require that the vessel is surveyed for Baltic Sea or wider trade and is open to international competition. - Annual appropriations for subsidies are estimated to increase by approximately 2.9 million euro (net) in the next few years.  The final report includes a dissenting opinion expressed by the representative of the Ministry of Finance.			
Keywords Shipping, competitiveness, cargo vessels, passenger vessels, ship owners, manning costs, reflagging, tonnage tax, state subsidy			
Miscellaneous The report can also be read on the Government Project Register (HARE) website at <a href="http://www.hare.vn.fi">www.hare.vn.fi</a> . Contact person at the Ministry: Ms Aila Salminen			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 41/2007		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-910-3 (printed version) 978-952-201-911-0 (electronic version)
Pages, total (printed version) 100	Language Finnish	Price (printed version) €15	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 16.6.2006 päätöksellään LVM082:00/2006 työryhmän valmistelemaan suomalaisen kauppalaivaston miehistökustannusten kilpailukyvyyn parantamista. Työryhmän tehtävänä on ollut tehdä esitys ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991) sekä siihen liittyvän eräiltä matkustaja-aluksilta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta (635/2004) annetun lain kokonaisuudistuksesta. Työryhmän toimikausi on ollut 1.7.2006 - 30.6.2007.

Työryhmän tehtävänä on ollut laatia ehdotus ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloa koskevan lainsäädännön uudistamiseksi siten, että lainsäädännöstä tulee lakiteknisesti nykyaikainen ja selkeä sekä perustuslain vaatimukset täyttävä. Työryhmän tehtävänä on niin ikään ollut laatia ehdotus vuosia 2005 - 2009 koskevan määräaikaisen miehistökustannusten tukijärjestelmän kumoamiseksi. Tukijärjestelmä sisältyy lakiin eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta. Työryhmän tehtävänä on ollut sisällyttää kumottavan tukijärjestelmän tuet uudistettavaan ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloa koskevan lainsäädännön tukijärjestelmään.

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut osastopäällikkö, ylijohdaja Harri Cavén liikenne- ja viestintäministeriöstä ja jäsenenä ovat toimineet merenkulkuneuvos Aila Salminen ja merenkulkuneuvos Sirkka-Heleena Nyman liikenne- ja viestintäministeriöstä, apulaisosastopäällikkö Risto Paaermaa kauppa- ja teollisuusministeriöstä, budjettineuvos Esko Tainio valtiovarainministeriöstä ja apulaisjohtaja Matti Eronen Merenkulkulaitoksesta. Työryhmän jäseneksi määrätty talousjohtaja Marja Heikkinen-Jarnola liikenne- ja viestintäministeriöstä on jäänyt vuorotteluvapaalle 2.1.2007 eikä ole osallistunut työryhmän työskentelyyn. Liikenne- ja viestintäministeriö määräsi pääsihteeriksi hallitusneuvos Mikael Nybergin liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä sihteeriksi ylitarkastaja Virpi Laukkasen liikenne- ja viestintäministeriöstä ja lakimies Tapani Kajamaan Merenkulkulaitoksesta. Työryhmä on kokoontunut kolmetoista kertaa.

Työryhmän ehdotukset on käsitelty ohjausryhmässä, jonka puheenjohtajana on toiminut kansliapäällikkö Harri Pursiainen ja sihteerinä rakennusneuvos Juhani Tervala liikenne- ja viestintäministeriöstä. Ohjausryhmän kokouksiin on kutsuttu laajasti merenkulun alan keskeiset järjestöt. Ohjausryhmä on kokoontunut kolme kertaa.

Työryhmä on laatinut esitysehdotuksen hallituksen esitykseksi, joka on tämän jälkeen tarkoitus kääntää kokonaisuudessaan ruotsin kielelle ja lähettää laajalle lausuntokierrokselle. Koska kysymyksessä on budjettilaki, työryhmä esittää, että hallituksen esitysehdotus annettaisiin eduskunnalle syyskuun alussa 2007.

Työryhmä ehdottaa tehtäväksiannon mukaisesti, että annettaisiin laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta. Samalla ehdotetaan kumottavaksi laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta ja laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta. Samalla ehdotetaan tehtäväksi lähinnä viittausteknisiä vähäisiä muutoksia yhteensä viiteen muuhun lakiin.

Lainsäädäntöä uudistettaessa työryhmän tavoitteena on ollut suomalaisen merenkulun kansainvälinen kilpailukyky Suomen lipun alla EU:n merenkulun valtiontuen suuntaviivojen mukaisesti. Tavoitteena on myös turvata suomalaisia työpaikkoja. Pääpaino lainuudistuksessa olisi edelleen ulkomaan meriliikenteessä toimivien lastialusten ja matkustaja-alusten miehistökustannusten tuessa. Tuella katettaisiin täysimääräisesti miehistökustannuksiin kohdistuva tulovero sekä työnantajan sosiaaliturvamaksuja. Tämä tuki ehdotetaan täysimääräisenä vakinaistettavaksi nyt myös matkustaja-alusten osalta. Ehdotukseen sisältyy vakuutusmaksuja koskeva viiden prosentin tukikatto, joka vastaa nykyistä keskimääräistä vakuutusmaksukulujen osuutta merityötulosta.

Tukea ehdotetaan aiempaan verrattuna laajennettavaksi siten, että tuen piiriin tulisivat nyt myös matkustaja-aluksilla rajoitetusti verovelvollisten lähdevero ja työnantajan sosiaaliturvamaksu vastaavasti kuin jo on ollut asian laita lastialuksilla.

Tuen piiriin ehdotetaan tulevaksi rajoitetusti myös kotimaan meriliikenne. Tukikelpoisia olisivat tällöin myös sellaiset kotimaan meriliikenteessä toimivat lastialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 sekä hinaajat ja työntäjät, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300. Alusten tulisi olla katsastettu vähintään Itämerenliikenteeseen ja toimia kansainväliselle kilpailulle alttiina.

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettavaa lakia ehdotetaan sovellettavaksi 1 päivänä tammikuuta 2008 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen. Laki olisi tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana, kun Euroopan yhteisöjen komissio on sen hyväksynyt. Esitys liittyy valtion talousarvioesitykseen.

Työryhmän ehdotukseen liittyy valtiovarainministeriön edustajan eriävä mielipide, joka on liitteenä.

Helsingissä 29 päivänä kesäkuuta 2007

Harri Cavén

Aila Salminen

Sirkka-Heleena Nyman

Risto Paaermaa

Esko Tainio

Matti Eronen

Mikael Nyberg

Virpi Laukkanen

Tapani Kajamaa

## **Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta. Samalla ehdotetaan kumottavaksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettu laki ja eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annettu laki. Lisäksi tehtäisiin viiteen muuhun lakiin vähäisiä muutoksia.

Ehdotusten tarkoituksena on uudistaa meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamista koskeva lainsäädäntö nykyaikaisen lainsäädännön vaatimukset täyttäväksi selkeäksi ja EU:n meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen mukaiseksi kokonaisuudeksi. Lainsäädäntöä uudistettaessa tavoitteena on suomalaisen merenkulun kansainvälinen kilpailukyky Suomen lipun alla. Tätä kautta tavoitteena on myös turvata suomalaisia työpaikkoja ja turvata alusten ominaisuuksien ja merenkulun osaamisen kautta huoltovarmuutta ankarissakin olosuhteissa. Pääpaino lainuudistuksessa on edelleen ulkomaan meriliikenteessä toimivien lastialusten ja matkustaja-alusten miehistökustannusten tuessa. Tuella katettaisiin täysimääräisesti merityötulosta toimitettu ennakonpidätys sekä työnantajan maksamat sosiaaliturva- ja vakuutusmaksut. Tämä tuki ehdotetaan täysimääräisenä vakinaistettavaksi nyt myös matkustaja-alusten osalta. Esitykseen sisältyy vakuutusmaksuja koskeva viiden prosentin tukikatto joka vastaa nykyistä keskimääräistä vakuutusmaksukulujen osuutta merityötulosta.

Tukea ehdotetaan aiempaan verrattuna laajennettavaksi siten, että tuen piiriin tulisivat nyt myös matkustaja-aluksilla maksetut lähdevero ja työnantajan sosiaaliturvamaksu vastaavasti kuin jo on ollut asian laita lastialuksilla. Tuen piiriin tulisi rajoitetusti myös kansainväliselle kilpailulle altis kotimaan meriliikenne eli niin sanottu saari- ja rannikkokabotaasi. Tukikelpoisia olisivat tällöin myös sellaiset kotimaan meriliikenteessä toimivat lastialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 sekä hinaajat ja työntäjät, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300. Näiden alusten tulisi olla katsastettu vähintään Itämerenliikenteeseen.

Esitys liittyy vuoden 2008 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Tuesta on ilmoitettava Euroopan yhteisöjen komissiolle.

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



## SISÄLLYS

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

#### SISÄLLYS

#### YLEISPERUSTELUT

##### 1. Johdanto

##### 2. Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

2.3 Nykytilan arviointi

##### 3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

3.3 Keskeiset ehdotukset

##### 4. Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

4.3 Ympäristövaikutukset

4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

##### 5. Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja aineisto

5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

##### 6. Riippuvuus muista esityksistä

#### YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

2. Voimaantulo

3. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

#### LAKIEHDOTUKSET

Laki 1 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta

Laki 2 Laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annetun lain kumoamisesta

Laki 3 Laki ulkomaalaislain 81 §:n muuttamisesta

Laki 4 Laki merimieseläkelain 4 ja 5 §:n muuttamisesta

Laki 5 Laki työntekijän eläkelain 4 §:n muuttamisesta

Laki 6 Laki työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain 12 ja 15 §:n muuttamisesta

Laki 7 Laki tonnistoverolain 8 §:n muuttamisesta

#### LIITTEET

Rinnakkaistekstit

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

Suomi on maantieteellisestä sijainnista johtuen suuresti riippuvainen merikuljetuksista, koska Suomen ulkomaankaupasta noin 80 prosenttia tapahtuu merikuljetuksin Itämeren yli ja osaksi myös kauemmaksi. Suomalaisten alusten osuus tuonnista vuonna 2006 oli 36,4 prosenttia ja viennistä ainoastaan 16,9 prosenttia, kun suomalaisten alusten osuus viennistä 1990-luvulla oli vielä yli 30 prosenttia. Vaikka Suomen satamien ulkomaanliikenteen määrä on kasvanut, niin samanaikaisesti suomalaisten merenkulkualan työpaikkojen määrä on vähentynyt viidessä vuodessa noin 1400 henkilöllä noin 7000 henkilöön. Muutoksen on katsottu johtuvan kovenevasta kansainvälisestä kilpailusta Itämerellä. Samaan aikaan meriliikenne Itämerellä on voimakkaassa kasvussa.

Liikenteen kasvun on arvioitu jatkuvan myös jatkossa johtuen Itämeren rantavaltioiden voimakkaasta taloudellisesta kehityksestä. Suomalaisen merenkulun tulevaisuudennäkymät ovat keskeisesti sidoksissa kauppalaivastomme kansainväliseen kilpailukykyyn.

Euroopan yhteisö on ollut huolestunut jäsenvaltioidensa merenkulun kansainvälisestä kilpailukykyvyydestä niin sanottuihin mukavuuslippuvaltioihin verrattuna. Niissä varustamojen verotus, miehistökustannukset ja osaksi myös aluksille ja miehistön pätevyydelle asetettavat vaatimukset ovat selvästi alhaisemmat kuin Euroopan yhteisön jäsenmaissa. Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden merenkulku käsittää nykyään noin kolmanneksen maailman merenkulusta. Olosuhteet vaihtelevat myös Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden kesken niin paljon, ettei Euroopan yhteisössä ole saavutettu riittävää yksimielisyyttä, jotta merenkulun valtioneuvoja voitaisiin säätää direktiivillä tai asetuksella.

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 artiklassa kielletään sellaiset valtion tuet, jotka vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Perustamissopimuksen 80 artiklassa todetaan, että rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenne kuuluvat yhteisön kilpailusääntöjen ja liikennepolitiikan piiriin, mutta merenkulku ja ilmaliikenne ovat niiden ulkopuolella. Artiklan mukaan neuvoston päätöksellä nämä voidaan erikseen ottaa mukaan. Merenkulun osalta neuvosto on antanut asetukset 4055/86<sup>1</sup> ja 3577/92<sup>2</sup>. Perustamissopimuksen 88 artiklassa komissiolle on annettu tehtäväksi valvoa yhteisön jäsenvaltioiden myöntämiä valtion tukia. Tässä ominaisuudessa komissio on antanut suuntaviivat sellaisista valtioneuvoja, joita se pitää hyväksyttävänä. Merenkulun osalta komissio antoi ensimmäiset suuntaviivat meriliikenteen valtioneuville vuonna 1989. Tällä hetkellä voimassa olevat suuntaviivat on annettu komission tiedonannolla C(2004) 43. Suuntaviivoja on tarkoitettu tarkastella uudelleen viimeistään vuonna 2011.

<sup>1</sup> Neuvoston asetus (ETY) N:o 4055/86, annettu 22 päivänä joulukuuta 1986, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteiden soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen (EYVL L378, 31.12.1986, s.1).

<sup>2</sup> Neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteeseen kabotaasi) (EYVL L364, 12.12.1992, s.7).

Merenkulun kansainväliseen kilpailukykyyn vaikuttavat keskeisesti miehistökustannusten kilpailukykyisyyden lisäksi merenkulun osaamisen taso eri olosuhteissa sekä varustamojen verotuskohtelu.

Kun merenkulun valtiontukia koskevaa ulkomaanliikenteen kauppaa-alusluettelosta annettua lakia (1707/1991) muutettiin vuonna 2004, hallituksen esitykseen (HE 72/2004 vp.) antamassaan vastauksessa (EV 80/2004 vp.) eduskunta hyväksyi seuraavat lausumat:

Eduskunta edellyttää hallituksen ryhtyvän pikaisesti toimenpiteisiin, jotta pääasiassa ulkomaanliikenteessä toimivat varustamot saisivat ulkomaanliikenteen kauppaa-alusluettelosta annetun lain asettamat ehdot täyttävään toimintaan tasavertaisesti tukea valtiolta.

Eduskunta edellyttää hallituksen selvittävän, miten pitkällä aikavälillä voidaan turvata ja tukea merenkulkua Ahvenanmaalla ja muuallakin Suomessa tasapuolisesti ja kilpailutilannetta vääristämättä.

Näillä lausumilla kiinnitettiin huomiota erityisesti Saimaan kanavan kautta kulkevan liikenteen tukeen sekä Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välisen liikenteen tukeen. Näistä Saimaan kanavan kautta kulkevan liikenteen asemaa koskeva lainmuutos on jo tehty, ja muutos sisältyy aiemman sisältöisenä tähän esitykseen.

Tässä hallituksen esityksessä keskitytään merenkulun kilpailukykyyn turvaamisessa miehistökustannusten tukea koskevaan lainsäädäntöön. Tonnistoveroon tai muihin uusiin verotuksiin liittyviä suomalaisen merenkulun kilpailukykyyn edistämiseen liittyviä kysymyksiä, jotka myös sisältyvät pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen hallitusohjelmaan, ei käsitellä tässä hallituksen esityksessä.

## **2. Nykytila**

### **2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö**

Ulkomaanliikenteen kauppaa-alusluettelosta annetun lain, jäljempänä kauppaa-alusluettelolaki, perusteella maksetaan valtion tukea suomalaiselle merenkululle. Laki tuli voimaan vuoden 1992 alusta. Kauppaa-alusluettelolaille kumottiin vastaava aiempi ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä annettu laki (1139/1990).

Kauppaa-alusluettelolakia on muutettu sen voimassaoloaikana yhteensä yhdeksän kertaa. Muutoksilla on muun muassa pyritty vastaamaan muuttuvien kilpailuolosuhteiden asettamiin haasteisiin. Lailla 1611/1992 muutettiin säännöstä, jonka mukaan aluksella varustamotoimintaa työntantajana harjoittavan yhteisön Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaväen kokonaismäärästä vähintään puolen on oltava suomalaisia, siten, että sanottu kansalaisuusvaatimus koskee Euroopan talousalueen kansalaisia. Muutos liittyi ETA-sopimuksen voimaantuloon. Samalla kauppaa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksiä muutettiin aluksen ikävaatimuksen ja matkustajapaikkojen lukumäärää koskevan rajoituksen osalta. Alkuperäisessä laissa kauppaa-alusluetteloon merkittäväksi alukseksi hyväksyttiin sellaiset matkustajaluksiksi katsastetut alukset, jotka on pääasiallisesti tarkoitettu lastin kuljettamiseen ja joilla

on enintään 60 matkustajapaikkaa. Lainmuutoksella matkustajapaikkoja koskevaa rajoitusta muutettiin siten, että tällaisella aluksella voi olla enintään 120 matkustajapaikkaa.

Lailla 295/1995 muutettiin viivästysseuraamuksia korkolain mukaisiksi. Lailla 1301/1999 tukea väliaikaisesti laajennettiin 40 prosenttiin merimieseläkemaksuista. Lailla 922/2000 tukea pysyvästi laajennettiin siten, että tukena myönnettiin maksettuja työnantajan merimieseläkevakuutus-, työttömyysvakuutus-, tapaturmavakuutus- ja ryhmähenkivakuutusmaksuja vastaavat määrät sekä vapaa-ajan ryhmähenkivakuutuksesta ja vapaa-ajan lisävakuutuksesta työnantajan maksamaa osuutta vastaavat määrät.

Kauppa-alusluettelolaisissa oli alun perin matkustaja-alusten tukemista rajoitettu siten, että kauppa-alusluetteloon hyväksyttiin vain muita kuin säännöllisesti pohjoismaisesta satamasta liikennöiviä matkustaja-aluksia. Lailla 1349/2001 tukea laajennettiin säännöllisesti suomalaisesta satamasta liikennöiviin matkustaja-aluksiin. Tuki oli kuitenkin vain 97 prosenttia yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella saamasta merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä.

Lailla 1057/2002 kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksenä ollut aluksen ikävaatimus poistettiin.

Lailla 542/2004 matkustaja-alusten suora tuki sopeutettiin määräaikaisesti vuosina 2005 – 2009 siihen, että eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annetun lain (625/2004), jäljempänä maksuvapautuslaki, perusteella suomalainen varustamotyönantaja saa matkustaja-aluksella pitää työntekijöiden merityötulosta toimitettuja ennakonpidätyksiä vastaavan määrän. Matkustaja-aluksilla suora tuki käsittää määräaikaisen verolain voimassaoloaikana ainoastaan työnantajan sosiaaliturva- ja merimieseläkemaksujen ja eräiden muiden vastaavien vakuutusmaksujen osuuden, kuitenkin enintään määrän, joka vastaa 97 prosenttia merenkulkijoista toimitetuista ennakonpidätyksistä.

Lailla 544/2005 tukeen oikeutettujen piiriä laajennettiin ulkomaisessa omistuksessa oleviin Suomen lipun alla purjehtiviin aluksiin (bareboat charter-in). Näiden alusten osalta tukea maksetaan sellaiselle varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle, joka ei ole Suomeen rekisteröidyn aluksen omistaja. Samalla kauppa-alusluettelolain termistöä täsmennettiin paremmin vastaamaan vuonna 2004 hyväksytyjä uudistettuja yhteisön suuntaviivoja meriliikenteen valtioneudelle. Niinpä kauppa-alusluettelolain soveltamisalaa täsmennettiin komission meriliikenteen suuntaviivojen mukaisesti matkustajien ja tavaroiden kuljettamiseen meritse asetusten ETY N:0 4055/86 ja ETY N:o 3577/92 mukaisesti. Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksiä täsmennettiin aluksiin, joita käytetään pääasiassa ulkomaan meriliikenteeseen. Myös hinaajilta ja ruoppaajilta edellytetään meriliikennettä vähintään 50 prosenttia toiminta-ajasta. Meriliikenteen edellytyksen täyttymisen tarkastelu on suoritettava kalenterivuositain, vaikka tuet maksetaan edelleen puolivuositain.

Lailla 1322/2006 matkustaja-alusten osalta tukea laajennettiin määräaikaisesti vuosina 2007 – 2009 vastaamaan lastialuksilla noudatettua tasoa eli 100 prosenttia maksetuista työnantajan sosiaaliturva-, merimieseläkevakuutus-, työttömyysvakuutus- ja tapaturmavakuutus- ja ryhmähenkivakuutusmaksuista sekä vapaa-ajan ryhmähenkivakuutusmaksusta ja vapaa-ajan lisävakuutusmaksusta työnantajan osuutta vastaavista määristä.

Maksettavan tuen määrä on siten kasvanut, koska lain soveltamisalaa on laajennettu ja tuen määrään vaikuttavia työnantajasuorituksia on otettu lisää tuen piiriin. Kauppa-alusluettelolain perusteella maksetaan suoraa tukea lain ehdot täyttävälle lastialuksille, matkustaja-aluksille sekä hinaajille ja työntäjille.

Kauppa-alusluettelolain tarkoituksena on ollut turvata laissa tarkoitettujen suomalaisten alusten kilpailukyky kansainvälisessä liikenteessä sekä huoltovarmuus kriisitilanteissa Suomen lipun alla olevalla tonnistolla. Kauppa-alusluettelolaki säädettiin tilanteessa, jossa pidettiin vakavana uhkana suomalaisen ulkomaanliikenteessä toimivan kauppalaivaston siirtymistä muiden, työvoimakustannuksiltaan edullisempien lippujen alle.

Edellytyksenä tuen maksamiselle on, että aluksen miehityskustannukset ja alukseen kohdentuvat muut työvoimakustannukset on saatettu sellaiselle tasolle, että ne, tuki huomioon ottaen, mahdollistavat kannattavan toiminnan kansainvälisessä liikenteessä verrattuna sellaisiin aluksiin, jotka kulkevat vastaavassa liikenteessä ja jotka ovat vertailukelpoisten maiden vastaavien järjestelmien piirissä. Kauppa-alusluettelolakiin tehtyjä useita muutoksia on perusteltu suomalaisen kauppalaivaston kilpailukyvyn ylläpitämisellä.

Kauppa-alusluettelo on merkitty hakemuksesta sellainen Suomen alusrekisterissä oleva lastialus ja sellainen muu Suomen alusrekisteriin merkitty alus, joka on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen. Lisäksi on edellytetty, että alusta käytetään pääasiassa ulkomaanliikenteeseen ja aluksella varustamotoimintaa työnantajana harjoittavan yhteisön Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaväen kokonaismäärästä vähintään puolet on Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisia. Ulkomaanliikenteeseen käyttämisen pääasiallisuudella tarkoitetaan 1 päivänä heinäkuuta 2006 voimaan tulleen lain muutoksen jälkeen sitä, että aluksen tulee olla yli puolet toiminta-ajastaan ulkomaan meriliikenteessä, mukaan lukien Saimaan kanavan kautta tapahtuva liikenne. Lain muutoksen mukainen pääasiallisuuden määritelmä vastaa Merenkululaitoksessa jo aiemmin vakiintunutta tulkintaa. Kun alus on pelkästään ulkomaan meriliikenteessä tai ulkomaan meriliikenteen päiviä on aluksen toiminta-ajasta enemmän kuin kotimaanliikenteen päiviä, aluksen voidaan katsoa olevan kauppa-alusluettelolain edellyttämällä tavalla pääasiallisesti ulkomaan meriliikenteessä. Koska kauppa-alusluettelolaissa liikenteen laadulle ja määrälle asetettu määritelmä on ollut tulkinanvarainen, tukipäätöksissä on käytetty kokonaisharkintaa sen suhteen, missä määrin lastaus useassa kotimaan satamassa ennen ulkomaan matkaa tai lastin purku useassa kotimaan satamassa ulkomaan matkan jälkeen luetaan kuuluvaksi ulkomaan meriliikenteeseen.

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

Kauppa-alusluettelo on merkittäviksi aluksiksi hyväksytään myös sellaiset hinaajat ja työntäjät, jotka kuljettavat säännöllisesti lastiproomuja ulkomaanliikenteessä. Keskeinen edellytys luetteloon merkitsemiselle alustyyppistä riippumatta on, että alusta käytetään pääasiallisesti ulkomaan meriliikenteessä. Liikennettä ei ole sidottu mihinkään tiettyyn liikennealueeseen. Kauppa-alusluettelossa olevat alukset liikennöivät pääosin Itämerellä.

Kauppa-alusluettelolain 4 §:n mukaan Merenkululaitos päättää tuen myöntämisestä. Merenkululaitoksen ratkaisukäytännössä liikenteen on katsottu täyttävän ulkomaan meriliikenteen

kriteerit, jos aluksen lähtö- tai tulosatama taikka molemmat satamat ovat ulkomailla. Yksinomaan kotimaan satamien välisessä liikenteessä olevia aluksia ei ole voitu merkitä kauppa-alusluetteloon eikä niille ole voitu myöskään myöntää tukea.

Kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen kotimaanliikenne ei estä luetteloon merkitsemistä ja tuen maksamista, jos se ei muodosta aluksen liikenteen pääasiallista osaa.

Merenkulkulaitos on selvittänyt ulkomaan meriliikenteen laajuuden ja määrän vuodesta 2000 lähtien ensi sijassa PortNet-järjestelmän avulla. PortNet on satamaliikenteen tietojärjestelmä, jota ylläpitää Merenkulkulaitos. PortNet-järjestelmä kertoo tiedot kaikista Suomen satamiin kohdistuvista aluskäynneistä. Sen käyttäjiä ovat laivameklarit, satamat, huolintaliikkeet ja satamaoperaattorit sekä viranomaiset. PortNetin kaikkien käyttäjien nähtävillä ovat alusten perustiedot, aikataulut, satamakäynnit ja tiedot aluksesta maksetuista merenkulkumaksuista. Ennen PortNet-järjestelmää aluksen liikennöinnin selvittämisessä hyödynnettiin tuen hakijoiden antamien tietojen lisäksi muun muassa Merenkulkulaitoksen ylläpitämää merimiesrekisteriä, johon tallennetaan merenkulkijoiden aluspalvelutiedot liikennealueineen sekä bruttorahti-ilmoituksia, jotka varustamot toimittavat neljännesvuosittain Tilastokeskukselle. Bruttorehti-ilmoituksissa näkyvät tiedot muun muassa alusten matkoista, bruttorahtituloista, aikarahtaajista ja ulkomaille maksetuista liikennekustannuksista. Edellä mainittuja liikenteen selvittämismenetelmiä käytetään edelleen tapauskohtaisesti PortNet-järjestelmän ohella. Ulkomaanliikenteen määrän varmistamiseksi Merenkulkulaitos voi myös pyytää varustamolta aluksen laivapäiväkirjatiedot nähtäväkseen.

Tuen maksamisen edellytyksenä on, että kauppa-alusluetteloon merkittyyn alukseen kohdentuvat työvoimakustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne, huomioon ottaen kauppa-alusluettelolain 4 §:ssä tarkoitettu tuki, mahdollistavat toiminnan kansainvälisessä liikenteessä. Käytännössä tämä edellytys tarkoittaa, että luetteloon merkityillä aluksilla sovelletaan työnantaja- ja työntekijäyhdistysten hyväksymiä työehtosopimuksia. Edellytys koskee sekä lastialuksia että matkustaja-aluksia.

Kauppa-alusluetteloon merkitseminen on ehdoton edellytys tuen maksamiselle, mutta merkitseminen kauppa-alusluetteloon ei automaattisesti oikeuta tuen hakijaa saamaan tukea. Tukipäätöksen yhteydessä on muun muassa selvitetty, että tuen maksamisen edellytykset myös alusrekisteri-merkinnän ja vaadittavan ulkomaanliikenteen osalta ovat edelleen voimassa. Tuki maksetaan Suomen alusrekisteriin merkityn aluksen suomalaiselle omistajalle tai Suomen alusrekisteriin merkityllä ulkomaisessa omistuksessa olevalla aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle varustamotyönantajalle.

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

Yhtenä suoran tuen osana oleva merimieseläkevakuutus on lakisääteinen ja pakollinen. Merimieseläkelakia (1290/2006) samoin kuin aiempaa merimieseläkelakia (72/1956) sovelletaan pääsääntöisesti ulkomaanliikenteessä. Merimieseläkelakia ei sovelleta kotimaanliikenteessä. Merimieseläkelain soveltamiseksi edellytetään pääsääntöisesti yhteyttä Suomeen joko kansalaisuuden, kotipaikan tai EY:n sosiaaliturvasäädösten kautta.

Merityötulolla tarkoitetaan tuloverolain (1535/1992) 74 §:ssä säädettyä merityötuloa, josta ennakonpidätys on toimitettu merityötuloa varten määrätyn ennakonpidätysprosentin mukaisesti. Tuen piiriin ovat oikeutettuja kaikki kauppa-alusluetteloon merkityt alukset, joissa työskentelevät henkilöt ovat merimiesverotuksen piirissä. Yhtäläinen merityötulon ja ennakonpidätyksen määrittely sisältyy myös kumottavaksi ehdotettavaan maksuvapautuslakiin.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelolain soveltamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen (71/1992) 4 §:n mukaan kauppa-alusluettelolain perusteella maksettu suora tuki maksetaan puolivuotiskaudelta jälkikäteen. Kalenterivuosi jakautuu kahteen tukikauteen eli tammikuusta kesäkuuhun ja heinäkuusta joulukuuhun kestäviin puolivuotiskausiin. Tukihakemus on jätettävä Merenkululaitokselle viimeistään neljän kuukauden kuluttua kunkin tukikauden päättymisestä lukien. Merenkululaitos tutkii tuen saamisen edellytykset ja tukena maksettavan määrän erikseen kultakin tukikaudelta.

Matkustaja-alusten tukijärjestelmä muodostuu kauppa-alusluettelolain perusteella maksettavasta suorasta tuesta sekä määräaikaisen, vuoden 2009 loppuun voimassa olevan maksuvapautuslain mukaisesta verotuesta. Maksuvapautuslaki koskee matkustaja-aluksilla toimitettavia ennakonpidätyksiä. Näitä vastaa lastialuksilla kauppa-alusluettelolakiin perustuva Merenkululaitoksen maksama suora tuki. Maksuvapautuslain 1 §:n 2 momentissa säädetään, että kyseisessä laissa tarkoitettu työnantaja vapautetaan velvollisuudesta maksaa aluksella työskentelevälle Suomessa yleisesti verovelvolliselle maksetusta palkasta toimitetut ennakonpidätykset (maksuvapautus) siten kuin laissa jäljempänä säädetään. Lain 1 §:n 1 momentin mukaan työnantajalla tarkoitetaan ulkomaanliikenteessä olevalla matkustaja-aluksella liikennöintiä harjoittavaa suomalaista työnantajaa. Maksuvapautuslaki liittyy kiinteästi kauppa-alusluettelolakiin. Maksuvapautuksen soveltamisala vastaa kauppa-alusluettelolain mukaisen matkustaja-aluksiin kohdistuvan suoran tuen soveltamisalaa. Työnantaja voi jättää ennakonpidätykset maksamatta ilman erillistä veroviranomaisen päätöstä, jos Merenkululaitos on myöntänyt kauppa-alusluettelolaissa tarkoitettua suoraa tukea palkanmaksuvuodelta tai sitä edeltävältä vuodelta. Jos Merenkululaitos ei myönnä kauppa-alusluettelolain mukaista tukea tai määrää maksamansa tuen palautettavaksi, maksuvapautuslain perusteella maksamatta jätetyt ennakonpidätykset määrätään työnantajan maksettaviksi.

Kauppa-alustukea saavan aluksen omistaja on tähän asti useimmiten ollut suomalainen yhteisö, joka on merkitty Suomessa kaupparekisteriin. Sellainen Suomessa kaupparekisteriin merkitty yhteisö, joka omistaa aluksen ja vuokraa sitä kauppamerenkulussa käytettäväksi, esimerkiksi rahoitusyhtiö, on myös katsottu aluksen suomalaiseksi omistajaksi, joka on oikeutettu kauppa-alusluettelolain mukaiseen tukeen. Tuen maksaminen ulkomaalaisen omistamasta suomalaisesta aluksesta tehtiin mahdolliseksi lainmuutoksella (544/2005), joka tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2006. Tämä on mahdollista sillä edellytyksellä, että alus on vuokrattu suomalaiselle, joka harjoittaa aluksella varustamotoimintaa (niin kutsuttu bareboat charter - in). Ulkomaalaisen omistaman suomalaisen aluksen osalta tuki maksetaan kuitenkin aluksen suomalaiselle varustamotyönantajalle.

Merenkulkulaitos pitää kauppaa-alusluetteloa, päättää luetteloon merkitsemisestä sekä myöntää ja maksaa tuen hakemusten perusteella. Kauppa-alusluetteloon oli 30 päivänä huhtikuuta 2007 merkitty 114 alusta, joista matkustaja-alustuen piiriin kuului 16 alusta ja lastialustuen piiriin kuului 98 alusta. Tuki maksetaan puolivuositain jälkikäteen. Tukea myönnettiin vuonna 2006 lastialuksille 38 miljoonaa euroa ja matkustaja-aluksille 22 miljoonaa euroa. Lastialuksille ja matkustaja-aluksille vuonna 2006 myönnetty tuki oli kokonaisuudessaan suora tuki ja verotuki huomioon ottaen 82,7 miljoonaa euroa.

## **2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö**

### **Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle (Komission tiedonanto C(2004) 43) eli EU:ssa sallitut merenkulun valtiontuen muodot**

Merenkulku ja ilmaliikenne on perustamissopimuksen 80.2 artiklassa jätetty yhteisön kilpailusääntöjen ja liikennepolitiikan ulkopuolelle. Artiklan mukaan neuvoston päätöksellä nämä voidaan erikseen ottaa mukaan. Merenkulun osalta neuvosto on antanut asetukset palvelun tarjoamisen vapauden periaatteiden soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen (ETY) N:o 4055/86<sup>3</sup> ja palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) ETY N:o 3577/92<sup>4</sup>.

Perustamissopimuksen 88 artiklassa komissiolle on annettu tehtäväksi valvoa yhteisön jäsenvaltioiden myöntämiä valtion tukia. Tässä ominaisuudessa komissio on antanut suuntaviivat sellaisista valtiontuista, joita se pitää hyväksyttävänä. Merenkulun osalta komissio antoi ensimmäiset suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle vuonna 1989. Tällä hetkellä voimassa olevat suuntaviivat on annettu komission tiedonannolla C (2004) 43. Suuntaviivoja on tarkasteltu uudelleen viimeistään vuonna 2011.

Komissio korostaa valtiontuen avoimuuden lisäämisen tärkeyttä, jotta sekä kansalliset viranomaiset laajassa merkityksessä että myös yritykset ja yksityishenkilöt olisivat selvillä oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan.

Suuntaviivoilla pyritään edistämään turvallista, tehokasta, turvattua ja ympäristöystävällistä meriliikennettä.

Suuntaviivoilla pyritään kannustamaan alusten merkitsemistä tai palauttamista jäsenvaltioiden rekistereihin. Sen sijaan tukiohjelmaa ei saa toteuttaa muiden jäsenvaltioiden kansantalouden kustannuksella. Jäsenvaltion on osoitettava, että kansalliset tukiohjelmat eivät uhkaa vääristää jäsenvaltioiden välistä kilpailua yhteisen edun kannalta ristiriitaisessa laajuudessa.

Suuntaviivoilla pyritään edistämään jäsenvaltioissa sijaitsevan merenkulkuklusterin lujittamista samalla kuin pidetään yllä aluskantaa, joka on yleisesti kilpailukykyinen maailmanmarkkinoilla.

Suuntaviivoilla pyritään säilyttämään ja kehittämään merenkulkualan osaamista ja turvaamaan eurooppalaisten merenkulkijoiden työllisyys ja parantamaan sitä.

<sup>3</sup>EYVL L378, 31.12.1986, s.1.

<sup>4</sup>EYVL L364, 12.12.1992, s.7.



Suuntaviivoilla pyritään edistämään lyhyen matkan merenkulun uusia palveluja yhteisön liikennepolitiikkaa koskevan valkoisen kirjan mukaisesti.

Valtiontuen suuntaviivojen mukaan valtiontuki on rajoitettava tavoitteen saavuttamisen kannalta pienimpään tarvittavaan määrään, ja se on myönnettävä avoimella tavalla.

Kaikkien valtion viranomaisten niin kansallisella, alueellisella kuin paikallisella tasolla myöntämien tukien yhteisvaikutus on otettava huomioon.

Suuntaviivoja sovelletaan ainoastaan meriliikenteeseen eli lastin tai matkustajien kuljettamiseen merellä. Komissio voi hyväksyä, että meriliikenteeseen sisältyy myös muun muassa toisten alusten ja öljynporauslauttojen hinaaminen merellä.

Hinaus kuuluu suuntaviivojen soveltamisalaan ainoastaan siinä tapauksessa, että yli 50 prosenttia hinaajan tietynä vuonna tosiasiallisesti suorittamasta hinaustoiminnasta on meriliikennettä. Pääasiassa satamissa suoritettavat hinaustoiminnot tai moottorikäyttöisten alusten avustaminen satamaan eivät ole komission tiedonannossa tarkoitettua meriliikennettä.

Tukiohjelmista saatavalla edulla on helpotettava merenkulkualan kehitystä ja työllisyyttä yhteisön etujen mukaisesti. Varustamoiden verotuskohteluun liittyvät veroedut on siis rajoitettava koskemaan ainoastaan merenkulkua. Suuntaviivojen mukaan Euroopan merenkulkualan kilpailukykyyn parantaminen on tuen ensisijainen tavoite.

Yhteisön sisäisessä säännöllisessä matkustajaliikenteessä painopisteenä on yhteisön kansalaisten työpaikkojen turvaaminen. Tästä syystä tukea saa myöntää yhteisön satamien välisessä matkustaja-alusliikenteessä ainoastaan yhteisön merenkulkijoiden osalta, joiksi katsotaan Euroopan yhteisöjen jäsenvaltioiden tai Euroopan talousalueen (ETA) jäsenvaltioiden kansalaiset.

Sen sijaan kansainvälisen tavaraliikenteen alalla kansainvälisen kilpailun aiheuttama paine Euroopan varustamoille on erittäin suuri. Tämän vuoksi valtiontuen suuntaviivoissa ei ole estetty myöntämästä verohelpotuksia kaikille tavaraliikenteessä olevien alusten merenkulkijoille, koska tällaisella rajoituksella olisi erittäin kielteinen vaikutus Euroopan varustamoiden kilpailukykyyn, jolloin niille syntyisi painetta ulosliputtaa aluksensa.

Merenkulkijoiden verotuksen ja sosiaaliturvamaksujen poistaminen kokonaan sekä alusliikenteen yritysveron alentaminen on komission mukaan suurin mahdollinen sallittavan tuen taso. Kilpailun vääristämisen välttämiseksi muista tukijärjestelmistä ei saa olla tätä suurempaa hyötyä. Suuntaviivoissa määritellyn tukien enimmäismäärän piiriin luetaan varustamojen verohelpotusjärjestelyt EU:ssa yleisesti hyväksytyt tason mukaisesti, välillisten työvoimakustannusten tukeminen, miehistön vaihdon tukeminen, investointituet sekä eräät aluetuet. Tämän lisäksi suuntaviivat mahdollistavat tarkemmin mainituin edellytyksin koulutustuet, rakenneuudistustuet, julkisen palvelun velvoitteiden asettamisen ja niihin liittyvät tukea sisältävät sopimukset sekä tuen lyhyen matkan merenkululle.

Suuntaviivojen mukaan tuen myöntämistä ei ole millään tavoin kytketty aluksen omistukseen, vaan keskeisiä kriteereitä ovat yhteisömaan lippu ja yhteisön merenkulkijoiden työllistäminen.

## **Merenkulun valtiontukien kontrolli EU:ssa**

Euroopan unionin perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoin muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotain yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Poikkeuksista edellä mainittuun sääntöön säädetään 87 artiklan 2 ja 3 kohdassa. Kohdissa luetellaan ne tuet, jotka soveltuvat yhteismarkkinoille tai joita voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvina.

Perustamissopimuksen 88 artiklan 1 kohdan mukaan komissio seuraa jatkuvasti jäsenvaltioiden kanssa niiden voimassa olevia tukijärjestelmiä. Komissio voi 88 artiklan 2 kohdan perusteella määrätä jossakin jäsenvaltiossa maksettavan tuen lopetettavaksi taikka sitä muutettavaksi, mikäli sen havaintojen mukaan valtion myöntämä tai valtion varoista myönnetty tuki ei 87 artiklan mukaan sovellu yhteismarkkinoille taikka että tällaista tukea käytetään väärin. Komissio esittää kuitenkin ennen tällaista päätöstä huomautuksen asiassa ja pyytää selvityksen niiltä, joita asia koskee. Jos kyseinen valtio ei noudata päätöstä asetussa määräajassa, komissio tai mikä tahansa jäsenvaltio, jota asia koskee, voi saattaa asian suoraan yhteisön tuomioistuimen käsiteltäväksi.

Neuvosto on antanut asetuksen Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EY) N:o 659/1999. Neuvoston asetuksesta ilmenee selkeästi, että komissiolla on yksinomainen toimivalta valtiontukien osalta. Asetuksen johtolauseen kohdassa 13 todetaan, että ”yhteismarkkinoille soveltumattoman sääntöjen vastaisen tuen tapauksessa on palautettava tehokkaan kilpailun tilanne; tämän vuoksi on tarpeen, että tuki, korot mukaan lukien, peritään takaisin viipymättä; takaisinperiminen on toteutettava kansallisen lainsäädännön menettelyjen mukaisesti.” Edellä mainittu neuvoston asetus sisältää yksityiskohtaiset säännöt muun muassa ilmoitettua tukea koskevasta menettelystä, sääntöjenvastaista tukea koskevasta menettelystä, tuen takaisinperimisestä, tuen väärinkäyttöä koskevasta menettelystä, voimassa olevia tukiohjelmia koskevasta menettelystä, valvonnasta ja yleisistä säännöksistä.

Eräiden valtion tukea koskevien Euroopan yhteisöjen säännösten soveltamisesta annetulla lailla (300/2001) on säädetty tuen takaisinperinnästä kokonaan tai osittain, jos Euroopan yhteisöjen komissio on neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 mukaisesti niin päättänyt. Laisa säädetään myös tuen ilmoitusmenettelystä, tarkastuskäynneistä yrityksissä ja virka-avusta. Ilmoitusmenettelyn osalta tarkemmat säännökset Euroopan yhteisöjen säännösten edellyttämän valtion tuen ilmoitusmenettelyn kansallisesta järjestämisestä ovat valtiontukien ilmoittamisessa komissiolle noudatettavista menettelyistä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (86/2004).

On huomattava, että jos ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkitylle alukselle myönnetään tukea perusteettomasti, tuen takaisinperintää koskevat säännökset sisältyvät kauppa-alusluettelolain 12 §:ään, eikä edellä mainittuun eräiden valtiontukea koskevien Euroopan yhteisöjen säännösten soveltamisesta annettuun lakiin. Valtion tukea koskevien Euroopan yhteisöjen säännösten soveltamisesta annettua lakia sovelletaan, jos kysymys on komission päätökseen perustuvasta tuen takaisin perimisestä.

## **Kansainvälinen kehitys**

Suomalaisen merenkulun kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta keskeisiä kilpailijamaita, joiden lipun alle suomalaista tonnistoja on viime vuosina siirtynyt, ovat muun muassa Ruotsi, Viro, Alankomaat, Iso-Britannia, Saksa, Luxemburg ja Bahama.

Merenkulun kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta menestyneissä kilpailijamaissa on keskeistä varsinkin lastialuksilla suotuisa tonnistoratkaisu ja sekamiehitysmahdollisuus eli mahdollisuus palkata EU:n jäsenvaltioiden ulkopuolisista kolmansista maista merenkulkijoita ainakin osaksi muilla kuin lippuvaltiomaan työehdoilla.

Tämän lisäksi keskeistä näyttää olevan miehistökustannustukien ajantasaisuus ja täysimääräisyys.

Muilta osin tukijärjestelmät vaihtelevat eri maiden välillä, eikä täysin yhdenmukaisia järjestelmiä ole johtuen erilaisista merenkulun perinteistä sekä erilaisista verojärjestelmistä ja sosiaaliturvajärjestelmistä.

## **Selvitys merenkulun valtiontuista muissa maissa**

Kauppa-alusluettelolain muutostarpeita käsitellyt selvitysryhmä antoi loppuraportin 31 päivänä elokuuta 2005. Selvitysryhmä teetti konsultilla selvityksen laivanvarustustoimintaan liittyvistä vero- ja muista tukimuodoista eräissä keskeisissä maissa<sup>5</sup>.

Selvityksessä 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.

## **Tämän hallituksen esityksen alaan kuuluvat työnantajalle myönnettävät miehistökustannuksia alentavat tuet**

Kreikassa ja Tanskassa ei tueta erikseen työnantajien miehistökustannuksia.

### **Suora tuki**

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

### **Sosiaalimaksujen huojennukset**

Sosiaaliturvamaksujen huojennus- tai vapautusjärjestelmä on käytössä Norjassa, Irlannissa, Ranskassa ja Italiassa. Ranskassa vapautettu määrä on työnantajalle kuitenkin veronalaista

<sup>5</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö. Yhteenveto laivanvarustustoimintaan liittyvistä vero- ja muista tukimuodoista eräissä keskeisissä maissa.

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

### **Nettopalkkajärjestelmä**

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.

Nettopalkkajärjestelmä tai vaikutuksiltaan vastaava järjestelmä on käytössä Norjassa, Alankomaissa, Belgiassa ja Italiassa. Alankomaissa edun määrä on korkeintaan 40 prosenttia merimiesten palkkojen määrästä. Saksassa työnantaja voi jättää tilittämättä veronsaajalle 40 prosenttia palkkaverojen määrästä.

### **Ruotsin verotukijärjestelmä**

Ruotsissa varustamolautakunta (rederinämnden) 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 tuloverojen ja 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.

### **Työntekijöille maksettavat miehistökustannuksia alentavat tuet**

Saksassa, Ranskassa, Belgiassa tai 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 prosenttia ja muun miehistön osalta 3 prosenttia.

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

## **Sekamiehistöt**

Sekamiehistöt ovat sallittuja kaikissa vertailumaissa. Ilman rajoituksia ne ovat sallittuja Isossa-Britanniassa ja Irlannissa. Ranskassa niin sanotun Keguelen-lipun alla olevista aluksista 35 prosenttia miehistöstä tulee olla ranskalaisia, minkä lisäksi kahden päällystön jäsenen tulee olla ranskalaisia.

Kreikassa ainakin 25 prosenttia miehistöstä tulee olla Kreikassa asuvia. Alankomaissa vähintään aluksen päällikön tulee olla Alankomaissa asuva, jos alus kulkee Alankomaiden lipun alla. Norjassa vain Norjassa tai ETA-maissa asuvat voivat toimia päällystönä, jos aluksen nettovetoisuus on enemmän kuin 250. Tanskassa aluksen päällikön tulee yleensä olla EU-kansalainen.

Ruotsissa on käytössä niin sanottu TAP-sopimusjärjestelmä (tillfälligt anställd personal), joka mahdollistaa käytännössä sekamiehistöt ulkomaanliikenteen lastialuksilla sekä hinaajilla ja työntäjillä.

Saksassa aluksen päällikön ja muiden päällystöön kuuluvien tulee olla joko Saksan tai muun EU-maan kansalaisia, kun kyseessä on Saksan lipun alla oleva alus. Italialaisella aluksella tulisi olla miehistö, joka koostuu EU-maiden kansalaisista. Italiassa ulkomaisessa rekisterissä olevassa aluksessa tulee olla vähintään 6 päällystöön kuuluvaa EU-maan kansalaista. Työnantajan ja työntekijäjärjestöjen väliseen sopimukseen perustuen on mahdollista käyttää myös EU:n ulkopuolista työvoimaa.

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

## **Saarikabotaasin tukeminen**

Saarikabotaasia ei tueta lainkaan vertailumaista Saksassa, Alankomaissa, Belgiassa ja Irlannissa. Sitä tuetaan eri muodoissa Tanskassa, Norjassa, Isossa-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 saarikabotaasitoimintoja. Ruotsissa eräänlainen saarikabotaasituki ainakin Gotlantiin otetaan käyttöön vuoden 2009 alusta, kun tuen piiriin tulee valtion kilpailuttama kotimaanliikenne.

Norjassa myös saarikabotaasin osalta voidaan myöntää työnantajille palkkakustannusten tukia.

Isossa-Britanniassa tukea annetaan ainoastaan Skotlannissa mantereen 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 hoitavat tiekuljetuksia 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.

### **Tämän hallituksen esityksen alaan kuulumattomat merenkulun kilpailukykyä edistävät varustamojen verotuskohteluun liittyvät tukimuodot**

#### **Tonnistoverojärjestelmä**

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 on muutettu heinäkuussa 2005. Järjestelmä ei enää tulevaisuudessa sovellu öljynporauslauttoihin, mutta toisaalta tonnistoveron määrää tarkistetaan alaspäin vuoden 1996 tasolle.

Vertailumaista Ruotsi on ainoa, jossa ei ole käytössä tonnistoverojärjestelmää. Ruotsissa asetettiin selvitysmies tutkimaan, olisiko Ruotsissa aiheellista ottaa käyttöön tonnistoverojärjestelmä. Selvitysmies antoi loppuraporttinsa vuonna 2006. Tonnistoverojärjestelmän valmistelu ei ole tähän mennessä edennyt mietintöä (SOU 20:2006) pidemmälle. Norjassa on vuonna 2005 alennettu tonnistoverotuksessa sovellettavaa verokantaa siten, että se vastaa keskeisten EU-kilpailijamaiden kuten Tanskan, Alankomaiden ja Ison-Britannian verorasitusta. Vaikka Suomessa tonnistoverolaki (72/2002) onkin voimassa, niin tonnistoverojärjestelmään ei ole enää voinut liittyä vuoden 2003 jälkeen.

#### **Muut laivanvarustustoimintaa koskevat erityiset tukimuodot**

Vertailumaista Tanska, Norja, Saksa, Iso-Britannia, Alankomaat ja Irlanti eivät myönnä laivanvarustustoimintaa harjoittaville yhtiöille muita verohuojennuksia kuin edellä käsitellyt tonnistoverojärjestelmään liittyvät huojennukset. Muut huojennukset koskevat tilanteita, joihin tonnistoverojärjestelmä ei sovellu tai sitä ei ole valittu verovelvollisen toimesta sovellettavaksi.

Ruotsissa 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.

Ranskassa kuljetustoimintaa harjoittavat laivanvarustusyhtiöt voivat saada huojennuksen paikallisesta elinkeinoverosta. Huojennuksen voi saada riippumatta siitä, soveltaako yhtiö tonnistoverotusta vai ei. Kreikassa sellaiset yhtiöt voivat saada vapautuksen tuloveroista sekä myös välillisistä veroista, joiden toiminta rajoittuu muuhun kuin matkustaja-alusten hallinnointiin,

toimintaan, välitykseen, vuokraukseen, merivahingon selvitykseen tai vakuuttamiseen. Alusten toiminnan tulee kuitenkin liittyä kansainväliseen meriliikenteeseen. Italiassa laivanvarustusta harjoittava yhtiö voi saada veroedun, jos alusta käytetään kansainvälisessä liikenteessä ja alus on rekisteröity Italian lipun alle. Tällöin tulosta 80 prosenttia on verovapaata. Loppuosaa tulosta verotetaan normaalilla 33 prosentin verokannalla. Efektiiiviseksi verokannaksi tulee tällöin 6,6 prosenttia. Tämän lisäksi yhtiö voi saada täydellisen vapautuksen paikallisverosta.

### **Alushankintojen tukeminen**

Italiassa, Norjassa, Ruotsissa, Kreikassa, Isossa-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 arvonlisäverosta. Nopeutetut veropoistot aluksista ovat mahdollisia Ranskassa (40 prosenttia hankintamenosta ensimmäisenä vuonna), Alankomaissa, Tanskassa, Isossa-Britanniassa ja Belgiassa (20 prosenttia ensimmäisenä vuonna, 15 prosenttia toisena vuonna ja 10 prosenttia sen jälkeisinä vuosina alkuperäisestä hankintamenosta). Belgiassa on lisäksi mahdollisuus lisäpoistoon (30 prosenttia). Jälleenhankintavarauksen aluksen myyntivoitosta voi verotuksessa tehdä Saksassa, Alankomaissa, Belgiassa ja Isossa-Britanniassa. Ranskassa aluksen luovutuksesta syntynyt voitto on tiettyjen edellytysten vallitessa verovapaa.

## 2.3 Nykytilan arviointi

Vuonna 2005 valmistuneen selvityksen mukaan Suomen lipun alla olevan kauppalaivaston kehitys 2000-luvulla on ollut taantuvaa. Syyksi voidaan arvioida muun muassa koveneva kilpailu Itämeren alueella kuten Baltian maiden merenkulun kilpailukyyn kehitys, Ruotsissa ulkomaanliikenteen lastialuksilla sekä hinaajilla ja työntäjillä käyttöön otettu sekamiehitys sekä tonnistoverojärjestelyt tärkeissä kilpailijamaissa kuten Tanskassa, Saksassa, Alankomaissa ja Isossa-Britanniassa. Suomessa taantuva kehitys näyttäisi uusimpien tietojen mukaan jatkuneen vuoteen 2006 asti. Suunnan Suomessa näyttäisivät kääntäneen bare boat – rahdattujen alusten ottaminen tuen piiriin ja matkustaja-alustuen merkittävä laajennus sekä Matti Vanhasen I ja II hallituksen hallitusohjelmaan sisältyvä aikomus ottaa Suomessa käyttöön kilpailukykyinen tonnistoverojärjestelmä.

Ulkomaanliikenteessä toimiva tonnisto on lisäystä valtiontuesta huolimatta pienentynyt seuraavasti: Vuoden 2000 alussa aluksia oli 124 ja niiden bruttovetoisuus oli 1,53 miljoonaa tonnia, kun maaliskuun alussa 2005 alusten lukumäärä oli 117 ja bruttovetoisuus 1,31 miljoonaa tonnia. Vaikka muutokset näyttävät suhteellisen vähäisiltä, niin olennaista on, että samanaikaisesti suomalaisen tonniston keski-ikä on kasvanut huolestuttavasti. Uudistilauten määrä on jäänyt vähäiseksi, mihin osaltaan vaikuttaa se, että Suomessa varustamoyhtiöiden verotusta ei pidetä kilpailukykyisenä eikä se ole kannustanut tonniston uusimiseen. Tällä hetkellä suomalaisten ulkomaanliikenteen alusten keski-ikä on alusten lukumäärän perusteella 19 vuotta. Euroopan talousalueella (EU + Norja) vastaava luku on noin 12 vuotta ja koko maailman kauppalaivaston osalta noin 13 vuotta.

### Kauppa-alusluetteloon merkityt alukset 2002-2007

Aluksia vuoden lopussa	2002	2003	2004	2005	2006	30.4.2007
Lastialustuen piirissä	114	108	106	100	94	98
Bruttovetoisuus	1 019 561	943 325	974 597	978 107	763 372	852 772
Matkustaja-alustuen piirissä	15	13	13	15	15	16
Bruttovetoisuus	445 795	369 556	370 632	393 261	455 845	501 768
Yhteensä	129	121	119	115	109	114
Bruttovetoisuus	1 465 356	1 312 881	1345 229	1 371 368	1 219 217	1 354 540

Samanaikaisesti myös suomalaisten merenkulkualan työpaikkojen määrä on vähentynyt. Ulkomaanliikenteessä toimivien merenkulkijoiden tarkkaa määrää henkilötövuosina on vaikea esittää, koska alalle on tyypillistä, että varsinkin matkustaja-aluksilla käytetään paljon osaaikaista ja tilapäistä työvoimaa. Merimiesrekisterin perusteella voidaan kuitenkin esittää arvio, että kun vuonna 1999 merimiesten määrä ulkomaanliikenteessä oli 8 343 henkilötövuotta, niin viimeisimmän käytettävissä olevan tiedon mukaan vuonna 2003 vastaava luku oli 7 489 henkilötövuotta ja vuoteen 2005 mennessä alle 7000 henkilötövuotta. Toisin sanoen vähennys oli neljän vuoden aikana 854 työpaikkaa eli yli 10 prosenttia ja noin viidessä vuodessa noin 1400 työpaikkaa eli noin 17 prosenttia.



## Kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten miehistö 2002-2007

Aluksia vuoden lopussa	2002	2003	2004	2005	2006	30.4.2007
Lastialustuen piirissä aluksia	114	108	106	100	94	98
Merenkulkijoita	2 300	2 200	2 370	2 150	1 960	1 870
Matkustaja-alustuen piirissä aluksia	15	13	13	15	15	16
Henkilötyövuosia	4 000	3 500	3 610	3 750	3 450	3 514
Yhteensä aluksia	129	121	119	115	109	114
Merenkulkijoita	6 300	5 700	5 980	5 900	5 410	5 348

Suomen satamien ulkomaanliikenteen volyyymi on viime vuosina jatkuvasti kasvanut. Samaan aikaan Suomen lipun alla kulkevien alusten osuus on jatkuvasti laskenut ja alusten keski-ikä kasvanut. Kotimaisten alusten osuus näistä kuljetuksista oli vuonna 2006 tuonnissa 36,4 prosenttia ja viennissä ainoastaan 16,9 prosenttia, mikä on kaikkien aikojen alhaisin luku, kun esimerkiksi koko 1990-luvun vastaava osuus oli yli 30 prosenttia. Luvut osoittavat, että suomalainen lastialuskanta on menestynyt melko heikosti kansainvälisessä kilpailussa.

Vuosina 2005 ja 2006 kauppa-alusluettelolakiin tehdyillä muutoksilla on pyritty kääntämään muutoksen suuntaa. Vuoden 2007 huhtikuun loppuun mennessä Suomen lipun alle on ulkomaaisessa omistuksessa tullut kaksi säiliöalusta ja kaksi ropax-alusta, jotka voivat kuljettaa alle 120 matkustajaa. Toinen ropax-alus on poistunut Suomen alusrekisteristä huhtikuussa 2006.

Keskeisiä Suomen lipun alla kulkevien alusten kilpailukykyyn liittyviä ongelmia ovat muun muassa seuraavat:

Vaikka matkustaja-alusten tuki on laajentunut rajoitetusti verovelvollisiin kohdistuvaa tukea lukuun ottamatta lastialusten tuen laajuiseksi, niin matkustaja-alusten tuki on keskeisiltä osiltaan määräaikainen ja päättyy vuoden 2009 lopussa. Tämä asiointi on omiaan aiheuttamaan epävarmuutta suomalaisten merenkulkijoiden työllisyydestä jatkossa.

Epävarmuus kansainvälisestä kilpailukykyvystä jatkossa on myös hidastanut matkustaja-alustonniston uudistamista.

Matkustaja-alustuen määräaikaisuus tekee epävarmaksi matkustaja-aluksiksi katsottavien suurten ropax-alusten säilymisen Suomen lipun alla. Juuri tämän alustyyppin uudisrakennuksia on viime aikoina tullut Suomen lipun alle ja niillä samoin kuin myös isoilla matkustaja-autolautoilla on merkittävä osuus myös Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista.

Lastialusten osalta miehistökustannustuki on pitänyt ne melko hyvin kilpailukykyisinä Suomen ja Itämeren rantavaltioiden sekä Hollannin, Ranskan ja Ison-Britannian välisessä liikenteessä. Suomen lipun alla kulkeva lastialuskanta on varsinkin pienempien lastialusten osalta uusiutunut uudisrakennuksilla merkittävästi viimeksi Suomen EU- ja ETA –jäsenyyttä edeltäneenä aikana voimassa olleiden alusten uusimiseen kannustavien korkotukien ansiosta. Nyt etenkin pienikokoisten alusten lastialuskanta on kansainvälisessä vertailussa huomattavan vanhaa. Lastialuskanta on uusiutunut paljolti käytettyjen alusten ostamisen kautta. Erityisesti lastialuksilla tonnistoveroon siirtyminen saattaisi merkitä uusinvestointien käynnistymistä.

Vaikka matkustaja-aluksilla on huoli merenkulkijoiden työllisyydestä, niin osalla lastialuksista vallitsee työvoimapula koulutetusta asiansa osaavista merenkulkijoista. Etenkin pienemmissä lastialuksissa, mutta myös muissa aluksissa on osittain turvauduttu muiden maiden kansalaisiin työvoimana. Yleisimmät muut merenkulkijoiden kotimaat Suomen lipun alla tällä hetkellä ovat Viro, Venäjä ja Ruotsi. Suurin työvoimapula on aluksen konemestareista. Työvoimapula aiheutuu ainakin osaksi merenkulun koulutukseen liittyvän harjoittelujärjestelmän puutteista.

Koska kauppa-alusluettelolain mukaan tuen edellytyksenä on ulkomaan meriliikenteen ehdon täytyminen, kotimaanliikenne ja sellainen ulkomaanliikenne, jossa kotimaanliikennettä on yli puolet toiminta-ajasta, ei oikeuta tukeen. Tämä asettaa kotimaanliikenteen alukset kovaan kansainväliseen kilpailutilanteeseen. Yhä useammin Suomen kotimaanliikenteessä toimivat alukset toimivat ulkomaan lipun alla ja saavat usein toisesta maasta ulkomaanliikenteen tukea toimiessaan Suomen rannikolla. Tilanne on koettu epäkohdaksi sekä suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyden että huoltovarmuuden kannalta. Hinaajat ja työntäjät, jotka kuljettavat lastiproomuja, ovat kansainvälisen kilpailun alaisina. Saarten, etenkin Ahvenanmaan ja Manner-Suomen, välillä kulkevat alukset ovat kansainvälisessä kilpailussa Ruotsin ja Viron lippujen alla kulkevien alusten kanssa. Kotimaan öljykuljetukset ovat siirtyneet lähes 90 prosenttisesti ulkomaan lippujen, ennen kaikkea Ruotsin, Norjan ja Portugalin lippujen alle.

Kauppa-alustukipolitiikka ja kauppa-alusluettelolain määritelmät ovat rajanneet tukien ulkopuolelle monet sellaiset merenkulun erikoisalajat, joilla Suomi on aiemmin menestynyt tai joissa kasvu on viime aikoina ollut huomattavaa. Suomen satamien ulkopuolella tapahtuvassa cross-trade –liikenteessä miehistön vaihtojen kalleus vähentää kannattavuutta. Off shore –toiminta on ollut viime aikojen kasvuala, mutta kauppa-alusluettelolain mukaan se ei kuulu tuen piiriin, jos kyse ei ole lastin kuljettamisesta tai lastiproomujen hinaamisesta. Off shore –toiminnassa alukset esimerkiksi vetävät kaapelia ja avustavat öljynporauslauttoja muun muassa Pohjanmerellä ja Brasiliassa.

Jäänmurto ja yhteysalusliikenne ovat avautumassa kansainväliselle kilpailulle. Jäänmurrossa käytetään jo myös ulkomaan lipun alla kulkevia aluksia apuna. Yhteysalusliikenteessä kansainvälinen kilpailu saattaa johtaa saarten ja mantereiden välisten reittien siirtymiseen ulkomaan lippujen alle. Jäänmurto ja yhteysalusliikenne eivät kuulu kauppa-alusluettelolain mukaisen tuen piiriin.

Suomen lippuun nähden keskeiset kilpailijamaat eroavat Suomesta siinä, että niissä etenkin lastialuksilla yleisesti työskentelee runsaasti ulkomaisia työntekijöitä. Näitä työntekijöitä on niin Euroopan yhteisöjen jäsenvaltioista, Euroopan talousalueen jäsenvaltioista kuin myös niin sanotuista näihin maihin nähden kolmansista maista. Esimerkiksi Ruotsissa, Norjassa ja Hollannissa on varsin yleistä filippiiniläisten merenkulkijoiden palkkaaminen ulkomaan meriliikenteen lastialuksiin. Suomessa sekamiehityksen käytön vähäisyys on perustunut työmarkkinajärjestöjen välisiin sopimuksiin. Kauppa-alusluettelolaisissa on asetettu ainoastaan 50 prosentin varustamokohtaisen enimmäisraja Suomeen suuntautuvassa lastialusliikenteessä kolmansien maiden kansalaisille. Lisäksi lain mukaan Suomeen suuntautuvassa säännöllisessä matkustaja-alusliikenteessä aluksilla, jotka kuljettavat yli 120 matkustajaa, ei ole mahdollista solmia työehtosopimuksia ulkomaisten työntekijäjärjestöjen kanssa eikä poiketa näillä aluksilla Suomen työehtosopimuslainsäädännöstä.

Varustamoille on ajoittain ollut vaikeaa ja suuria taloudellisia riskejä sisältävää ennalta arvioida, voidaanko jokin alus ennalta määrätyillä ehdoilla merkitä ulkomaanliikenteen kauppaluetteloon ja voidaanko sille myöntää tukea. Lain soveltamiseen on liittynyt lukuisia tulkintariitoja, joita on ratkottu hallintotuomioistuimissa.

Tuen myöntäminen tapahtuu puolivuotiskausittain jälkikäteen maksuja koskevan selvityksen perusteella. Ainoastaan matkustaja-alusten määräaikaisen ennakonpidätyksen tilittämismvapauden osalta tuki on ollut luonteeltaan ajantasainen. Täsmällisten tietojen kulku hakijoiden, tukiviranomaisen, verohallinnon, merimieseläkekassan ja vakuutusyhtiöiden välillä on ajoittain ollut hankalaa.

### **3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

#### **3.1. Tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on säilyttää Suomen lipun alla purjehtivien alusten kansainvälinen kilpailukyky. Tavoitteena on luoda varustamoille kansainvälisesti kilpailukykyiset edellytykset harjoittaa merenkulkua Suomen lipun alla, kehittää Suomen merenkulkua, säilyttää riittävä suomalainen merenkulkijaväestö ja merenkulun osaaminen ja kustannusten saaminen kilpailijamaiden tasolle. Tavoitteena on, että laki mahdollistaisi varustamoille niiden toiminnan pitkäjänteisen suunnittelun ja että laki osaltaan edesauttaisi uusien investointipäätösten teossa sekä alusten tuomisessa Suomen lipun alle. Tätä kautta tavoitteena on turvata suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyttä. Matkustaja-aluksilla merenkulkijoiden työllisyyden turvaamisella on myös yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivojen mukaan erityisen suuri merkitys. Siksi tavoitteena on turvata matkustaja-aluksilla merenkulkijoiden työllisyyttä myös työehtosopimuksia ja tuen kohteena olevien merenkulkijoiden kotimaata koskevilla säännöksillä.

Kansainvälisen kilpailukykyyn kautta tavoitteena on osaltaan turvata myös huoltovarmuutta, vaikka huoltovarmuuden turvaamisessa käytetään myös muita keinoja. Huoltovarmuuden perustana tällöin on, että Suomen lipun alla oleviin aluksiin sovelletaan Suomen lakia sekä normaalioloissa että poikkeusoloissa. Huoltovarmuuden merkitys korostuu elintarvike- ja polttoainekuljetuksissa sekä ulkomaan meriliikenteessä että kotimaan lastialusliikenteessä suurten satamien sekä Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välillä. Huoltovarmuuden kannalta tärkein merkitys on lastialuksilla, mutta nykyään myös ropax-lastilautat sekä matkustaja-autolautat vastaavat merkittävästä osasta huoltovarmuuden kannalta tärkeästä liikenteestä. Suomessa huoltovarmuuden kannalta merkityksellistä on myös tonniston ja miehistön soveltuvuus liikkumiseen vaikeissa olosuhteissa talvella.

Esitys liittyy varustamojen verokohtelun uudistamista koskeviin pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen hallitusohjelmaan sisältyviin toimenpiteisiin, joiden tarkoituksena on tehostaa muun muassa suomalaisen aluskannan uudistumista.

Esityksessä on tehty valintoja valtion talousarviossa käytettävissä olevien varojen puitteissa ja päädytty matkustaja-alustuen keskeisten osien vakinaistamiseen myös vuoden 2009 jälkeen.

Esityksessä pyritään mahdollisuuksien mukaan yhtenäistämään lastialustuki ja matkustaja-alustuki sekä laajentamaan tukea kansainväliselle kilpailulle alttiiseen kabotaasiliikenteeseen

Suomen vesialueella. Näillä muutoksilla pyritään poistamaan niitä epäkohtia, joihin eduskunta kiinnitti huomiota lausumassaan (EV 80/2004 vp.).

Esityksen keskeisenä lähtökohtana on saattaa voimassa olevan kauppaa-alusluettelolain hyväksi havaitut ratkaisut sekä viime aikoina tehdyt uudistukset lakiteknisesti ja perustuslain kannalta nykyaikaisen selkeän lain muotoon. Samalla esitetään kumottavaksi vastaavat voimassa olevat lait ja muutettavaksi muissa laeissa olevat viittaukset viittauksiksi uuteen lakiin.

Esityksessä pyritään toteuttamaan ne kauppaa-alusluettelolain muutostarpeita pohtineen selvitysryhmän loppuraportissaan 31 päivänä elokuuta 2005 esittämät uudistukset, jotka ovat vielä toteuttamatta alusten miehistökustannustukien osalta. Näitä uudistuksia ovat lähdeveron alaisen tulon ulottaminen tuen piiriin myös matkustaja-aluksilla, matkustaja-alustukien määräaikaisuuden tarkastelu hyvissä ajoin ennen vuotta 2009, kabotaasiliikenteen ottaminen tuen piiriin sekä ropax-alusten matkustajamäärärajan (120 matkustajaa) säilyttäminen niissä kohdissa, joissa se edelleen on tarpeellista, eikä sille ole yhteisön valtiontuen suuntaviivoista johtuvaa estettä. Selvitysryhmän loppuraportissa ehdotettu merenkulkusektorin verotus-, investointituki- ja valtiontakauskysymysten selvittäminen ministeriöiden ja työmarkkinajärjestöjen kesken ei ole kuulunut liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2006 asettaman työryhmän toimeksiantoon.

### **3.2 Toteuttamisvaihtoehdot**

Säädöstasona olisi eduskuntalaki. Valtionapulainsäädännön nojalla annettavaa asetusta merenkulun miehistökustannustuesta ei pidetä riittävänä, koska lailla tulee säännellä varustamojen oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja vain lailla voidaan perustaa luonteeltaan subjektiivinen oikeus tukeen tukiedellytysten täytyessä. Lain tulkinta on luonteeltaan oikeusharkintaista.

Laki olisi voimassa toistaiseksi, mutta lakia olisi kuitenkin muutettava aina kun yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivat muuttuvat ja edellyttävät lainmuutoksia. Suuntaviivojen seuraava tarkistusajankohta ajoittunee vuoteen 2011. Määräaikainen laki ei antaisi riittävän pitkäjänteistä perustaa varustamoille, kun ne investoivat uusiin aluksiin vuosikymmenien ajaksi.

Ehdotukseen sisällytettäisiin jo voimassa olevassa kauppaa-alusluettelolaissa olevat työehtosopimusoikeudelliset säännökset, joiden tarkoituksena on tuoda selvyttä sovellettavaan lakiin ja työehtosopimukseen vastaavalla tavalla kuin voimassa olevassa kauppaa-alusluettelolaissa. Tämä on perusteltua, koska merenkulku on luonteeltaan hyvin kansainvälinen ala.

Lakiin jätettäisiin vain vähän sekamiehityksen käyttöä ehdottomasti tai taloudellisesti rajoitettavia säännöksiä. Säännös, jonka mukaan ei olisi mahdollista tehdä sopimuksia ulkomaisten työntekijäjärjestöjen kanssa Suomeen suuntautuvassa matkustaja-alusliikenteessä aluksilla, jotka voivat kuljettaa vähintään 120 matkustajaa, olisi ainoa sekamiehityksen käyttöä ehdottomasti rajoittava säännös. Tämän lisäksi tukea maksettaisiin yhteisön satamien välillä liikennöivässä matkustaja-alusliikenteessä ainoastaan Euroopan yhteisöjen jäsenvaltioiden kansalaisten tai Euroopan talousalueen jäsenvaltioiden kansalaisten osalta.

Ehdotus ei sisällä ulkomerellä tapahtuvaan manneralustan luonnonvarojen hyödyntämiseen perustuvan off shore –toiminnan sisällyttämistä laajasti tuen piiriin. Ehdotukseen ei myöskään sisälly miehistön vaihdon tukien laajentamista siitä, mitä ne nykyisin ovat.

Merenkulun ammatillisen koulutuksen ja täydennyskoulutuksen kehittäminen kuuluu opetusministeriön hallinnonalalle. Kehittämällä harjoittelua aluksilla ja siitä maksettavaa palkkausta voitaisiin ennalta ehkäistä paraikaa uhkaamassa olevaa työvoimapulaa suomalaisilla aluksilla.

Ehdotus ei sisällä rakennettavilla aluksilla tehtyyn merityötuloon kohdistuvaa tukea, vaikka tämä tuki saattaisi edistää alusten rekisteröimistä Suomeen. On katsottu, ettei tämä tuki hyvin sovellu yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivojen mukaiseen meriliikenteen määrittämään, joka edellyttää lastin tai matkustajien kuljettamista merellä.

### 3.3 Keskeiset ehdotukset

#### *Matkustaja-alustuen vakinaistaminen*

Matkustaja-alusten miehistökustannuksia koskeva tuki ehdotetaan vakinaistettavaksi lastialustuen kaltaiseksi 100 prosenttia miehistön merityötulon ennakonpidätyksistä kattavaksi tueksi. Matkustaja-alustuki käsittäisi myös vastaavat sosiaaliturva-, merimieseläke- ja vakuutusmaksut kuin on lastialuspuolella. Tällä tuella pyritään parantamaan matkustaja-alusten kansainvälisiä kilpailuedellytyksiä Suomen lipun alla sekä vähentämään niitä haittoja, joita koituu uudemman lastialustonniston joutumisesta matkustaja-alustuen puolelle. Ropax-lastilautat voivat kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja ovat siten yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivojen mukaisesti luonteeltaan matkustaja-aluksia.

#### *Rajoitetusti verovelvollisten tuen laajentaminen matkustaja-aluksille*

Matkustaja-alusten miehistökustannuksia koskeva tuki ehdotetaan laajennettavaksi ja vakinaistettavaksi lastialustuen kaltaiseksi myös siinä, että rajoitetusti verovelvollisten osalta nyt myös matkustaja-aluksilla palautettaisiin tukena lähdevero ja työnantajan sosiaaliturvamaksu. Tällä tuella pyritään tasoittamaan matkustaja-alustuen ja lastialustuen eroja sekä tekemään mahdolliseksi myös muualla kuin Suomessa kotipaikan omaavien työllistäminen matkustaja-aluksilla. Tuki kohdistuisi vain kahteen tukierään. Yleisesti verovelvollisten tuki kohdistuisi puolestaan seitsemään tukierään, joiden yhteismäärä on jonkin verran suurempi kuin rajoitetusti verovelvollisten tuen yhteismäärä. Näin ollen laajennuksella ei asetettaisi Suomessa asuvia merenkulkijoita huonompaan asemaan kuin niitä merenkulkijoita, joiden kotipaikka on muualla. Tuen vaikutusta on tarkoitus seurata, jotta suomalaisten merenkulkijoiden asema voidaan riittävästi turvata.

#### *Tuen laajentaminen kabotaasiliikenteeseen*

Tuki ehdotetaan laajennettavaksi kansainväliselle kilpailulle alttiiseen kabotaasiliikenteeseen Suomen vesialueella sekä saarten ja merenrannikon satamien välillä että merenrannikon satamien välillä. Tämä merkitsisi, että vaikka ulkomaan meriliikenteen ehto ei täytyisi, tuen piiriin pääsisivät sellaiset alukset, jotka vähintään puolet toiminta-ajastaan olisivat joko ulkomaan meriliikenteessä taikka kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä.

Kotimaan meriliikenteen perusteella tuen piiriin kuuluvat alukset voisivat kuitenkin olla vain isompia lastialuksia tai hinaajia tai työntäjiä, jotka toiminnassaan kohtaavat kansainvälistä kilpailua. Kotimaan meriliikenteen matkustaja-alukset eivät olisi tuen piirissä. Tuen edellytyksenä kotimaan meriliikenteessä olisi lastialuksilla vähintään bruttovetoisuus 500 ja hinaajilla sekä työntäjillä vähintään bruttovetoisuus 300 sekä se, että ne on katsastettu vähintään Itämerenliikenteeseen tai ankarampiin olosuhteisiin, kuten Englannin kanaaliin ulottuvaan lähiliikenteeseen, Euroopanliikenteeseen tai kaukoliikenteeseen. Tällä tuella pyritään turvaamaan Ahvenanmaalle ja suomalaisiin merenrannikon satamiin liikennöivien lastialusten kilpailukykyä. Ahvenanmaalla ja Suomenlahdella ja Pohjanlahdella lastialusten ja hinaajien liikenne on tällä hetkellä alttiina erityisesti Viron tai Ruotsin lipun alla kulkevan liikenteen kilpailulle. Kotimaan satamien välinen säiliöalusliikenne on tällä hetkellä alttiina lähinnä Ruotsin, Norjan ja eräiden muiden maiden lippujen alla kulkevalle liikenteelle. Satamahinaus ja moottorikäyttöisten alusten avustaminen satamaan eivät kuuluisi tuen piiriin.

### *Sekamiehitystä koskevan rajoituksen poistaminen lastialuksilla Suomeen suuntautuvassa liikenteessä*

Voimassa oleva kauppaa-alusluettelolaki mahdollistaa jo ulkomaisten merenkulkijoiden palkkaamisen merenkulkijoiden kansallisilla ehdoilla. Ratkaisua perusteltiin 1990-luvun alussa merenkulun kansainvälisellä luonteella ja vallitsevalla kilpailutilanteella. Tämä niin sanottua sekamiehitystä koskeva kansainvälinen käytäntö on sama useimmissa maissa, mikä ilmenee myös kansainvälisestä vertailusta tämän esityksen kohdasta 2.2.

Lastialusten osalta ehdotetaan poistettavaksi myös Suomeen suuntautuvassa liikenteessä vaatimus siitä, että EU- ja ETA –alueen ulkopuolista sekamiehitystä saa olla varustamokohtaisesti enintään 50 prosenttia.

Matkustaja-aluksen ja lastialuksen rajaksi ehdotetaan yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivojen edellyttämällä tavalla 12 matkustajaa ja ropax –alusten 120 matkustajan rajan merkitystä vähennetään laissa.

Aiemmassa kauppaa-alusluettelolaissa matkustaja-aluksen ja lastialuksen raja on ollut 120 matkustajaa, joka on mahdollistanut enintään 120 matkustajan ropax-alusten rinnastamisen lastialuksiin. Yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivat edellyttävät rajaksi 12 matkustajaa. Rajalla on kuitenkin merkitystä suuntaviivojen kannalta vain matkustaja-alustuen piiriin kuuluvien merenkulkijoiden rajaamisessa työllisyysyistä Euroopan yhteisöjen jäsenvaltioiden sekä Euroopan talousalueen jäsenvaltioiden kansalaisiin. Muissa yhteyksissä, kuten työehtosopimusten osalta, 120 matkustajan rajan säilyttäminen on edelleen mahdollista. Raja ehdotetaan säilytettäväksi, koska sille ei ole yhteisön valtiontuen suuntaviivoista johtuvaa estettä. Ratkaisua puoltaa myös se, että sekamiehitysmahdollisuus merenkulkijoiden palkkaamiseen heidän kansallisilla ehdoillaan koskee ehdotuksen 7 §:n rajauksesta johtuen lähinnä lastialusliikennettä. Enintään 120 matkustajaa kuljettavat alukset kuljettavat pääasiassa lastia.

### *Matkustaja-alusten verotukseen sisältyneen ajantasaisen järjestelmän säilyttäminen määrääkaisen ennakonpidätysvapautuksen päättyessä*

Tukijaksona säilyisi pääsääntöisesti edelleen kuusi kuukautta. Tukivuosi, jonka puitteissa tuen edellytykset jälkikäteen tarkistetaan, olisi edelleen yksi kalenterivuosi. Kuitenkin sellaisten matkustaja-alusten osalta, jotka voivat kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa, tukijakso verottajalle maksettujen erien osalta voisi olla aiempaa ennakonpidätysvapautusta vastaavasti yksi kuukausi. Ratkaisulla pyritään säilyttämään Suomen merenkulun kilpailukyky ennallaan naapurimaiden järjestelmään verrattuna. Yhden kuukauden mittainen tukijakso soveltuisi kaikille suomalaisille matkustaja-aluksille, jotka voivat kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa. Yhden kuukauden tukijakso soveltuisi siten sekä Suomeen suuntautuvassa liikenteessä että kolmansien maiden välisessä liikenteessä oleviin matkustaja-aluksiin.

### *Ennakkoratkaisumenettely*

Laissa ehdotetaan otettavaksi käyttöön ennakkoratkaisumenettely, jota käyttäen varustamot voisivat ennalta enintään kahden vuoden määräajaksi varmistautua kauppa-alusluetteloon merkitsemisestä ja tuen edellytysten täyttymisestä, jos tukiedellytykset pysyvät ilmoitetun mukaisina.

### *Hallinnollisia uudistuksia*

Lakiin ehdotetaan hallinnollisia uudistuksia, joilla pyritään turvaamaan tukien perustuminen viivytyksettä ajantasaisesti saataviin maksuselvityksiin. Järjestelmässä pyritään käyttämään hyväksi nykyaikaisen tekniikan mahdollisuuksia.

### *Ehdotukseen liittyvät lakien kumoamiset ja muutokset*

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettu laki ja eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annettu laki ehdotetaan kumottaviksi. Muissa laeissa olevat viittaukset ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettuun lakiin muutettaisiin viittauksiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantamisesta annettuun lakiin. Muutettavia viittauksia on ulkomaalaislain (301/2004) 81 §:ssä ja merimieseläkelain 5 §:ssä, työntekijän eläkelain (395/2006) 4 §:ssä, työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain (555/1998) 12 ja 15 §:ssä ja tonnistoverolain 8 §:ssä.

## **4 Esityksen vaikutukset**

### **4.1 Taloudelliset vaikutukset**

Vuonna 2006 maksettu kauppa-alusluettelolain mukainen lastialustuki (valtion talousarvion momentti 31.32.41) oli yhteensä noin 38 miljoonaa euroa vuodessa ja lastialustuki (valtion talousarvion momentti 31.32.42) oli yhteensä 22 miljoonaa euroa vuodessa. Kun otetaan lisäksi huomioon verotuki 22,7 miljoonaa euroa, joka matkustaja-aluksille on tullut ennakonpidätysten maksuvapautuksen muodossa, matkustaja-alusten tuet yhteensä olivat vuonna 2006 44,7 miljoonaa euroa vuodessa. Olemassa olevat lastialustuet ja matkustaja-alustuet olivat vuonna 2006 yhteensä 82,7 miljoonaa euroa vuodessa.

## Kauppa-alusluetteloon merkityille aluksille maksettu suora tuki 2002 - 2006

1000 euroa	2002	2003	2004	2005	2006
Lastialustuki mom. 31.32.41	40 681	40 307	39 132	39 292	38 039
Matkustaja-alustuki mom.31.32.42	12 849	26 613	23 640	21 700	22 025
Yhteensä	53 530	66 920	62 772	60 992	60 064

Kun otetaan huomioon, että matkustaja-alustuki on laajennut määräaikaisella lainmuutoksella 1 päivästä tammikuuta 2007 31 päivään joulukuuta 2009 väliseksi ajaksi lastialustuen kaltaiseksi eli 100 prosenttiin ennakonpidätysten, sosiaaliturva-, eläke- ja vakuutusmaksujen määrästä, niin jo lainsäädännössä päätetyt tuet ovat vuoteen 2009 saakka 94,7 miljoonaa euroa vuodessa. Jos matkustaja-alustukea ei vakinaistettaisi, tuen kokonaismäärä asteittain vähenisi noin 62,6 miljoonaan euroon vuodessa vuoteen 2011 mennessä.

## VUODEN 2007 TUKIEN TOTEUTUMA-ARVIO

	Yhteensä	Lastialustuki	Matkustaja-alustuki
Lastialusten suora tuki (Valtion talousarvio mom. 31.32.41)	36,7	36,7	-
Matkustaja-alusten suora tuki (sis.L 1322/2006) (Valtion talousarvio mom. 31.32.42)	27,0	-	27,0
Matkustaja-alusten nettopalkka (L 625/2004)	24,3	-	24,3
Valtion osuus MEK:n menoista (Valtion talousarvio mom. 33.19.50)	42,0 <sup>1)</sup>	14,7 <sup>1)</sup>	27,3 <sup>1)</sup>
Merityötulovähennys	25,0 <sup>1)</sup>	8,9 <sup>1)</sup>	16,1 <sup>1)</sup>
Tuet yhteensä miljoonaa euroa	155,0	60,3	94,7
=====			
Henkilötyövuosia (30.4.2007)	5 348	1 870	3 514
Tuet euroa/ henkilötyövuosi	28 983	32 246	26 949

<sup>1)</sup> alusryhmien välillä jaettu vuoden 2007 henkilöstömäärän suhteessa

Vuoden 2007 toteutuma-arvioon sisältyvät myös valtiovarainministeriön arviot valtion osuudesta Merimieseläkekassan menoista, joka sisältyy valtion talousarvioon momentilla 33.19.50, sekä arvio merityötulovähennyksen vaikutuksesta valtiontalouden kannalta.



## Arvio nykyisten tukien kehityksestä vuosina 2007 – 2011

1000 euroa	2007	2008	2009	2010	2011
Lastialustuki mom. 31.32.41	36 682	38 253	38 253	38 253	38 253
Matkustaja-alustuki mom.31.32.42	27 027	31 416	31 416	27 883	24 350
Suorat tuet yhteensä	63 709	69 669	69 669	66 136	62 603
Verotuki (enn. pid. maksuvapautus)	24 308	25 104	25 104	4 184	0
KAUPPAMERENKULUN TUET YHTEENSÄ	88 017	94 773	94 773	70 320	62 603

Matkustaja-alustuen vakinaistamisella nykyiselle vuoden 2007 tasolle ei siten olisi valtiontaloudellisia kustannusvaikutuksia, mutta pitemmällä aikavälillä tukien lisäys laissa pysyvästi säädettyyn tasoon verrattuna olisi noin 32 miljoonaa euroa.

Tukeen uudessa laissa ehdotettavat laajennukset vuoden 2007 tilanteeseen verrattuna merkitisivät nykyisen aluskannan mukaan arvioituna yhteensä noin 2,9 miljoonan euron lisäystä vuodessa. Tämä lisäys muodostuisi seuraavasti:

Rajoitetusti verovelvollisia koskevan lähdeveron ja työnantajan sosiaaliturvamaksun palauttamisen laajentaminen myös matkustaja-aluksille lisäisi valtion tukimenoja arviolta 0,2 miljoonalla eurolla vuodessa.

Kabotaasituki lisäisi valtion tukimenoja arviolta 2,7 miljoonalla eurolla vuodessa. Tästä summasta saarikabotaasin osuus, joka muodostuu Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välisestä lastialusliikenteestä, olisi arviolta 0,25 miljoonaa euroa vuodessa. Muun lastialusliikenteen osuus, joka muodostuu kotimaanliikenteen säiliöaluksista ja muista kotimaanliikenteen lastialuksista, olisi arviolta noin 1,75 miljoonaa euroa vuodessa. Hinaajien ja työntäjien osuus olisi arviolta noin 0,7 miljoonaa euroa vuodessa.

Kun otetaan huomioon matkustaja-alustuen vakinaistaminen ja ehdotetut tuen laajennukset, kauppaa-alustukien kokonaismäärä olisi arviolta 97,6 miljoonaa euroa vuodessa, kun tuki lähi-vuosina olisi aiemmin tehtyjen ratkaisujen perusteella arviolta 94,7 miljoonaa euroa vuodessa. Muilla ehdotetuilla uudistuksilla ei ole arvioitu olevan vaikutuksia valtiontalouden kannalta.

Kauppaa-alustuella arvioidaan olevan suotuisat vaikutukset suomalaiseen elinkeinoelämään ja kansantalouteen. Tuet edistävät tuottavalla tavalla kansantaloudessa meriklusterin työllisyyttä ja tulonmuodostusta. Vaikutusten laajuus ja kohdentuminen merenkulun eri sektoreille riippuu kuitenkin paljon kilpailutilanteesta Itämerellä sekä lähialueilla kuten Ruotsissa ja Virossa sekä myös Suomessa omaksutuista varustamoverotusratkaisuista. Miehistökustannusten kilpailukykyisyys on osa varustamojen kilpailukykyistä Suomen lipun alla, vaikkakin miehistökustannukset muodostavat merkittävän osan kilpailukykyyn kokonaisuudesta. Kilpailukykyyn vaikuttavat kuitenkin myös varustamojen verotuskohtelu, suhtautuminen aluskannan uusimiseksi tehtäviin investointeihin sekä merenkulun ja laivanrakennuksen erityisosaamisen kehittyminen.

Pitkän tähtäyksen taloudellisena vaikutuksena tuilla pyritään säilyttämään lastialusten ja matkustaja-alusten toimintaedellytykset Suomen lipun alla. Yritysten kannalta lakiehdotuksella olisi suotuisia vaikutuksia matkustaja-alusvarustamojen kannalta. Myös kotimaan lastialusliikennettä sekä hinaus- ja työntäjätoimintaa harjoittavat varustamot hyötyisivät lainuudistuksesta. Lainuudistuksen suotuisat vaikutukset olisivat rajatummalla niiden varustamojen osalta, joiden toiminta Suomen lipun alla painottuu kolmansien maiden väliseen cross trade - liikenteeseen tai mannerjalustan luonnonvarojen hyödyntämiseen perustuvaan off shore - toimintaan taikka perinteiseen jäänmurtoon, satamahinaukseen tai yhteysalusliikenteeseen, kalastukseen tai hallinnollisiin toimintoihin kuten merentutkimukseen tai merenmittaukseen tai koulutukseen.

#### **4.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

Lakiin sisältyisi tukiviranomaisen oikeus saada tietoja verohallinnolta ja Merimieseläkekassalta varustamojen maksuista sekä tullilaitokselta aluksen liikennöinnistä. Tämä voitaisiin toteuttaa myös sähköisessä muodossa.

Verohallinnolta poistuisivat määräaikaisen ennakonpidätysvapautuksen täytäntöönpanoon liittyvät tehtävät, kun matkustaja-alusten ennakonpidätyksiin kohdistuva tuki muuttuisi tukiviranomaisen eli Merenkululaitoksen hallinnoimaksi suoraksi tueksi. Toisaalta verohallinnon tehtävät lisääntyisivät hieman matkustaja-alusten osalta kuukausittain annettavien verotietojen toimittamisessa tukiviranomaiselle.

Merenkululaitoksen tehtävät tukiviranomaisena lisääntyisivät hieman, koska matkustaja-alusten ennakonpidätyksiin kohdistuva tuki muuttuisi Merenkululaitoksen hallinnoimaksi suoraksi tueksi. Enemmän kuin 120 matkustajaa kuljettavien matkustaja-alusten osalta tukijaksona olisi yksi kuukausi. Edellä mainituista syistä tukitehtävien määrä tukiviranomaisessa saattaa lisääntyä jonkin verran, mutta lisäys ei ole merkittävä. Tukiviranomaisen tehtävien kokonaismäärä riippuu siitä, miten paljon aluksia kulloinkin on Suomen lipun alla tuen piirissä. Uuden lain tukijärjestelmää varten tulisi tukiviranomaista varten laatia yhtenäinen tietojärjestelmä.

#### **4.3 Ympäristövaikutukset**

Lailla ei olisi merkittäviä välittömiä ympäristövaikutuksia. Suomalaisen tonniston soveltuminen jääolosuhteisiin, miehistön koulutus, miehistön kokemus jääoloissa ja Suomen karikkosilla rannikkovesillä kulkemisesta sekä alusten katsastusjärjestelmä olisivat kuitenkin omiaan ennalta turvaamaan selviämistä usein vaikeistakin olosuhteista ja siten ennalta ehkäisemään ympäristöön haitallisesti vaikuttavien onnettomuustilanteiden syntyä.

Öljykuljetusten kasvu Itämerellä lisää merkittävästi haitallisten ympäristövaikutusten riskiä. Ehdotetulla lailla ei kuitenkaan olisi tämän riskin määrään juurikaan vaikutusta, koska Suomen lipun alla kulkevien säiliöalusten osuus öljy-, kaasua- ja kemikaalikuljetuksista Suomenlahdella tai muualla Itämerellä on kuitenkin verrattain pieni.

Lakiin ei sisältyisi erilaisten hallinnollisten alusten, kuten öljyntorjunta-alusten miehistökustannustukea, vaan näiden alusten rahoitus valtion varoista järjestettäisiin muulla tavoin kuin varustamolle maksettavana miehistökustannustukena.

#### **4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset**

Suomen lipun alla purjehtivien alusten kansainvälinen kilpailukyky vaikuttaa suoraan työllisten suomalaisten merenkulkijoiden määrään ja laajemminkin suomalaisen meriklusterin laajuuteen ja asiantuntemuksen pysyvyyteen. Meriklusteriin kuuluvat merikuljetusten lisäksi satamat, erilaiset lastaus- ja purkamistoiminnot, varustamojen muu liiketoiminta, merenkulkualan tutkimus- ja koulutustoiminta, merenkulkualan hallinto sekä telakkateollisuus alihankkijoihin.

Lain keskeisiin yhteiskunnallisiin vaikutuksiin kuuluu huoltovarmuuden turvaaminen ankarissa luonnonolosuhteissa ja mahdollisissa kriisitilanteissa sitä kautta, että jokapäiväinen elintarvike- ja energiahuolto sekä myös muita ulkomaankaupan kuljetuksia pystyttäisiin hoitamaan Suomen lainsäädännön mukaisesti edellytettävällä huoltovarmuuden turvaavalla tavalla.

### **5 Asian valmistelu**

#### **5.1 Valmisteluvaiheet ja aineisto**

Lain kokonaisuudistuksen valmistelu aloitettiin ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muutostarpeiden selvittämistä koskevassa työryhmässä, joka antoi väliraportin 17 päivänä joulukuuta 2004 ja loppuraportin 31 päivänä elokuuta 2005. Selvitystyöryhmä teetti konsultilla liikenne- ja viestintäministeriön julkaiseman selvityksen, jonka tuloksia on kuvattu kohdassa 2.2.

Valmistelussa keskeiset ratkaisut on tehty liikenne- ja viestintäministeriön 16 päivänä kesäkuuta 2006 asettamassa suomalaisen kauppalaivaston miehistökustannusten kilpailukyvyn parantamista valmisteleavassa työryhmässä, jonka toimikausi on ollut 30 päivään kesäkuuta 2007. Työryhmässä ovat olleet jäseninä liikenne- ja viestintäministeriön, kauppa- ja teollisuusministeriön, valtiovarainministeriön sekä Merenkululaitoksen edustajat.

Työryhmän ehdotukset on käsitelty ohjausryhmässä, jossa ovat olleet edustettuina työryhmässä edustettuina olleiden tahojen lisäksi työministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö sekä merenkulkualan työnantaja- ja työntekijäjärjestöt sekä suomalaisen merenkulkualan suurimmat yritykset.

Esityksen viimeistely on tapahtunut virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä ja Merenkululaitoksessa.

## **5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen**

Liikenne- ja viestintäministeriö on xx päivänä xxxkuuta 2007 pyytänyt lausunnon seuraavilta tahoilta: .... Lausunnon ovat antaneet....

Lausuntojen pääasiallisena sisältönä oli...

## **6 Riippuvuus muista esityksistä**

Esitys liittyy vuoden 2008 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Lakiehdotus sisältää vuoden 2008 aikana voimaan tuleviksi tarkoitettuja tuen laajennuksia, jotka koskevat rajoitetusti verovelvollisia matkustaja-aluksilla työskenteleviä merenkulkijoita sekä kotimaan meriliikenteessä toimivilla lastialuksilla sekä hinaajilla ja työntäjillä työskenteleviä merenkulkijoita. Tuen maksamiseksi vuoden 2008 aikana olisi välttämätöntä käsitellä tämä lakiehdotus vuoden 2008 talousarvioehdotuksen yhteydessä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta

##### 1 luku Yleiset säännökset

###### 1 §. *Tarkoitus*

Lain tarkoituksena on suomalaisen kauppalaivaston kansainvälisen kilpailukyvyn parantaminen. Tämä tavoite on jokseenkin saman sisältöisenä ollut jo kauppa-alusluettelolaissa, koska siinä tuen edellytyksenä on ollut aluksen työvoimakustannusten saattaminen työmarkkinaosa-puolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne huomioon ottaen kauppa-alusluettelolaissa tarkoitettu tuki mahdollistavat toiminnan kansainvälisessä liikenteessä. Nyt kansainvälisen liikenteen sijalla olisi ulkomaan meriliikenne ja kansainväliselle kilpailulle altis kotimaan meriliikenne.

Komission tiedonannon C (2004) 43 mukaan, joka on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä numerolla 2004/C 13/03, valtiontukien yleiset tavoitteet ovat muitakin kuin kilpailukykyyn liittyviä: Valtiontuella pyritään edistämään turvallista, tehokasta, turvattua ja ympäristöystävällistä meriliikennettä. Tärkeänä pyrkimyksenä on kannustaminen alusten merkitsemiseen tai palauttamiseen jäsenvaltioiden rekistereihin. Tuella pyritään edistämään jäsenvaltioissa sijaitsevan merenkulkuklusterin lujittamista samalla kun pidetään yllä aluskantaa, joka on yleisesti kilpailukykyinen maailmanmarkkinoilla. Tuen tarkoituksena on myös säilyttää ja kehittää merenkulkualan osaamista ja turvata eurooppalaisten merenkulkijoiden työllisyys ja parantaa sitä. Lisäksi valtiontuen tavoitteena on edistää lyhyen matkan merenkulun uusia palveluja yhteisön liikennepolitiikkaa koskevan valkoisen kirjan mukaisesti.

Suomalaisen kauppalaivaston kansainvälisen kilpailukyvyn katsotaan olevan välttämättömänä edellytyksenä sille, että ankariin pohjoihin sääoloihin soveltuva ja turvallinen aluskanta uudesta elpyy ja sitä kautta merenkulkijoiden työllisyys Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa sekä koko suomalainen merenkulkuklusteri vahvistuu. Tällä tavalla merenkulun osaaminen säilyy Suomessa. Yhteisön valkoisen kirjan tavoitteena on siirtää painopistettä maantiekuljetuksista merikuljetuksiin ja rautatiekuljetuksiin kestäväällä tavalla. Tuen laajentaminen kansainväliselle kilpailulle alttiiseen kotimaan meriliikenteeseen vaikuttaisi osaltaan tällä tavalla. Suomalaisen kauppalaivaston kansainvälisestä kilpailukyvyistä myös seuraa, että huoltovarmuus on paremmin turvattu kriisitilanteissa kuten ankarissa jääoloissa energian, ravinnon ja teollisuuden tärkeiden kuljetusten vaarantuessa.

###### 2 §. *Määritelmät*

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu matkustaja-aluksen määritelmä vastaa matkustaja-aluksen määritelmää, joka on ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa (SopS 11/1981), jäljempänä SOLAS-yleissopimus. Aluksen katsastusasiakirjoista käy ilmi, saako alus kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa.

Matkustaja-aluksen määritelmän osalta kauppa-alusluettelolaki eroaa nyt ehdotettavasta laista. Myös ne alukset, jotka saavat kuljettaa 13 – 120 matkustajaa, olisivat ehdotetun lain mukaan matkustaja-aluksia. Lakiehdotuksen 7 §:n työehtosopimuksia koskevissa kysymyksissä ne kuitenkin rinnastettaisiin lastialuksiin. Koska kaikki enemmän kuin 12 matkustajaa kuljettavat alukset, ovat matkustaja-aluksia, niille myönnettäisiin tukea säännöllisessä matkustajaliikenteessä Euroopan yhteisön satamien välillä vain Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ja Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaisten osalta. Muut erot matkustaja-alusten ja lastialusten tuen välillä poistuisivat, kun myös matkustaja-aluksiin kohdistuva tuki vakinaistettaisiin.

Pykälän 2 kohdassa lastialuksella tarkoitetaan kaikkia sellaisia aluksia, jotka eivät ole matkustaja-aluksia. Siten myös hinaajat, työntäjät, perinteiset jäänmurtajat, off shore -toiminnassa olevat monitoimialukset, väyläalukset, yhteysalukset, merenmittauksen tukialukset, kalastus- alukset, koulualukset, merenmittaus- ja merentutkimusalukset ja muut hallinnolliset alukset olisivat ehdotetun lain mukaan lastialuksia, jos ne saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa. Toinen asia on, että niin matkustaja- kuin lastialuksetkaan eivät olisi oikeutettuja tässä laissa tarkoitettuun tukeen, jos ne eivät toimi meriliikenteessä yli puolet toiminta-ajastaan ja kuljeta lastia tai matkustajia merellä.

Pykälän 3 kohdassa hinaajalla tai työntäjällä tarkoitetaan sellaista lastialusta, joka on tarkoitettu hinaamiseen tai työntämiseen ja jota pääasiassa käytetään kuljettamiseen. Hinaajien ja työntäjien määritelmä on tässä laissa tarpeen, koska yhteisön meriliikenteen suuntaviivoissa hinaajien ja työntäjien kohdalla meriliikenteen määritelmä eroaa siitä, mitä lastialusten meriliikenteellä tarkoitetaan, ja koska hinaajia ja työntäjiä koskisivat kotimaan meriliikenteessä omat bruttovetoisuusvaatimukset. Hinausta ja työntämistä voidaan tukea, jos tietynä vuonna yli puolet niiden tosiasiallisesta hinaus- tai työntämistoiminnasta on meriliikennettä.

Meriliikenteeseen ei yhteisön meriliikenteen suuntaviivojen mukaan lueta pääasiassa satamis- sa suoritettuja hinaustoimintoja tai moottorikäyttöisten alusten avustamista satamaan. Tässä laissa olevan määritelmän mukaan hinaajaa tai työntäjää on pääasiassa käytettävä kuljettamiseen, jotta toiminta oikeuttaisi tukeen. Kuljettamista on lastiproomujen hinaaminen tai työntäminen, muiden kuin moottorikäyttöisten alusten hinaaminen tai työntäminen, alusten osien hinaaminen tai työntäminen ja erilaisten perässä kuljettavien esineiden hinaaminen. Toiminta, joka ei kuulu ehdotetun 2 §:n 3 kohdassa hinaajien ja työntäjien määritelmään, ei kuuluisi tuen piiriin. Niinpä esimerkiksi kaapelien ja putkien lasku ja huolto, merenpohjan käsittely ja muut toiminnot, joihin ei liity kuljettamista eivät olisi tukeen oikeuttavaa toimintaa. Tukeen oikeuttava meriliikenne ei näin ollen voisi sisältää tukialustoimintaa hinaajien tai työntäjien osalta tai muiden alusten osalta, jos pääosa toiminnasta ei koostu tarvittaessa laivapäiväkirjalla osoitettavalla tavalla erilaisista kuljetustoiminnoista merellä.

Pykälän 4 kohdassa meriliikenteellä tarkoitetaan merialueella tapahtuvaa matkustajien tai lastin kuljettamista, hinaamista tai työntämistä. Kuitenkaan pääasiassa satamissa suoritettavat hinaus- tai työntämistoiminnot taikka moottorikäyttöisten alusten avustaminen satamaan eivät ole määritelmän mukaista meriliikennettä.

Pykälän 5 kohdassa matkustajalla tarkoitetaan jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä tai laivaväkeen kuuluvaa tai muuta, missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä. Matkustajien lukumäärään ei kuitenkaan lueta yhtä vuotta nuorempia lapsia. Matkustajan määritelmä vastaa määritelmää, joka on SO-

LAS-yleissopimuksessa. Aluksen lukuun työskentelevät viihdetaitelijat ja taloushenkilöstö eivät siten olisi tämän lain mukaan matkustajia.

Pykälän 6 kohdassa tarkoitetaan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä olevalla aluksella alusta, joka on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan meriliikenteessä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai Suomen aluevesien ulkopuolella, mukaan lukien Saimaan kanavan kautta tapahtuva liikenne. Matkaan liittyvät lastaus- ja odotusaika sekä kotimaanliikenne, joka välittömästi liittyy aluksen ulkomaanliikenteeseen, otetaan huomioon liikenteen laatua arvioitaessa. Valtiontuen suuntaviivoissa mainitaan nimenomaan hinaajien ja ruoppaajien osalta tuen saamisen edellytyksenä olevan, että yli 50 prosenttia niiden vuotuisesta toiminta-ajasta on meriliikennettä. Tukeen oikeuttaa vastaavasti liikenne, joka tapahtuu Saimaan kanavan kautta ulkomaille ja takaisin suomalaisiin satamiin. Yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivojen kappaleen 2.1. mukaiset edellytykset täyttyvät, kun alus matkustaja- tai rahti-liikenteessä pääasiallisesti liikennöi suomalaisen sataman ja yhteisön sataman taikka suomalaisen sataman ja kolmannen valtion sataman välillä. Myös liikennöinti Suomen aluevesien ulkopuolella oleville alustoille ja ankkuroiduille aluksille täyttää ulkomaan meriliikenteen ehdon, jos alus kuljettaa matkustajia tai tavaroita. Aikaa, jota alus ei ole ollut toiminnassa esimerkiksi telakoinnin takia, ei lueta aluksen toiminta-aikaan.

Pykälän 7 kohdassa tarkoitetaan pääasiassa kotimaan meriliikenteessä olevalla aluksella alusta, joka on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan meriliikenteessä Suomen aluevesillä suomalaisten satamien välillä. Kotimaan meriliikenteen määritelmä sisältää kaiken liikenteen Suomen aluevesillä suomalaisten meren rannikolla sijaitsevien satamien välillä, mutta sisävesialueen satamat ja liikenne sisävesialueella eivät määritelmään sisälly. Määritelmä sisältää niin liikenteen Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välillä kuin myös Manner-Suomen meren rannalla sijaitsevien satamien välillä. Kyseessä on niin sanottu kabotaasituki, jonka yhteisön meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat sallivat. Jos alus hakee tukea sillä perusteella, että se on toiminut pääasiassa kotimaan meriliikenteessä, vaadittaisiin lisäedellytysten täyttymistä. Tuen lisäedellytyksenä olisi, että kyseessä on lastialus, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 tai hinaaja tai työntäjä, joka on bruttovetoisuudeltaan vähintään 300 ja että alus on katsastettu Itämerenliikenteeseen, lähiliikenteeseen, Euroopanliikenteeseen tai kaukoliikenteeseen. Lisäksi olisi voitava todeta, että alus toimii kansainväliselle kilpailulle alttiissa meriliikenteessä. Tämä yleensä merkitsee, että vastaavilla reiteillä toimii myös aluksia, jotka purjehtivat ulkomaan lipun alla.

Pykälän 8 kohdassa tukijaksolla tarkoitetaan 1 päivästä tammikuuta 30 päivään kesäkuuta tai 1 päivästä heinäkuuta 31 päivään joulukuuta ulottuvaa osaa kalenterivuodesta. Tämä lain mukainen pääsääntö tukivuoden jakamisesta kahteen tukijaksoon koskisi kaikkia lastialuksia, hinaajia, työntäjiä sekä sellaisia matkustaja-aluksia, jotka saavat kuljettaa enintään 120 matkustajaa. Säännös vastaa kauppa-alusluettelolakia. Alkuvuoden tukijaksoa koskevaa tukipäätöstä voidaan joutua lykkäämään loppuvuonna siihen saakka kunnes on selvää, täyttääkö alus tukiedellytykset koko tukivuodelta. Tämä tilanne esiintyy, kun tukiedellytysten täytyminen ei ole vielä tukivuoden puolivälissä selvää.

Hakemuksesta tukiviranomaisen päätöksellä tukijakso tulisi kuitenkin määrätä yhden kuukauden mittaiseksi sellaisen matkustaja-aluksen osalta, joka saa kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa niiltä osin, kuin tuen maksaminen perustuu kuukausittaisiin maksuihin verohallinnolle toimitettuihin valvontailmoituksiin ja niiden mukaisiin verohallinnon antamiin maksutositteisiin. Matkustaja-aluksilla, jotka saavat kuljettaa enemmän kuin 120 matkusta-

jaa, tuen hakija hakemuksessaan esittäisi, tulisiko tuki myöntää puolen vuoden jaksoissa vai yhden kuukauden jaksoissa jälkikäteen. Edellytyksenä on, että tuen maksaminen kuukausittain voidaan perustaa riittäviin selvityksiin, joita olisivat hakijan verohallinnolle toimittamat valvontailmoitukset ja niiden mukaiset verohallinnon antamat maksutositteet. Jos muuta tukijaksoa ei ole vaadittu tuen hakemiselle varatussa määräajassa, tukijakso olisi puoli kalenterivuotta.

Pykälän 9 kohdan mukaan tukivuodella tarkoitettaisiin yhtä kalenterivuotta. Tukivuosi on se jakso, jonka puitteissa tuen edellytysten täytyminen viime kädessä on arvioitava yhteisön meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen mukaisesti. Jos jälkikäteen havaittaisiin, etteivät tuen edellytykset täyty, tuen takaisinperintä tapahtuisi tukivuosittain.

Pykälän 10 kohdan mukaan tukiviranomaisella tarkoitetaan Merenkulkulaitosta. Tukiviranomaisena kauppa-alusluettelolaisissa on niin ikään toiminut Merenkulkulaitos. Nyt Merenkulkulaitos toimisi tukiviranomaisena myös matkustaja-alusten ennakonpidätysten osalta, joita aikaisemmin on koskenut erillinen maksuvapautuslaki, jossa veroviranomaisille on kuulunut tuen valvontaan liittyviä tehtäviä.

Pykälän 11 kohdan mukaan kauppa-alusluettelolla tarkoitetaan tukiviranomaisen pitämää luetteloalusta aluksista, jotka voivat hakea ehdotetun lain mukaista tukea. Tuen saaminen edellyttäisi siis vastaavasti kuin kauppa-alusluettelolaisissa kirjautumista etukäteen kauppa-alusluetteloon. Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen yhteydessä selvitetään hakijan aikomus täyttää tuen edellytykset. Näitä ovat meriliikenteen edellytykset liikennöinnin osalta sekä kauppa-alusluetteloon merkitsemisen muut edellytykset kuten että alus on merkitty Suomen alusrekisteriin ja että kotimaan meriliikenteessä oleva alus täyttää säädetyt koko- ja katsastusvaatimukset. Selkeästi tukikelvottomia aluksia ei merkittäisi kauppa-alusluetteloon ja tämä ratkaisu tehtäisiin jo kauppa-alusluetteloon merkitsemisen yhteydessä ennen tukijakson tai tukikauden kestävää liikennöintiä. Kauppa-alusluetteloon merkitsemisedellytykset olisi mahdollista saada arvioitavaksi etukäteen ennakkoratkaisumenettelyssä.

Vastaavasti tukiviranomaisen tulisi poistaa alus kauppa-alusluettelosta joko hakemuksesta tai viran puolesta, jos kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytykset muuten kuin tilapäisesti eivät täyty.

Alus voitaisiin merkitä kauppa-alusluetteloon ja poistaa siitä kesken tukivuoden. Tuen edellytysten täytyminen arvioitaisiin aluksen toiminta-ajan mukaisesti tukivuoden aikana. Kauppa-alusluetteloon merkitsemistä koskevista päätöksistä ja tuen määrittämisestä koskevista päätöksistä asianosainen voisi tehdä oikaisuvaatimuksen ja hakea muutosta hallinto-oikeudelta.

## **2 luku      Kauppa-alusluettelo**

### **3 §. Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon**

Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon perustuisi luonteeltaan oikeudelliseen harkintaan. Jos kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytykset täyttyvät, niin alus olisi merkittävä kauppa-alusluetteloon. Aluksen merkitsemisestä kauppa-alusluetteloon vastaisi tukiviranomainen. Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon edellyttäisi hakemusta, merkitsemistä ei voisi tehdä viran puolesta. Kauppa-alusluetteloon alus voitaisiin merkitä kolmella eri



perusteella, joista yksikin merkitsemisen peruste olisi riittävä edellytys merkitsemiselle. Alus voitaisiin merkitä kauppa-alusluetteloon useallakin perusteella, jos aluksen liikennöinnistä 1 kohdan perusteen mukaisesti ulkomaan meriliikenteessä ei ole riittävää varmuutta ja jos kohdissa 2 tai 3 mainitut muut edellytykset ovat olemassa. Aluksen liikennöinnin osalta kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksenä olisi vakaa tarkoitus ja edellytykset toimia suunnitellussa liikenteessä. Tämä olisi erotuksena siihen, että tuen myöntämisen edellytyksenä olisivat selvitysten perusteella arvioituina toteutunut, vaatimukset täyttävä liikennöinti ja toteutuneet, vaatimukset täyttävät miehistökustannukset.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan kauppa-alusluetteloon olisi merkittävä sellainen Suomen alusrekisterissä oleva matkustaja-alus, lastialus, hinaaja tai työntäjä, joka on tarkoitettu tukivuotena toimimaan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä. Tämän perusteen osalta ei olisi olemassa kokorajoitusta, mutta aluksen olisi Suomen alusrekisteriin merkitsemisen lisäksi täytettävä ehto siitä, että alus on tarkoitettu käytettäväksi tukivuotena pääasiassa ulkomaan meriliikenteeseen, jonka tarkempaa sisältöä on kuvattu ehdotetun 2 §:n 6 kohdassa.

Pykälän 1 momentin 2 ja 3 kohdan mukaan kauppa-alusluetteloon olisi merkittävä sellainen Suomen alusrekisterissä oleva lastialus, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, ja sellainen Suomen alusrekisterissä oleva hinaaja tai työntäjä, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300. Aluksen tulisi olla katsastettu Itämerenliikenteeseen, lähiliikenteeseen, Euroopanliikenteeseen tai kaukoliikenteeseen ja sen tulisi olla tarkoitettu tukivuotena toimimaan pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä. Aluksen bruttovetoisuus ilmenee aluksen katsastusasiakirjoista. Lastialuksilla bruttovetoisuus 500 on SOLAS-yleissopimuksen mukainen raja, jota suuremmat alukset ovat kansainvälisten SOLAS-määräysten alaisia. Vastavasti hinaajilla ja työntäjillä bruttovetoisuus 300 on tällainen raja. Näiden alusten turvallisuustasoa ja soveltuvuutta kansainvälisesti kilpailuille reiteille vähintään Itämeren alueella voidaan pitää selvänä. Aluksen on oltava katsastettu Itämerenliikenteeseen, lähiliikenteeseen, Euroopanliikenteeseen tai kaukoliikenteeseen. Tämän kohdan mukaan ei riittäisi, että alus on katsastettu kotimaanliikenteeseen. Katsastusta koskeva vaatimus on omiaan varmistamaan, että alus toimii kansainväliselle kilpailulle alttiissa toimintaympäristössä ja että sillä on valmius liikennöidä myös Suomen ja muiden maiden satamien välisessä liikenteessä. Aluksen liikennealue ilmenee aluksen katsastusasiakirjoista. Aluksen tulisi tukivuotena olla tarkoitettu toimimaan pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä, mikä merkitsee sitä, että vastaavassa liikenteessä samojen satamien ja vastaavan tyyppisen rahdin osalta on alusliikennettä myös muiden valtioiden lippujen alla. Kotimaan meriliikenteen tarkempaa sisältöä on kuvattu 2 §:n 7 kohdassa.

Pykälän 2 momentin mukaan tukiviranomainen merkitsisi aluksen kauppa-alusluetteloon ainoastaan hakemuksesta. Hakemuksen voisi tehdä aluksen suomalainen omistaja tai ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja. Muut voisivat tehdä hakemuksen ainoastaan edellä mainittujen tahojen valtuuttamana. Ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella tarkoitetaan niin sanottua bareboat -rahdattua alusta, jonka osalta ainoastaan varustamotoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja voi tehdä hakemuksen kauppa-alusluetteloon merkitsemisestä. Bareboat charter-in -sopimus tarkoittaa, että alus on vuokrattu ilman miehistöä. Hakemuksen voisi tehdä se, jolle maksetaan ehdotetun lain mukainen tuki. Jos joku muu tekee hakemuksen, on edellytettävä asianmukaista valtakirjaa toimia toisen puolesta. Varustamotoimintaa harjoittava yhteisö voisi itse toimia työnantajana tai yhteisön puolesta voisi työnantajana toimia toinen yhteisö, esimerkiksi management-sopimuksen perusteella. Hakijana voi tällöin toimia suomalai-

nen työnantaja, joka vastaa miehistökustannusten suorittamisesta. Esityksellä on tarkoitus sisällyttää tähän lakiin sellaisenaan niin sanottuja bareboat charter-in -aluksia koskenut kauppa-alusluettelolain uudistus. Myös sanotun uudistuksen tavoitteet suomalaisen aluskannan uudistamisesta ja lisäämisestä sekä suomalaisten merenkulkijoiden työllisyydestä ovat edelleen tämän lain tavoitteita.

Pykälän 3 momentin mukaan alusrekisterinpitäjän Ahvenanmaalla olisi hakemuksesta merkittävä Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkitty alus kauppa-alusluetteloon tässä pykälässä mainituilla edellytyksillä. Toimivalta aluksen merkitsemiseksi kauppa-alusluetteloon olisi sekä tukiviranomaisella, joka on Merenkulkulaitos, että Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkityn aluksen osalta alusrekisterinpitäjällä Ahvenanmaalla. Tämä vastaa kauppa-alusluettelolain mukaista sääntelyä. Tukiviranomaisella on toimivalta kauppa-alusluetteloon merkitsemiseen koko Suomen alueella, Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkityn aluksen osalta hakija siten päättää, hakeeko kauppa-alusluetteloon merkitsemistä tukiviranomaiselta vai alusrekisterinpitäjältä Ahvenanmaalla. Tukiviranomaisella olisi kuitenkin yksinomainen toimivalta tuen myöntämistä koskevien päätösten ja ennakkoratkaisujen tekemiseen, tukijakson pituuden määrittämiseen ja tuen takaisin perimiseen. Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen oikeudelliset edellytykset olisivat samat sekä Manner-Suomessa että Ahvenanmaalla ja ne määriteltäisiin tässä pykälässä.

#### **4 §. Aluksen poistaminen kauppa-alusluettelosta**

Pykälän 1 momentin mukaan tukiviranomaisen olisi hakemuksesta tai viran puolesta poistettava alus kauppa-alusluettelosta, jos alus ei muuten kuin tilapäisesti enää täytä kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksiä. Säännöksellä ei muutettaisi kauppa-alusluettelolain mukaista sääntelyä.

Ehdotetun lain 17 §:n mukaan kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalaisen omistajan tai aluksen ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamatoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan olisi ilman aiheetonta viivytystä ilmoitettava tukiviranomaiselle kaikista sellaisista muutoksista, joilla voi olla vaikutusta aluksen kauppa-alusluettelossa pysymiseen tai siitä poistamiseen tai tuen myöntämisen edellytyksiin tai määrään. Tieto edellytysten poistumisesta voi tulla tätä kautta. Ilmoitukseen voi myös liittyä hakemus aluksen poistamiseksi kauppa-alusluettelosta. Vaikka ilmoitukseen ei liittyisi hakemusta, tukiviranomaisen tulisi poistaa alus kauppa-alusluettelosta, jos alus muuten kuin tilapäisesti ei enää täytä kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksiä. Tukiviranomaisen tietoon kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytysten puuttuminen voi tulla, jos tukihaakemuksia käsiteltäessä havaitaan, että alus on poistettu Suomen alusrekisteristä. Myös muiden alusta koskevien edellytysten olemassaolo voidaan havaita alusrekisteri- ja katsastusasiakirjoista. Jos aluksen poistaminen kauppa-alusluettelosta tapahtuu pelkästään aluksen liikennöinnin perusteella, niin arvioiminen edellyttää lisäselvityksiä aluksen liikennöinnistä ja reitien alttiudesta kansainväliselle kilpailulle.

Esimerkiksi aluksen myyminen ulkomaille ja poistaminen Suomen alusrekisteristä merkitsisi, että alus olisi poistettava myös kauppa-alusluettelosta muun kuin tilapäisen syyn vuoksi. Alus voi kuitenkin joutua tilanteeseen, jossa luetteloon merkitsemisen edellytykset eivät tilapäisesti täyty. Lähinnä kyseeseen tulee aluksen liikennöintialueen muuttuminen väliaikaisesti siten, että sitä käytetään jonkin aikaa yksinomaan sellaiseen kotimaanliikenteeseen, joka ei oikeutaisi merkitsemiseen kauppa-alusluetteloon tai tukeen. Näin on, jos ulkomaan meriliikenteessä

ollut alus ei täytä pääasiallisen ulkomaan meriliikenteen edellytyksiä. Tämä tilanne voi esiintyä esimerkiksi kun aluksella on toiminta-ajastaan liiaksi satamahinausta tai sisävesiliikennettä. Luettelosta poistaminen tämänkaltaisen väliaikaisen syyn vuoksi on tarpeettoman raskas menettely, koska tukea maksetaan vain kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytysten voimassa ollessa. Tukiviranomainen ei ole poistanut aluksia kauppa-alusluettelosta, jos luetteloon merkitsemisen edellytykset lähinnä liikennöntialueen muuttumisen takia eivät väliaikaisesti täyty.

Pykälän 2 momentin mukaan ennen kauppa-alusluettelosta poistamista koskevan päätöksen tekemistä tukiviranomaisen olisi kuultava aluksen suomalaista omistajaa tai ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittavaa suomalaista työnantajaa, jos poistaminen johtuu muusta syystä kuin aluksen poistumisesta Suomen alusrekisteristä. Säännöksellä selvennettäisiin muutoin hallintolain (434/2003) 34 §:n perusteella määräytyvän kuulemisvelvoitteen sisältöä. Ehdotetussa 2 momentissa mainittujen tahojen kuuleminen kuuluu ehdottomiin menettelyvaatimukseen ja olisi aina toimitettava, jos kauppa-alusluettelosta poistaminen ei perustu siihen, että alus on jo poistunut Suomen alusrekisteristä. Etenkin väliaikaisten syiden ja kansainvälisen kilpailun arvioinnissa aluksen toiminnasta vastaavalla saattaa olla asian ratkaisemisessa tarvittavaa tärkeää tietoa. Jos aluksen suomalainen omistaja tai ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja on itse hakenut aluksen poistamista kauppa-alusluettelosta, kuulemisvaatimus olisi pääsääntöisesti hakemuksella täytetty, jos asiaa ratkaistaessa ei ilmene olennaisia uusia seikkoja, jotka olisivat tukiviranomaisen päätöksen perustana.

Koska aluksen oleminen kauppa-alusluetteloon merkittynä on edellytyksenä miehistökustannustuelle, jolla puolestaan on olennainen merkitys kauppamerenkulun kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta ja yhdenvertaiselle elinkeinon harjoittamisen oikeudelle yleisemminkin, tulee kauppa-alusluetteloon merkitsemistä ja poistamista koskevassa menettelyssä ja ratkaisussa ottaa oikeusturvan toteutuminen painokkaasti huomioon. Tämä merkitsee, että alusten on käytännössä helpompi pysytellä kauppa-alusluettelossa kuin olla oikeutettuja tukeen tietynä tukivuonna.

Pykälän 3 momentin mukaan ennen kauppa-alusluettelosta poistamista koskevan päätöksen tekemistä tukiviranomaisen olisi kuultava alusrekisterinpitäjää Ahvenmaalla, jos poistaminen koskee Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkityn aluksen poistamista kauppa-alusluettelosta ja johtuu muusta syystä kuin aluksen poistumisesta Suomen alusrekisteristä. Säännöksen mukaan Ahvenanmaalla kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten osalta Ahvenanmaan alusrekisteriviranomaisen kantaa on kuultava harkittaessa aluksen poistamista kauppa-alusluettelosta esimerkiksi muiden kuin tilapäisten syiden arvioinnissa. Säännös vastaa voimassaolevaa kauppa-alusluettelolain mukaista sääntelyä.

### **3 luku Kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella sovellettavat työoikeudelliset säännökset**

#### **5 §. Työehtosopimuksella sopiminen**

Pykälän 1 momentin mukaan kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella olisi noudatettava Suomen lakia, jollei toisin säädetä. Kansainvälisen yleisen merioikeudellisen periaatteen mukaan alus kuuluu kotivaltionsa lainsäädäntö- ja oikeudenkäyttövallan piiriin. Tämän mukai-

sesti ehdotetaan, että kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksilla on sovellettava Suomen lakia, jollei toisin säädetä. Säännös vastaa kauppa-alusluettelolaissa olevaa säännöstä.

Kauppa-alusluettelolaissa on 9 §:ssä säännös, jonka mukaan kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksilla työskenteleviin ulkomaalaisiin ei sovelleta ulkomaalaislain (378/1991) ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukaista työlupamenettelyä. Tämä viittaus toiseen lakiin ehdotetaan nyt poistettavaksi tarpeettomana, koska uudessa ulkomaalaislaissa säädetään tilanteista, joissa ulkomaalaisella on oikeus tehdä ansiotyötä ilman oleskelulupaa. Lain 81 §:n 3 kohdan mukaan ulkomaalaisella on oikeus tehdä ansiotyötä ilman oleskelulupaa, kun hän työskentelee merimiehenä joko ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksella tai, tultuaan palvelukseen muualla kuin Suomessa, aluksella, joka pääasiassa liikennöi ulkomaisten satamien välillä.

Koska ehdotetun lain tavoitteena oleva suomalaisen kauppalaivaston kilpailukyvyn parantaminen edellyttää mahdollisuutta joustavasti sopia työsuhteen ehdoista, ehdotetaan pykälän 2 momentissa, että työehtosopimuksella voitaisiin sopia toisin siitä, mitä merimieslaissa (423/1978), merityöaikalaissa (296/1976), merimiesten vuosilomalaissa (433/1984) tai yhteistoiminnasta yrityksissä annetussa laissa (334/2007) säädetään. Viimeksi mainitulla lailla on kumottu aiempi samanniminen laki (725/1978). Työehtosopimuksesta tai sen liitteistä on käytävä yksityiskohtaisesti ilmi, mitä ehtoja lain säännösten sijasta on noudatettava. Sääntely vastaa sitä, mikä sisältyy kauppa-alusluettelolakiin. Sopimuksen osapuolilta ei edelleenkään edellytettäisi valtakunnallisuutta, vaan sopimiskelpoisia olisivat yksittäiset työnantajat ja työntekijöiden paikalliset yhdistykset.

Pykälän 3 momentissa sopimusoikeutta ehdotetaan kuitenkin rajoitettavaksi siten, että työehtosopimuksen määräys, jolla on vähennetty Suomea sitovissa kansainvälisissä sopimuksissa tai Euroopan yhteisön säädöksissä vahvistettuja edellä mainituissa laeissa säädettyjä työntekijöiden etuja vastaavia etuja, on mitätön ja sen sijasta olisi noudatettava kansainvälisen sopimuksen määräyksiä tai Euroopan yhteisön säädöksiä tai jos se ei ole mahdollista, lainsäädännön, joilla on toteutettu kansainvälisen sopimuksen määräykset tai Euroopan yhteisön säädökset. Yhteistoiminnasta yrityksissä annetun lain osalta 2 momentissa tarkoitettu poikkeamismahdollisuus koskisi luonnollisesti ainoastaan aluksella tehtävää työtä eikä muuta varustamoyrityksessä tehtävää työtä. Nykyisin voimassa olevaan kauppa-alusluettelolakiin verrattuna uutta on, että Suomea sitoviin kansainvälisiin sopimuksiin verrannollisia olisivat Euroopan yhteisön säädökset eli direktiivit ja asetukset.

Ehdotetun järjestelyn tarkoituksena on turvata myös kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksella merenkulkijoiden työ- ja sosiaaliin kysymyksiin liittyvät oikeudet. Alusten toimiessa Suomen lipun alla muun muassa työturvallisuusvaatimusten osalta noudatetaan Suomen lainsäädäntöä. Samoin kaikki Suomea sitovien Kansainvälisen työjärjestön sopimusten sisältämät peruseriaatteet tulevat Suomen lainsäädännön soveltamisvelvollisuuden kautta toteutetuiksi. Näin ollen kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten osalta ei voida puhua mukavuuslippurekisteriin kuuluvista aluksista.

Työehtosopimuksella voitaisiin poiketa merimieslaissa, merityöaikalaissa, merimiesten vuosilomalaissa ja yhteistoiminnasta yrityksissä annetussa laissa säädetyistä työntekijöiden etuja vastaavista eduista enimmillään siihen asti kuin vastaavista eduista on ehdottomasti määrätty Suomea sitovissa Kansainvälisen työjärjestön sopimuksissa. Keskeisimmät tällaiset Suomea sitovat Kansainvälisen työjärjestön yleissopimukset ovat merimiesten työehtosopimusta koskeva

yleissopimus, n:o 22 (SopS 4/47), työajan lyhentämistä neljäänkymmeneen tuntiin viikossa koskeva yleissopimus, n:o 47 (SopS 71/90), merenkulkijain palkallisia vuosilomia koskeva yleissopimus, n:o 146 (SopS 72/90), työhön pääsemiseksi vaadittavaa vähimmäisikää koskeva yleissopimus, n:o 138 (SopS 87/86), samanarvoisesta työstä miehille ja naisille maksettavaa samaa palkkaa koskeva yleissopimus, n:o 100 (SopS 9/63), työmarkkinoilla ja ammatin harjoittamisen yhteydessä tapahtuvaa syrjintää koskeva yleissopimus, n:o 11 (SopS 63/70) ja korvausta aluksen haaksirikon aiheuttamasta työttömyydestä koskeva yleissopimus, n:o 8 (SopS 40/49). Merimiesten työsopimusta koskevan yleissopimuksen n:o 22 mukaan työsopimus on aina tehtävä kirjallisesti ja siinä on selvästi mainittava kummankin sopijapuolen oikeudet ja velvollisuudet. Työsopimuksessa on mainittava alus tai alukset, joilla merimies sioutuu työhön sekä suoritettavat matkat, jos ne ovat sopimusta tehtäessä määriteltävissä. Lisäksi työsopimuksesta on käytävä ilmi merimiehen tehtävä aluksessa, hänelle annettava ravinto, palkka, palkallinen vuosiloma sekä työsuhteen kesto.

Työsopimus voidaan tehdä määräajaksi, määrättyä matkaa varten taikka toistaiseksi voimassaolevaksi. Määräaikainen työsuhde päättyy työsopimuksessa mainittuna päivänä. Jos työsopimus on tehty määrättyä matkaa varten, työsuhde päättyy aluksen määräpaikassa. Työsopimuksessa on mainittava, minkä ajan kuluessa määräpaikkaan saapumisen jälkeen merimies on päästettävä työstä vapaaksi. Toistaiseksi voimassa oleva työsuhde päättyy kirjallisella irtisanomisella irtisanomisajan päätyttyä. Työsopimuksessa voidaan sopia irtisanomisajasta. Sen on oltava kuitenkin vähintään 24 tuntia. Työnantajan tekemän irtisanomisen irtisanomisajan on oltava ainakin yhtä pitkän kuin merimiehen tekemän irtisanomisen irtisanomisajan.

Työsopimus raukeaa merimiehen kuollessa, aluksen tuhoutuessa tai joutuessa täydellisesti merikelvottomaksi. Työajan lyhentämistä neljäänkymmeneen tuntiin viikossa koskevan yleissopimuksen n:o 47 mukaan jäsenvaltio selittää ratifioidessaan sopimuksen kannattavansa 40 tuntisen viikon periaatetta siten sovellettuna, ettei se aiheuta työntekijöiden elintason alentamista.

Merenkulkijain palkallisia vuosilomia koskevan yleissopimuksen n:o 146 mukaan merimiehellä on vuoden kestäneeltä palvelusajalta oikeus vähintään 30 kalenteripäivän vuosilomaan. Alle vuoden kestäneestä palveluksesta merimiehellä on oikeus palveluaikaansa vastaavaan vuosilomaan. Vuosiloma-ajalta merimiehelle on maksettava vähintään säännönmukainen palkka sekä korvaus palkkaan mahdollisesti kuuluvista luontoiseduista. Jos palvelussuhde päättyy ennen vuosiloman pitämistä, merimiehelle on maksettava pitämättä jääneiden lomapäivien palkkaa vastaava lomakorvaus.

Työhön pääsemiseksi vaadittavaa vähimmäisikää koskevan yleissopimuksen n:o 138 mukaiset työhön pääsyä koskevaa vähimmäisikää koskevat vaatimukset on sisällytetty merimieslain 5 §:ään.

Samanarvoisesta työstä miehille ja naisille maksettavaa palkkaa koskevan yleissopimuksen n:o 100 mukaan palkkausperusteiden tulee olla määrätty ilman työntekijän sukupuolen perusteella tapahtuvaa syrjintää.

Työmarkkinoilla ja ammatin harjoittamisen yhteydessä tapahtuvaa syrjintää koskevan yleissopimuksen n:o 11 mukaan syrjintä tarkoittaa kaikkea erottelua, hyljeksintää tai suosintaa rodun, ihonvärin, sukupuolen, uskonnon, poliittisten mielipiteiden tai kansallisen taikka yhteiskunnallisen alkuperän perusteella, syrjinnästä on seurauksena, että samanlaiset mahdolli-

suudet ja yhdenvertainen kohtelu työmarkkinoilla tehdään tyhjäksi tai niitä rajoitetaan. Tavoitteena on kaikkinaisen syrjinnän lopettaminen tässä suhteessa.

Haaksirikon aiheuttamaa työttömyyttä koskevan yleissopimuksen n:o 8 mukaan työnantajan on maksettava merimiehelle korvausta aluksen haaksirikon aiheuttamalta työttömyysajalta. Korvaus on työsopimuksen mukaisen palkan suuruinen. Sopimuksella korvauksen kokonaismäärä voidaan kuitenkin rajoittaa olemaan korkeintaan kahden kuukauden palkka. Merenkulkijoiden sosiaalisten olojen turvaamiseen liittyviä määräyksiä on myös merenkulkijain lääkärintarkastusta koskevassa yleissopimuksessa n:o 73 (SopS 7/1956), laivaväen asuntoja koskevassa yleissopimuksessa n:o 92 (SopS 29/1951) ja kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa koskevassa yleissopimuksessa n:o 147 (SopS 54/1979) sekä työnantajan toimesta tapahtuvaa palvelussuhteen päättämistä koskevassa yleissopimuksessa n:o 158 (SopS 114/1992).

Merenkulkijoiden työaikaa ja alusten miehitystä koskevia määräyksiä on merenkulkijoiden työaikaa ja miehitystä koskevassa yleissopimuksessa n:o 180 (SopS 100/2002), joka ottaa huomioon Kansainvälisen merenkulkijärjestön (IMO) merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 22/1984) määräykset.

Kansainvälisessä työjärjestössä (ILO) on vuonna 2006 hyväksytty uusi merityötä koskeva sopimus, joka kattaa lähes kaikki aiemmat ILO:n merenkulkua koskeneet yleissopimukset. Suomi ei ole vielä ratifioinut uutta merityösopimusta. Suomi tulee ratifioimaan ILO:n merityösopimuksen sen jälkeen, kun kansallinen lainsäädäntö on saatettu vastaamaan kaikilta osin uuden sopimuksen määräyksiä.

Euroopan yhteisön säädöksiä, jotka koskisivat 2 momentissa lueteltujen lakien soveltamisalaa, on tällä hetkellä neuvoston direktiivi 1999/63/EY Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan unionin kuljetusalojen ammattiliiton (FST) tekemästä, merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevasta sopimuksesta. Direktiivillä voimaan pannun sopimuksen sisältämät vaatimukset ovat Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten mukaiset ja direktiivillä pyritään varmistamaan niiden noudattaminen. Ehdotetun 2 momentin säännökset pääosin vastaavat siten jo kauppa-alusluettelolaissa olevaa sääntelyä.

Tapauksissa, joissa työnantaja on sidottu työehtosopimukseen, mutta osa työntekijöistä ei, työnantaja joutuisi työehtosopimuksen määräyksistä huolimatta noudattamaan merimieslain, merityöaikalain, merimiesten vuosilomalain ja yhteistoiminnasta yrityksissä annetun lain ehdottomia säännöksiä suhteessa sitoutumattomiin työntekijöihin. Tästä syystä ehdotettuun 4 momenttiin on otettu säännös, jonka nojalla 2 momentissa tarkoitettuun työehtosopimukseen sidottu työnantaja saisi soveltaa mainituista laeista poikkeavia sopimusmääräyksiä niidenkin työntekijäin työsuhteissa, jotka eivät ole sidottuja työehtosopimukseen, mutta joiden työsuhteissa työnantajan on muutoin noudatettava kysymyksessä olevan sopimuksen määräyksiä. Säännös vastaa kauppa-alusluettelolaissa olevaa säännöstä. Säännöksen perustana on työehtosopimuslain (436/1946) 4 §:n 2 momentti, jonka mukaan työnantaja, jota työehtosopimus sitoo, älköön sen soveltamisalalla tehdä sopimuksen ulkopuolellakaan olevan, työehtosopimuksen tarkoittamaa työtä suorittavan työntekijän kanssa työsopimusta ehdoilla, jotka ovat ristiriidassa työehtosopimuksen kanssa.

## 6 §. Ulkomaisen työntekijöiden yhdistyksen asema

Edellä 5 pykälän mukaan keskeisimmästä merenkulun työlainsäädännöstä voitaisiin kauppaluetteloon merkittyjen alusten osalta poiketa vain työehtosopimuksella. Kustannustason alentamiseksi myös ulkomaisten työntekijöiden käyttö näillä aluksilla tulee kysymykseen. Tämän vuoksi lakiin ehdotetaan otettavaksi vastaava säännös ulkomaalaisten yhdistysten työehtosopimuskelpoisuudesta kuin on jo sisältynyt kauppaluettelolakiin.

Työehtosopimuslain 1 §:n 1 momentista ja yhdistyslain (503/1989) säännöksistä seuraa, että työehtosopimuksen osapuolina olevien työntekijäin ja työnantajain yhdistysten on oltava Suomessa rekisteröityjä.

Ehdotetun 6 §:n mukaan työehtosopimuslain 1 §:n 1 momentissa säädetystä poiketen kauppaluetteloon merkityn aluksen työsuhteissa noudatettavan työehtosopimuksen voisi tehdä myös sellainen ulkomaalainen työntekijäin yhdistys, joka täyttää Kansainvälisen työjärjestön sopimuksissa 87 ja 98 (SopS 45/1949 ja 32/1951) asetetut edellytykset. Kansainvälisen työjärjestön konferenssin vuonna 1948 hyväksymän ammatillista järjestäytymisvapautta ja ammatillisen järjestäytymisoikeuden suojelua koskevan sopimuksen (SopS 45/1949) mukaan työntekijöillä ja työnantajilla on oikeus perustaa järjestöjä ja liittyä niihin (2 artikla). Järjestöillä on oikeus laatia omat sääntönsä ja ohjeensa, valita vapaasti edustajansa, järjestää hallintonsa ja toimintansa sekä laatia toimintaohjelmansa (3 artikla). Järjestöillä tarkoitetaan yleissopimuksessa järjestöjä, joiden tarkoituksena on edistää ja puolustaa työntekijöiden tai työnantajien etuja (10 artikla). Julkisten viranomaisten on vältettävä järjestäytymisoikeutta rajoittavaa tai vaikeuttavaa toimintaa (3 artikla). Työntekijöiden ja työnantajien järjestöjä ei saa hajottaa tai lakkauttaa hallinnollisin toimenpitein (4 artikla).

Järjestöillä on oikeus perustaa liittoja ja keskusjärjestöjä sekä liittyä niihin ja kaikilla järjestöillä, liitoilla tai keskusjärjestöillä on oikeus liittyä kansainvälisiin järjestöihin (5 artikla). Sopimuksen mukaan kunkin jäsenvaltion on myös turvattava ammatillinen järjestäytymisoikeus sekä työntekijöille että työnantajille (11 artikla).

Kansainvälisen työjärjestön vuonna 1949 hyväksymän järjestäytymisoikeuden ja kollektiivisen neuvotteluoikeuden periaatteiden soveltamista koskevan sopimuksen (SopS 32/51) mukaan työntekijöitä on suojeltava ammatillista järjestäytymistä vastaan kohdistuvalta toiminnalta. Suojelua on annettava etenkin tilanteissa, joissa työnsaannin ehdoksi asetetaan liittymättömyys ammatilliseen järjestöön tai siitä eroaminen tai joissa työntekijä erotetaan tai hänelle aiheutetaan muulla tavoin vahinkoa ammatilliseen järjestöön kuulumisen tai sen toimintaan osallistumisen vuoksi (1 artikla).

Työntekijöiden ja työnantajien järjestöjä on sopimuksen mukaan suojeltava vastapuolen tai sen asiamiehen tai jäsenten taholta tapahtuvalta sekaantumiselta järjestöjen perustamiseen, toimintaan tai hallintoon. Sekaantumisella tarkoitetaan erityisesti työnantajien tai työnantajajärjestöjen vaikutusvallan alaisten työntekijäjärjestöjen perustamisen edistämistä sekä työntekijäjärjestöjen tukemista tarkoituksena saattaa ne työnantajien tai työnantajajärjestöjen valvonnan alaisiksi (2 artikla).

Tarpeen mukaan jäsenvaltion on edistettävä vapaaehtoisia työehtosopimusneuvotteluja (4 artikla).

Kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksella työskentelevien järjestäytymättömien työntekijöiden osalta 6 §:n 2 momenttiin sisältyy säännös, jonka mukaan näidenkin työntekijöiden osalta olisi noudatettava työehtosopimuksen määräyksiä. Järjestäytymättömien työntekijöiden osalta säännöksellä rajattaisiin työehtosopimuslain 4 §:n 2 ja 3 momentin soveltamisalaa siten, että viimeksi mainitut työehtosopimuslain säännökset eivät käytännössä tulisi sovellettaviksi.

### *7 §. Matkustaja-aluksia koskevat työoikeudelliset poikkeukset*

Ehdotettu meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettava laki sisältäisi mahdollisuuden käyttää suomalaisen työvoiman lisäksi myös ulkomaista työvoimaa. Vastaava säännös sisältyy kauppa-alusluettelolakiin. Matkustaja-alusvarustamoiden taholta on painotettu tarvetta siihen, että 5 ja 6 §, joiden mukaan eräistä Suomen lainsäädännön määräyksistä voitaisiin poiketa kauppa-alusluetteloon merkityillä suomalaisilla aluksilla, tulisivat sovellettaviksi myös kaikissa matkustaja-aluksissa. Matkustaja-alusvarustamot perustelevat tätä tarvetta sillä, että tämä parantaisi niiden mahdollisuuksia päästä kilpailijamaiden kanssa samalle kustannustasolle ja siten parantaisi niiden kilpailukykyä myös Suomeen suuntautuvassa matkustaja-alusliikenteessä.

Toisaalta EU:n komissio pyrkii turvaamaan yhteisön merenkulkijoiden työmahdollisuudet yhteisön satamien välisessä matkustaja-alusliikenteessä sillä, että miehistökustannusten valtiontukea voidaan yhteisön satamien välisessä liikenteessä maksaa vain yhteisön merenkulkijoiden osalta.

Ehdotuksessa on päädytty esittämään kauppa-alusluettelolaissa olevan sääntelyn pysyttämistä. Niinpä mahdollisuuksia 5 §:n 2 ja 3 momentin ja 6 §:n soveltamiselle ei edelleenkään olisi sellaisilla suomalaisilla matkustaja-aluksilla, jotka saavat kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa ja jotka toimivat säännöllisesti Suomeen suuntautuvassa liikenteessä. Tämän perustaltaan kansallisen säännöksen tarkoituksena on tehokkaasti suojata suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyttä Suomeen suuntautuvassa matkustaja-alusliikenteessä. Ehdotettuja 5 §:n 2 ja 3 momenttia ja 6 §:ää voitaisiin sen sijaan soveltaa kaikilla lastialuksilla, hinaajilla ja työntäjillä, matkustaja-aluksilla kolmansien maiden välisessä liikenteessä sekä sellaisilla matkustaja-aluksilla säännöllisessä Suomeen suuntautuvassa liikenteessä, jotka saavat kuljettaa enintään 120 matkustajaa.

Sovelletun 120 matkustajan rajan perusteena on ollut, että aluksilla, jotka saavat kuljettaa enintään 120 matkustajaa, kuljetetaan pääasiassa lastia ja suuri osa matkustajista on rekka-autojen kuljettajia. Mahdollisuus käyttää aluksilla sekamiehitystä on liittynyt nimenomaan lastin kuljettamiseen.

Kauppa-alusluettelolaissa oleva kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytys, jonka mukaan aluksella varustamotoimintaa työnantajana harjoittavan yhteisön Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaväen kokonaismäärästä vähintään puolet on Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisia, esitetään poistettavaksi. Tämä muutos kuitenkin vaikuttaa ainoastaan enintään 120 matkustajaa kuljettavien lastialusten asemaan, koska matkustaja-



alusten osalta rajaa ei ole, vaan matkustaja-alusten sekamiehitystä rajoittaa ehdotettua 7 §:ää vastaava kauppaa-alusluettelolain 1 §:n 4 momentti.

### **8 §.** *Tuomioistuimien työsuhteita koskevissa riita- ja rikosasioissa*

Merenkulun erityisluonteesta johtuu, että oikeusriidat on ollut tarkoituksenmukaista säätää ratkaistaviksi määrätyissä alan asiantuntemusta omaavissa tuomioistuimissa. Kauppaa-alusluettelolain mukaan oikeusriidat on keskitetty merimieslain 88 §:n mukaisesti merioikeuksiin.

Pykälän 1 momentin mukaan ehdotetussa laissa tarkoitettuja työsuhteita koskevat ja niistä johtuvat riita- ja rikosasiat olisi käsiteltävä ja ratkaistava merilain 21 luvun 1 §:ssä tarkoitettussa tuomioistuimessa. Merioikeuksia ovat Turun hovioikeuspiirissä Ahvenanmaan ja Turun kärjäoikeudet, Vaasan hovioikeuspiirissä Vaasan kärjäoikeus, Itä-Suomen hovioikeuspiirissä Savonlinnan kärjäoikeus, Helsingin hovioikeuspiirissä Helsingin ja Raaseporin kärjäoikeudet, Kouvolan hovioikeuspiirissä Kotkan kärjäoikeus ja Rovaniemen hovioikeuspiirissä Oulun kärjäoikeus.

Merilain 21 luvun 3 §:n mukaan toimivaltainen merioikeus riitajutussa on siinä hovioikeuspiirissä, jossa vastaajalla on kotipaikkansa tai jossa hän harjoittaa pysyvästi liikettään taikka jossa alus on. Isännistöyhtiön kotipaikkana pidetään aluksen kotipaikkaa. Toimivaltainen merioikeus rikosjutuissa on siinä hovioikeuspiirissä, jossa rikos on tehty. Jos rikos on tehty matkalla, asia käsitellään merioikeudessa siinä hovioikeuspiirissä, jonne vastaaja aluksella ensin saapuu tai jossa hänet muuten tavataan taikka jossa aluksen kotipaikka on.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännös siitä, että ehdotetussa laissa tarkoitettuja työehtosopimuksia koskevat riita-asiat käsittelee ja ratkaisee työtuomioistuin siitä annetussa laissa (646/1974) säädetyllä tavalla. Myös ulkomaalaisten työntekijäyhdistysten kanssa solmittuja työehtosopimuksia koskevat riita-asiat käsittelee pääsääntöisesti työtuomioistuin. Ulkomaalaisen työntekijäyhdistyksen kanssa tehdyllä työehtosopimuksella voidaan kuitenkin sopia, että työehtosopimukseen sidotun työntekijän työsuhteen ehtoja koskeva riita-asia ratkaistaan työntekijöiden yhdistyksen kotimaan tuomioistuimessa. Ehdotetussa 2 momentissa ei tarkoiteta sellaisia riita-asioita, jotka koskevat työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista kun asianosaisena on yksittäinen työntekijä. Momentissa tarkoitettua kanteen voi nostaa työehtosopimukseen osallinen yhdistys tai työnantaja siten kuin työtuomioistuimesta annetun lain 12 §:ssä tarkemmin säädetään. Myös 2 momenttia vastaava säännös on ollut jo kauppaa-alusluettelolaisissa.

## **4 luku      Tuki**

### **9 §.** *Tuen myöntämisen yleiset edellytykset*

Tukiviranomaisen tulisi myöntää tuki, jos kaikki 1 momentissa mainitut 1 – 5 kohdat täyttyvät. Tuen maksamiselle ei saisi asettaa muita ehtoja, joiden täyttymistä laissa ei vaadita. Nämä periaatteet ilmenevät voimassa olevaa kauppaa-alusluettelolakia koskevana korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisusta KHO 14.2.1997/306. Jos jokin kohdista ei täyty, tukea ei voitai-

si myöntää. Tuen myöntäminen olisi lakiin perustuvaa ja siihen sovellettaisiin oikeusharkintaa. Jos tuen myöntämisen edellytykset ovat olemassa, tuki olisi myönnettävä ja maksettava ilman tarkoituksenmukaisuusharkintaa. Hakijan oikeusturvaa suojaavat mahdollisuus oikeusvaatimuksen tekemiseen ja valituksen tekemiseen hallinto-oikeudelle. Vaikka 1 momentin mukaiset tuen myöntämisen aluskohtaiset edellytykset täyttyisivätkin, tukea voidaan yhteisön meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen edellyttämällä tavalla myöntää 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa eli yhteisön satamien välisessä säännöllisessä matkustaja-alusliikenteessä vain Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ja Euroopan talousalueeseen kuuluviin valtioiden kansalaisten osalta.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan aluksen olisi oltava merkitty kauppa-alusluetteloon ja sen olisi täytettävä kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytykset sinä aikana, jolta tukea haetaan. Tukea voitaisiin myöntää vain siihen tukijaksoon kohdistuneista miehistökustannuksista, jonka alus on ollut kauppa-alusluettelossa. Sellaisista miehistökustannuksista, jotka kohdistuvat aikaan ennen kauppa-alusluetteloon merkitsemistä tai aikaan kauppa-alusluettelosta poistamisen jälkeen, tukea ei voitaisi myöntää.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukainen ehto merkitsee ennen kaikkea, että aluksen olisi oltava Suomen alusrekisterissä. Jos alus ei vielä ole Suomen alusrekisterissä, edellytyksiä tuen myöntämiseksi tähän aikaan kohdistuvista kustannuksista ei ole. Jos alus taas on poistettu Suomen alusrekisteristä, edellytyksiä tuen myöntämiseksi ei ole alusrekisteristä poistumisen jälkeiseltä ajalta, lukuun ottamatta niitä vuosiloma- ja vastikevapaita, joiden peruste on Suomen alusrekisterissä oloajassa.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukainen ehto merkitsee myös, että aluksen olisi tukijakson ajan oltava 3 §:ssä tarkoitettu matkustaja-alus, lastialus, hinaaja tai työntäjä. Lisäksi jos tukea haetaan edes osaksi kotimaan meriliikenteen perusteella, aluksen olisi täytettävä 3 §:n mukaiset aluksen bruttovetoisuutta ja katsastustodistuksen mukaista liikennealuetta koskevat vaatimukset sinä aikana, jolta tukea myönnetään. Koska tukikelpoisen aluksen olisi pääasiassa kuljetettava lastia tai matkustajia meriliikenteessä, niin muun muassa perinteisten jäänmurtoon, väylänhoitoon, merenmittaukseen, merentutkimukseen, meripelastukseen, öljyntorjuntaan, kalastukseen, koulutukseen ja muuhun off shore -toimintaan kuin varsinaiseen kuljetustoimintaan käytettävien alusten ei yleensä voitaisi katsoa täyttävän kauppa-alusluetteloon merkitsemisen tai tukikelpoisuuden edellytyksiä. Ehdotetussa laissa tarkoitettua tuen osalta avainasemassa on lastin ja matkustajien kuljettaminen kauppamerenkulkuna. Jos matkustaja- tai lastialukset eivät toimi meriliikenteessä yli puolet toiminta-ajastaan eli kuljeta lastia tai matkustajia, niin ne eivät olisi oikeutettuja ehdotetussa laissa tarkoitettuun tukeen.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että alukseen kohdistuvat työvoimakustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne mahdollistavat kansainvälisesti kilpailukykyisen toiminnan ulkomaan meriliikenteessä, kun lisäksi otetaan huomioon ehdotetussa laissa tarkoitettu tuki. Tämä edellytys merkitsee kauppa-alusluettelolain alkuperäisen tarkoituksen mukaan liikennealuekohtaisia miehistökustannusten tason ja tilanteen vertailua Suomen tärkeimpiin kilpailijamaihin, joiksi Itämerellä ja Englannin kanaaliin ulottuvalla lähiliikennealueella mainittiin Pohjoismaat ja Saksa. Kustannuksia vähentävänä tekijänä voitiin aluksen miehityskustannusten ohella ottaa huomioon muun muassa vähennykset varustamon hallintokustannuksissa. Myös kauppa-alusluetteloon merkittävällä aluksella jo aikaisemmin erilaisilla rationalisointitoimenpiteillä saavutetut säästöt miehityskustannuksissa tuli ottaa harkinnassa huomioon. Edellä mainitut seikat on jo pitkään otettu huomioon merenkulkualan työehtosopimuksissa, joten jo tällä het-

kellä ehdotettua 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua edellytystä vastaavaa kauppa-alusluettelolain edellytystä on tulkittu siten, että aluksella tulee noudattaa jotakin merenkulualan työnantaja- ja työntekijäjärjestöjen välillä solmituista työehtosopimuksista joko niin, että alus on sopimuksella suoraan sidottu työehtosopimukseen tai että aluksella sovelletaan sopimuksen ehtoja. Epäselvissä tapauksissa tukiviranomainen on pyytänyt työmarkkinaosapuolilta lausunnot, joiden perusteella arvioidaan tämän tukiedellytyksen täyttyminen aluksen osalta. Ehdotetulla lailla on tarkoitus pysyttää kauppa-alusluettelolain sääntely tältä osin ennallaan. Työvoimakustannusten saattaminen työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla kansainvälisesti kilpailukykyiselle tasolle ratkaistaan miehistökustannustuen ja varustamojen verotukien lisäksi ennen kaikkea työehtosopimuksia hyväksyttäessä ja työehtosopimuksia soveltamalla.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä tai 3 §:n 1 momentin 2 - 3 kohdassa tarkoitettu alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä tai ulkomaan meriliikenteessä.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukainen liikennöintiä koskeva tukiedellytys voidaan täyttää kahdella tavalla. Ensinnäkin tukiedellytys täyttyy, jos mikä tahansa kauppa-alusluetteloon merkitty alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä. Aluksen kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytykset on esitetty 2 §:n 1 – 3 kohtien yksityiskohtaisissa perusteluissa. Se milloin alus on toiminut pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä, ilmenee 2 §:n 6 kohdan perusteluista.

Toinen 1 momentin 3 kohdan mukainen aluksen liikennöintiä koskeva tilanne, jossa tukiedellytys täyttyy, on kun 3 §:n 1 momentin 2 - 3 kohdassa tarkoitettu alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä tai ulkomaan meriliikenteessä. Tämän edellytyksen mukaan tuettaisiin niin sanottua kabotaasiliikennettä merellä Suomen aluevesillä olevien satamien välillä, toimivatpa nämä saarissa tai mantereen rannikolla. Sisävesiliikennettä ei kuitenkaan tueta. Tuen myöntämisen edellytys tällä perusteella täyttyy myös, vaikka aluksella on toiminta-ajastaan alle puolet ulkomaan meriliikennettä ja alle puolet kotimaan meriliikennettä, jos ulkomaan ja kotimaan meriliikenteen yhteismäärä muodostaa vähintään puolet toiminta-ajasta. Mitä 3 §:n 1 momentin 2 - 3 kohdassa tarkoitettulla aluksella tarkoitetaan, on esitetty 3 §:n 2 – 3 kohtien yksityiskohtaisissa perusteluissa. Jos tuen liikennöintiä koskevan edellytyksen täyttymisen edellytyksenä edes osittain on kotimaan meriliikenne, aluksen on oltava kansainväliselle kilpailulle alttiissa liikenteessä. Tämän edellytyksen täyttyminen on esitetty 3 §:n 2 kohdassa. Siltä osin kuin kabotaasitukea haetaan aluksen ulkomaan meriliikenteen osalta, reitin kansainväliselle kilpailulle alttiutta voidaan pitää lähtökohtaisesti selvänä. Tällä säännöksellä laajennettaisiin tukea myös sellaisiin SOLAS-aluksiin, jotka kuljettavat lastia kansainvälisen kilpailun piirissä milloin Suomen rannikolla ja milloin ulkomaankuljetuksissa.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että aluksella työskentelevien merenkulkijoiden verot ja työnantajamaksuja on maksettu Suomeen. Ehdotetulla lailla palautettavat tukierät ovat merityötulosta toimitettu ennakonpidätys ja työnantajan sosiaaliturvamaksu, sekä vastaavasti rajoitetusti verovelvollisten osalta lähdevero ja työnantajan sosiaaliturvamaksu, jotka on palautettu tukena kauppa-alusluettelolain mukaan jo lain alkuperäisestä voimaantulosta lähtien. Lailla 922/2000 tukeen liitettiin eräiden muiden palkan sivukulujen palauttaminen. Näitä ovat työnantajan osuus merimieseläkevakuutusmaksusta,

työttömyysvakuutusmaksusta, tapaturmavakuutusmaksusta, ryhmähenkivakuutusmaksusta sekä vapaa-ajan ryhmähenkivakuutus- ja vapaa-ajan lisävakuutusmaksusta. Nämä maksut kuuluvat vapaa-ajan ryhmähenkivakuutusta ja vapaa-ajan lisävakuutusta lukuun ottamatta Suomen lakisääteiseen sosiaaliturvajärjestelmään ja näiden maksujen määrästä ja maksamisesta saadaan luotettavat selvitykset verottajalta ja Merimieseläkekassalta. Vakuutusmaksujen osalta selvityksen antaa vakuutusyhtiö tuen hakijan vaatimuksesta. Muiden maiden sosiaaliturvajärjestelmien mukaisia maksuja ei palauteta Suomen tukijärjestelmän mukaisesti.

Pykälän 1 momentin 5 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että alus ei saa tukijakson aikana muita kuin ehdotetussa laissa mainittuja miehistökustannusten alentamiseksi myönnettäviä tukia. Tukea ei siten myönnettäisi sinä aikana, kun aluksen suomalaiselle omistajalle tai ulkomaisen aluksen suomalaiselle varustamotyöntäjäntajalle maksetaan sellaista valtion tukea, jonka tarkoituksena on aluksen käyttökustannusten alentaminen, eikä siltä osin kuin samankaltaista tukea maksetaan muualta. Muu säännöksessä tarkoitettu miehistökustannusten alentamiseksi tarkoitettu tuki estäisi ehdotetussa laissa tarkoitettua tuen myöntämisen, maksettiinpa tukea Suomesta tai ulkomailta. Muiden tukien arvioinnissa ja tukien kumuloimisessa sovelletaan yhteisön meriliikenteen valtiontukien suuntaviivoissa esitettyjä periaatteita.

Pykälän 2 momentin mukaan säännöllistä matkustajaliikennettä Euroopan yhteisön satamien välillä harjoittavalla matkustaja-aluksella tukea kuitenkin myönnettäisiin vain Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ja Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaisten osalta. Tämä rajoitus perustuu yhteisön meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoihin ja sillä pyritään yhteisön työllisyyden turvaamiseen yhteisön sisäisessä liikenteessä olevilla matkustaja-aluksilla. Ehdotetusta 2 momentista seuraa, että kaikilla matkustaja-aluksilla, myös niillä, jotka kuljettavat 13 – 120 matkustajaa, tukihakemuksessa on erikseen eroteltava Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden kansalaisiin sekä Euroopan talousalueen kansalaisiin kohdistuvat verot ja sosiaaliturvamaksut muiden maiden kansalaisten veroista ja maksuista. Pykälän 2 momentin säännöksen mukaan tukea voisi maksaa myös kolmansista maista olevien merenkulkijoiden osalta, jos säännöllisessä matkustajaliikenteessä aluksen lähtösatama tai määräsatama on Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ja Euroopan talousalueen valtioiden alueen ulkopuolella. Tämä säännös turvaa liikennealueella käytettyjä kieliä taitavien merenkulkijoiden käytön näillä reiteillä. Jos säännöllinen matkustaja-alusliikenne tapahtuu reitillä, jossa on sekä osuuksia yhteisön satamien välillä että osuuksia yhteisön satamien ja kolmansien maiden satamien välillä, tukihakemuksessa olisi eriteltävä kolmansista maista olevat merenkulkijat reitin eri osuuksilla laskennallisesti riittävän selkeästi tukien määräämistä varten.

**10 §.** *Yleisesti verovelvollisen merenkulkijan merityötulon perusteella maksettavan tuen määrä*

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tyhjentävästi ne oikeudelliset perusteet, joiden perusteella tuen määrä määrätään yleisesti verovelvollisten merenkulkijoiden osalta, jos alus täyttää tuen myöntämisen yleiset edellytykset 9 §:n mukaisesti.

Merenkulkijat ovat nykyisten verosäännösten mukaan yleisesti verovelvollisia tai rajoitetusti verovelvollisia. Yleisesti verovelvollisten merityötulo määräytyy tuloverolain 74 §:n mukaisesti.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan tukena maksettaisiin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan osalta määrä, joka vastaa tukijaksona maksettua tuloverolain 74 §:ssä tarkoitettua merityötulosta toimitettua ennakonpidätystä, joka on toimitettu merityötuloa varten määrätyn ennakonpidätysprosentin mukaisesti. Tukea ei kuitenkaan maksettaisi siltä osin kuin ennakonpidätystä on ennakonperintälain (1118/1996) 17 §:n nojalla korotettu. Ehdotetun 1 kohdan tuki määräytyisi siten toteutuneen merityötulon mukaisen ennakonpidätyksen mukaisesti. Jos merenkulkijalla on merityötulon lisäksi muita tuloja, joiden ennakonpidätys on toimitettu merityötulon mukaista ennakonpidätysprosenttia korottamalla, niin tätä korotettua osuutta ei palautettaisi tukena, koska se ei liity merenkulkijoiden palkkoihin.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan tukena maksettaisiin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan osalta määrä, joka vastaa tukijaksona maksettua työnantajan sosiaaliturvamaksua. Työnantajan sosiaaliturvamaksusta säädetään työnantajan sosiaaliturvamaksusta annetussa laissa (366/1963). Tämä maksu sisältää sekä sairausvakuutuslaissa (1224/2004) säädetyn työnantajan sairausvakuutusmaksun että kansaneläkelaisissa (347/1956) säädetyn työnantajan kansaneläkemaksun.

Työnantajan sosiaaliturvamaksun maksuprosentista säädetään vuosittain valtioneuvoston asetuksella. Työnantajan sosiaaliturvamaksun maksuprosentti on vuonna 2007 I luokassa 2,951 prosenttia. Tähän yleisimpään luokkaan kuuluvat uudet yritykset ja yritykset, joiden vuoden 2005 verotuksessa kuluvan käyttöomaisuuden poistot ovat olleet alle 50 500 euroa ja yritykset, joiden poistot vuonna 2005 olivat yli 50 500 euroa, mutta alle 10 prosenttia palkoista. I luokkaan kuuluvat myös työnantajat, jotka eivät harjoita liiketoimintaa ja jotka ovat esimerkiksi kotitalouksia tai liiketoimintaa harjoittamattomia yhdistyksiä. Työnantajan sosiaaliturvamaksun maksuprosentti on vuonna 2007 II luokassa 5,151 prosenttia. Tähän luokkaan kuuluvat yritykset, joiden poistot vuonna 2005 ovat vastaavasti yli 50 500 euroa ja samalla vähintään 10 prosenttia ja enintään 30 prosenttia palkoista. Työnantajan sosiaaliturvamaksun maksuprosentti on III luokassa 6,051 prosenttia. Tähän luokkaan kuuluvat yritykset, joissa poistot vuonna 2005 ovat yli 50 500 euroa ja samalla yli 30 prosenttia palkoista. Liiketoimintaa harjoittavan työnantajan on itse laskettava, minkä sosiaaliturvamaksuprosentin mukaan maksu maksetaan.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan tukena maksettaisiin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan osalta määrä, joka vastaa tukijaksona maksettua työnantajan osuutta merimieseläkevakuutusmaksusta. Merimieseläkelain 4 §:n mukaan lakia sovelletaan työntekijään, joka tekee merimieslaissa tarkoitettua työtä. Lakia sovellettaisiin kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella tehtävään työhön ja merimieseläkelakiin ehdotetun kotimaan meriliikennettä koskevan tarkistuksen jälkeen merimieseläkelain ja nyt ehdotetun lain soveltamisalat vastaisivat toisiinsa. Merimieseläkelain 10 luvun 138 – 152 §:ssä säädetään Merimieseläkekassalle suoritettavista maksuista. Sosiaali- ja terveysministeriö vahvistaa eläkekassan hakemuksesta sovellettavat työnantajan ja työntekijän eläkevakuutusmaksuprosentit. Tukena palautettava työnantajan osuus merimieseläkevakuutusmaksusta määräytyy merimieseläkelain 141 §:n mukaisesti 78 §:ssä säädetyn eläkkeeseen oikeuttavan työansion perusteella ja maksuprosentti on tällä hetkellä 11 prosenttia.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan tukena maksettaisiin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan osalta määrä, joka vastaa tukijaksona maksettua työnantajan osuutta työttömyysvakuutusmaksusta. Työttömyyssetuuksien rahoituksesta annetussa laissa (555/1998) säädetään työnantajan työttömyysvakuutusmaksun perusteista. Nämä maksut määrätään työnantajalle ja

työntekijälle lain 2 §:n mukaan siten, että laissa säädetty työttömyysrahasto voi suoriutua sen vastattavana olevien työttömyysetuuksien ja aikuiskoulutustuen rahoituksesta ja muista säädettyistä tehtävistä. Työttömyysvakuutusmaksua ei makseta lain 12 ja 15 §:n mukaan kauppaluetteloon merkityllä aluksella työskentelevästä työntekijästä, joka ei asu Suomessa. Vastaava säännös on myös 13 §:ssä 1 päivään tammikuuta 2008 saakka. Lain 18 §:ssä säädetään työttömyysvakuutusmaksun määrästä. Työttömyysvakuutusmaksu peritään tapaturmavakuutusmaksun yhteydessä ja työttömyysvakuutusmaksun työnantajan osuuden määrä on tällä hetkellä 0,75 prosenttia palkasta palkkasumman 840 940 euroon asti ja sen ylittävältä osalta 2,95 prosenttia palkasta. Työnantajan työttömyysvakuutusmaksu on siten sitä suurempi, mitä enemmän rahaston vastuulla olevia työttömyyteen liittyviä vastuita on ja mitä suurempi yritys on.

Pykälän 1 momentin 5 kohdan mukaan tukena maksettaisiin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan osalta määrä, joka vastaa tukijaksona maksettua työnantajan osuutta tapaturmavakuutusmaksusta. Vakuutusmaksu vaihtelee vakuutusyhtiökohtaisesti maksettujen palkkojen ja aloittain työn tapaturmariskin mukaan. Maksu vaihtelee siten toimiala- ja yritysکوhtaisesti. Työnantajan tulee vakuuttaa työntekijänsä, jos teetettyjä työpäiviä kertyy vuodessa yhteensä yli 12.

Tapaturmavakuutusmaksusta säädetään tapaturmavakuutuslaissa (608/1948). Lain 35 §:n mukaan vakuutuslaitoksella on oltava laskuperusteet, joissa määrätään, miten vakuutusmaksut lasketaan. Vakuutusmaksun laskuperusteet on 35 a §:n mukaan laadittava siten, että vakuutusmaksut ovat kohtuullisessa suhteessa vakuutuksista aiheutuviin kustannuksiin ottaen huomioon vakuutetun työn tapaturma- ja ammattitautiriski. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä riskien luokittelusta ja vakuutusmaksun määräytymisestä ammatin tai työn vaarallisuuden mukaan sekä vakuutuksenottajan oman vahinkotilaston huomioon ottamisesta vakuutusmaksun määräytymisessä. Tapaturmavakuutusmaksu koostuu 35 a §:n mukaan ennakkovakuutusmaksusta ja tasoituvakuutusmaksusta. Siksi ehdotetussa laissa tarkoitettuun tukeen oikeuttava vakuutusmaksu voidaan lopullisesti määrätä vasta tukivuoden jälkeen. Tapaturmavakuutusmaksut myös vaihtelevat aluksittain. Vakuutusmaksut ovat sitä pienemmät, mitä paremmin työsuojelussa on onnistuttu ja mitä vähemmän tapaturmia on tapahtunut. Tapaturmavakuutusmaksun perusteena olevista palkkasummaan luettavista työansioista säädetään 35 b §:ssä.

Pykälän 1 momentin 6 kohdan mukaan tukena maksettaisiin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan osalta määrä, joka vastaa tukijaksona maksettua työnantajan osuutta ryhmähenkivakuutusmaksusta. Ryhmähenkivakuutusmaksu peritään tapaturmavakuutusmaksun yhteydessä. Maksu laskutetaan erillisellä laskulla samasta palkkasummasta kuin työttömyysvakuutusmaksu.

Pykälän 1 momentin 7 kohdan mukaan tukena maksettaisiin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan osalta määrä, joka vastaa tukijaksona maksettua työnantajan osuutta vapaa-ajan ryhmähenkivakuutus- ja vapaa-ajan lisävakuutusmaksusta.

Pykälän 1 momentin 6 ja 7 kohdassa tarkoitettujen ryhmähenkivakuutusten ehdot neuvotellaan työmarkkinakeskusjärjestöjen välillä. Vapaa-ajan lisävakuutuksesta sen sijaan on sovittu merenkulun työehtosopimuksissa siltä osalta, että merenkulkijat ovat vakuutettuja tämän vakuutuksen mukaisesti. Vakuutusyhtiöt määräävät ehdot ja maksut. Ryhmähenkivakuutuksesta, vapaa-ajan ryhmähenkivakuutuksesta tai vapaa-ajan lisävakuutuksesta ei ole niiden sisältöä, määrää ja maksuja yksityiskohtaisesti sääntelevää lainsäädäntöä. Henkivakuutuksesta

säädetään yleisesti vakuutusyhtiölain (389/1995) 13 luvussa ja henkivakuutuksesta on yksittäisiä säännöksiä myös vakuutussopimuslaissa (543/1994). Ryhmävakuutuksesta säädetään yleisesti vakuutussopimuslain 11 luvussa. Työntekijäin ryhmähenkivakuutusta koskevasta tietojen antamisesta säädetään työntekijän eläkelain (395/2006) 207 §:ssä.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentin 4 - 7 kohdissa tarkoitettuna tukena myönnettäisiin tukijaksolta maksettu määrä, kuitenkin yhteensä enintään viisi prosenttia aluksella tukikauteen kohdistuneen ja maksetun merityötulon määrästä. Ehdotetun 1 momentin kohdissa 1 - 2 tarkoitetut työnantajamaksut maksetaan verohallinnolle ja 3 kohdassa tarkoitettu maksu merimieseläkekassalle. Työnantajamaksut kohdissa 4 - 7 sen sijaan maksetaan varustamon käyttämälle vakuutusyhtiölle. Nämä maksut koostuvat työntäjän osuudesta työttömyysvakuutusmaksusta, tapaturmavakuutusmaksusta, ryhmähenkivakuutusmaksusta sekä vapaa-ajan ryhmähenkivakuutus- ja vapaa-ajan lisävakuutusmaksusta. Vakuutusyhtiöille maksetuista työnantajamaksuista maksutositteet tukiviranomaiselle toimittaisi tuen hakija tai tuen hakijan valtuuttama taho. Nämä tukierät muodostavat jokainen pienen osan kokonaistuesta, mutta niiden tukijaksoittainen ja tukivuoden puitteissa tapahtuva käsittely, kun otetaan huomioon ennalta maksetut ja lopulliset maksut, joissa tasoituserät on otettu huomioon, muodostaa merkittävän osan koko merenkulun miehistökustannustukiin liittyvästä tukiviranomaisen työstä. Tästä syystä ja koska tukikatto olisi omiaan edistämään ennalta ehkäisevää työsuojelua, ehdotetaan vakuutusmaksuille tukikattoa, joka vastaa nykyistä keskimääräistä tukierien 4 - 7 määrää, joka oli alkuvuonna 2006 noin 5 prosenttia merityötulosta. Tukierien osuus eri varustamoilla tosin vaihtelee välillä 3,4 - 6,8 prosenttia tukikelpoisen merityötulon määrästä.

**11 §.** *Rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan aluksella tehdyn työn perusteella maksettavan tuen määrä*

Pykälän mukaan tukena maksettaisiin rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan osalta kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta palkkatulosta määrä, joka vastaa tukijaksona maksettua lähdeveroa ja työnantajan sosiaaliturvamaksua. Lakiehdotuksessa tuki laajennettaisiin lastilauksen lisäksi myös matkustaja-aluksiin.

Rajoitetusti verovelvollisen osalta tukena ei siten palautettaisi merimieseläkevakuutusmaksua, eikä työnantajan osuutta työttömyysvakuutusmaksusta, tapaturmavakuutusmaksusta, ryhmähenkivakuutusmaksusta tai vapaa-ajan ryhmähenkivakuutus- ja vapaa-ajan lisävakuutusmaksusta. Jos nämä erät palautettaisiin tukena, niin varustamojen olisi tuen takia edullisempaa palkata rajoitetusti verovelvollisia kuin yleisesti verovelvollisia merenkulkijoita. Tämä perustuu siihen että lähdeveroprosentti on pääsääntöisesti 35, kun merityötulon veroprosentti keskimäärin on hieman alle 20. Kun yleisesti verovelvollisten osalta palautettaisiin erät 1 - 7 ja rajoitetusti verovelvollisten osalta palautettaisiin erät 1 - 2, niin vuonna 2006 maksettujen tukitekiäjätietojen perusteella arvioituna Suomessa asuvien työntekijöiden aseman ei arvioida olevan heikompi kuin pääosin ulkomailla asuvien rajoitetusti verovelvollisten asema olisi.

Rajoitetusti verovelvollisten palkkatulon lähdevero määräytyy tavanomaisesti rajoitetusti verovelvollisen tulon verottamisesta annetun lain (627/1978) mukaisesti. Eräissä tuossa laissa mainituissa erikoistapauksissa sovelletaan ulkomailta tulevan palkansaajan lähdeverosta annettua lakia (1551/1995).

Rajoitetusti verovelvollisten palkkatulon lähdevero siis määräytyy tavanomaisesti rajoitetusti verovelvollisen tulon verottamisesta annetun lain mukaan ja verovirasto antaa 5 §:n mukaan

rajoitetusti verovelvolliselle lähdeveroa koskevien säännösten soveltamista varten hakemuksesta lähdeverokortin. Lain 7 §:n mukaan lähdevero on 35 prosenttia palkasta ja 9 §:n mukaan lähdevero on perittävä, kun lähdeveron alainen määrä maksetaan asianomaiselle tai merkitään tilille hänen hyväkseen. Palkkana pidetään 4 §:n mukaan sellaista palkkaa tai palkkiota, jota ennakkoperintälain 13 §:ssä tarkoitetaan sekä oleskelukustannusten korvaus ja eräitä hyvityksiä ja luontoisetuja pykälästä tarkemmin ilmenevällä tavalla.

Lähdeveroa perittäessä vähennetään 6 §:n mukainen määrä kuukaudesta, jos verovelvollinen esittää suorituksen maksajalle lähdeverokortin. Vähennys on nykyään 510 euroa kuukaudesta sellaisen tulon yhteismäärästä, josta perittävä lähdevero on 35 prosenttia. Alle kuukauden ajalta kertyneen tulon yhteismäärästä vähennetään 17 euroa päivältä. Niinpä myös lähdeverossa pätee tietynasteinen veroprogressio, eikä lähdeveroprosentti useinkaan ole 35.

Ehdotetun 11 §:n merkitystä vähentää se, että rajoitetusti verovelvollisen tulon verottamisesta annetun lain 13 §:n mukaan Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa asuva rajoitetusti verovelvollinen voi lähdeverotuksen sijasta valita, että häntä verotetaan ansiotulostaan verotusmenettelyssä progressiivisen veroasteikon mukaisesti, jos hän verovuonna saa vähintään 75 prosenttia ansiotuloistaan Suomesta. Siten lähdeveron palautus tukena kohdistuu nykyään vain Euroopan talousalueen ulkopuolella asuviin merenkulkijoihin sekä osaan Euroopan talousalueella muualla kuin Suomessa asuvista työntekijöistä.

Työnantajan sosiaaliturvamaksua tukitekijänä on kuvattu 10 §:n 1 momentin 2 kohdassa.

## **5 luku**      **Tukimenettely**

### **12 §.** *Tuen hakeminen*

Pykälän 1 momentin mukaan tuki voitaisiin myöntää kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalaiselle omistajalle tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle. Tukea voitaisiin myöntää myös Ahvenanmaalla kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalaiselle omistajalle tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle. Tukeen oikeutettu olisi suomalaisella aluksella ainoastaan aluksen omistaja, olipa alus merkitty kauppa-alusluetteloon Manner-Suomessa tai Ahvenanmaalla. Vain se, jolle tukea voidaan myöntää, olisi oikeutettu hakemaan tukea. Tukea ei voitaisi suomalaiselle alukselle myöntää muiden kuin aluksen omistajan tukihakemuksen perusteella tai sellaisen muun hakijan kuten aluksen varustamon tukihakemuksen perusteella, joka perustuu aluksen omistajan antamaan valtuuteen hakea tukea. Jos suomalaisella aluksella aluksen omistaja ja varustamo eivät ole sama oikeushenkilö, näiden tulisi sopia keskenään kauppa-alustukia koskevasta menettelystä ja siitä kenelle tuki sopimuksen perusteella kuuluu. Jos aluksen omistajan ja varustamon tai muun hakijan välillä ei ole asianmukaista valtuutusta, tukiviranomaisen olisi jätettävä muiden kuin aluksen omistajan hakemus tutkimatta. Säännös vastaa sitä, mikä on voimassa kauppa-alusluettelolain mukaan. Säännöksellä pyritään varmistamaan se, että tuki maksetaan alusta omistavien ja sillä toimivien tahojen yksimielisen kannan mukaisesti.

Pykälän 1 momentin mukaan tuki maksettaisiin kuitenkin ulkomaalaisen omistajan omistamalla aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle, joka vastaa aluksen miehistökustannuksista ja työehtosopimuksista. Säännös vastaa kauppa-



alusluettelolain mukaista sääntelyä. Ulkomaalainen omistaja on sellainen yhteisö tai luonnollinen henkilö, jonka kotipaikka on muualla kuin Suomessa. Suomalaiset yhtiöt voidaan selvittää kaupparekisterin perusteella. Tukeen oikeutettu olisi ulkomaalaisen omistamalla suomalaisella aluksella ainoastaan aluksella varustamotoimintaa harjoittava työnantaja, olipa alus merkitty kauppa-alusluetteloon Manner-Suomessa tai Ahvenanmaalla.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettulla ulkomaalaisen omistamalla suomalaisella aluksella on tässä laissa tarkoitettu suomalainen varustamotyönantaja, jos alus on rahdattu ulkomailta tai sen rahoitus annetaan ulkopuolisen rahoittajan tehtäväksi. Yleinen järjestely on niin sanottu bareboat charter-in, jossa alus vuokrataan ilman miehistöä. Ulkomaalaisen omistamalla aluksella voi olla suomalainen varustamotyönantaja, olipa kysymys matkustaja-aluksesta, lastialuksesta, hinaajasta tai työntäjästä.

Pykälän 2 momentin mukaan tukea haettaisiin tukiviranomaiselta eli Merenkulkulaitokselta kirjallisella hakemuksella, josta tulee ilmetä tuen myöntämisen kannalta tarvittavat seikat. Hakemuksesta tulee ilmetä määrällisesti vaadittu tuki, sen perusteet ja hakijan allekirjoitus. Hakemuksesta olisi lisäksi käytävä ilmi muut tuen myöntämisen kannalta tarpeelliset seikat. Koska tilanteet vaihtelevat, on mahdotonta tyhjentävästi esittää, mitä tietoja yksittäistapauksessa tarvitaan. Ehdotetun lain 14 §:ssä säädetään keskeisistä selvityksistä. Hakemuksen käsittelyyn sovellettaisiin tämän lakiehdotuksen säännösten lisäksi hallintolain (434/2003) säännöksiä. Keskeisiä menettelyn periaatteita ovat muun asiakirjan täydentäminen (22 §), käsittelyn viivytyksettömyys (23 §), asian selvittämisvelvollisuus (31 §), asianosaisen kuuleminen (34 §), päätöksen kirjallinen muoto (43 §), päätöksen sisältö ja perustelevuus (44 ja 45 §), ohjeet oikaisukeinon käytöstä ja valitusosoitus (46 – 47 §) ja säännökset tiedoksiannosta (10 luku, erityisesti 59 §).

Pykälän 3 momentin mukaan tukea voitaisiin hakea 2 §:n 8 kohdan mukaisesti tukijaksoittain taikka tukivuosittain tukiviranomaiselle toimitetulla hakemuksella neljän kuukauden kuluessa tukijakson tai tukivuoden päättymisestä. Tuen myöntämisen edellytykset ratkaistaisiin tukivuoden puitteissa jälkikäteen, mutta tutkittaisiin myös alustavasti tukijaksoa koskevan hakemuksen yhteydessä. Tuen myöntämisen edellytysten täytyminen ratkaistaan yhteisön meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen mukaan kalenterivuosittain. Siksi ehdotetun lain mukainen tukivuosi olisi kalenterivuosi. Lakiehdotuksen 3 momentin mukaan kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajan tai varustamotyönantajan olisi mahdollista esittää hakemus jälkikäteen kerran vuodessa enintään 4 kuukauden kuluessa tukivuoden päättymisestä. Näin voitaisiin menetellä, jos muuta ei ole sovittu tukiviranomaisen kanssa. Menettely on perusteltua ainakin niissä tapauksissa, joissa vuoden ensimmäisen tukijakson päätyttyä meriliikenteen ehto ei ole täytynyt, eikä ole varmuutta siitä, täytyykö tuen edellytyksenä oleva meriliikenteen ehto koko tukivuotena.

Pykälän 3 momentin mukainen pääsääntö lastialuksilla ja niillä matkustaja-aluksilla, jotka saavat kuljettaa enintään 120 matkustajaa, olisi kuitenkin tuen hakeminen ja myöntäminen tukijaksoittain kaksi kertaa vuodessa, ensin ajanjaksolta 1 päivästä tammikuuta 30 päivään kesäkuuta ja sitten ajanjaksolta 1 päivästä heinäkuuta 31 päivään joulukuuta. Sellaisten matkustaja-alusten osalta, jotka saavat kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa, uusi käytäntö olisi verottajalle toimitettujen ennakonpidätysten ja työnantajan sosiaaliturvamaksujen palautusten osalta tuen maksaminen kuukausittain jälkikäteen. Myös kuukausittain haettavaa tukea olisi haettava enintään 4 kuukauden kuluessa jälkikäteen. Matkustaja-alusten kuukausittaisella tukijaksolla veroviranomaiselle toimitettavien erien osalta pyritään turvaamaan matkustaja-

alusten kilpailuasemaa ennakonpidätysvapautuksen poistuessa. Matkustaja-alusten omistajien tai varustamotyönantajien tulisi sopia sovellettavasta menettelystä tukiviranomaisen kanssa.

### **13 §. Palkkakirjanpito**

Lakiin esitetään työnantajalle velvollisuutta järjestää palkkakirjanpitonsa niin, että siitä voidaan riittävällä tarkkuudella todeta tukierien määrät. Velvollisuus on tähän asti sisällynyt maksuvapautuslakiin. Ehdotettu säännös vastaa esityksessä kumottavaksi ehdotetun maksuvapautuslain 10 §:ää kuitenkin niin, että ehdotuksessa on mainittu myös ne tukierät, jotka eivät sisälly maksuvapautuslakiin Työnantajien on siten jo tällä hetkellä järjestettävä palkkakirjanpito alus- ja palkansaajakohtaisesti. Ehdotetulla kirjanpitotavalla turvataan edelleen luotettavan aluksittaisen miehistökustannustiedon ja maksutiedon saaminen tukipäästösten teon pohjaksi.

### **14 §. Selvitysten esittämisvelvollisuus**

Pykälän 1 momentin mukaan hakijan tulisi huolehtia siitä, että tukiviranomaisella on käytävissä kaikki tuen edellytysten ja määrän määrittämisessä tarpeelliset alusta ja aluksen liikennöintiä koskevat tiedot. Aluksen liikennöinnistä olisi tukijaksoittain tukiviranomaisen pyynnöstä annettava laivapäiväkirjanote, jonka tuen hakija varmentaa allekirjoituksellaan. Tuen määräämisessä tarpeellisen selvityksen esittäminen olisi kuten tähänkin asti hakijan velvollisuutena. Tukiviranomainen antaisi ohjeet hakemuksen liitteenä esitettävästä selvityksestä ja pyytäisi tarvittaessa lakiin perustuvaa täydennystä selvityksiin.

Jos tuen määrittämisessä tarpeelliset tiedot puuttuvat hakijasta johtuvasta syystä, tukiviranomainen voisi pykälän 2 momentin mukaan lykätä hakemuksen käsittelyä tai hylätä hakemuksen. Hakemuksen hylkääminen tulisi kysymykseen, jos hakijaa on pyydetty liittämään hakemukseen yksilöity lisäselvitys ja pyynnössä on mainittu uhkana, että jos pyydettyä selvitystä ei saada, hakemus voidaan hylätä. Tukiviranomainen harkitsisi tarvittavan selvityksen laajuuden. Menettelyyn sovelletaan muutoin hallintolakia ja hakijalla on mahdollisuus saattaa muutoksenhakeitse selvitysten vaatimisen lainmukaisuus viime kädessä hallintotuomioistuimen tutkittavaksi itse pääasian ratkaisun yhteydessä. Hakijalla olisi mahdollisuus vaatia ratkaisua, vaikka tukiviranomainen katsoisi selvityksen puutteelliseksi.

Tavanomaisia selvityksiä, jotka tulisi voida vaatia hakijalta, olisivat esimerkiksi hakemusten aluskohtaisuus, hakijan riittävään yksilöintiin liittyvät tiedot kuten nimi ja yhteystiedot, aluksen liikennöintiä koskevat riittävän tarkat tiedot ja tiedot ajasta, jonka alus on ollut poissa liikenteestä. Liikennöinnistä tarvitaan laivapäiväkirjan ote, jos tiedot eivät selviä riittävästi tukiviranomaisen käytössä olevasta PortNet -järjestelmästä. Näin on asian laita esimerkiksi cross-trade -liikenteessä sekä usein hinaajilla ja työntäjillä koskien liikenteen jakaantumista esimerkiksi ulkomaanliikenteen ja satamahinauksen kesken. Kansainväliselle kilpailulle alttiudesta saatetaan epäselvissä tapauksissa tarvita lisäselvitystä. Esimerkiksi aluksen reitillä vallitsevasta kilpailusta saatetaan tarvita selvitystä. Alusta koskevat tiedot olisi yksilöitävä riittävästi, jotta alus voidaan erottaa muista aluksista. Usein tämä tapahtuu yksilöimällä aluksen nimi, aluksen rekisterinumero Suomen alusrekisterissä sekä aluksen omistaja ja varustamo. Haettavasta tuesta yksilöitäisiin ajanjakso, haettavan tuen euromäärä ja pankkiyhteystiedot. Hakemus liitteineen ja mahdolliset lisäselvitykset olisi päivättävä ja sen tai niiden allekirjoitettava, jolla yhtiössä on toiminimen kirjoitusoikeus. Valtakirja vaadittaisiin, jos suomalaisen aluksen

omistajan tukea hakee muu kuin aluksen omistaja. Samoin vaaditaan valtakirja, jos ulkomaalaisen omistamalla aluksella varustamotoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan tukea hakee muu kuin aluksen varustamotyönantaja.

Hakemuksen liitteeksi olisi esitettävä riittävä selvitys, joka yleensä käsittää selvityksen tukierien määrästä ja maksamisesta. Tämä ilmenee esimerkiksi aluksella merenkulkijoittain laadituista luetteloista, joissa on mainittu merenkulkijoiden nimi, kansalaisuus, alukselta saatu merityötulo, ennakonpidätys, lähdevero, työnantajan sosiaaliturvamaksu ja merimieseläkevakuutusmaksu. Lisäksi olisi esitettävä kopiot merityötulon valvontailmoituksista ja verohallinnon antamat todistukset tai muu selvitys maksetuista ennakonpidätyksistä, lähdeveroista ja työnantajan sosiaaliturvamaksuista. Lisäksi tukikelpoisten vakuutusten määrät ilmenevät vakuutusyhtiöiden aluskohtaisista todistuksista, joista ilmenevät vakuutusmaksujen maksupromillet vakuutuslajeittain, arvioitu merityötulo ja maksetut vakuutusmaksut.

Hakemuksen liitteeksi tarvitaan selvitys työvoimakustannusten alentamisesta. Tavallisesti tämä tarkoittaa aluksella sovellettavien työehtosopimusten yksilöintiä. Tarvitaan myös selvitys alukselle mahdollisesti myönnetystä tai myönnettävästä muusta valtion tuesta, jonka tarkoituksena on aluksen käyttökustannusten alentaminen ja selvitys samankaltaisesta alukselle myönnetystä tai myönnettävästä tuesta, joka maksetaan muualta.

Pykälän 3 momentin mukaan hakijan tulisi toimittaa tukiviranomaiselle kopiot verohallinnolle toimitetuista valvontailmoituksista ja selvitys siitä, miten valvontailmoituksissa tarkoitetut ja maksetut erät jakautuvat työnantajan eri alusten kesken ja miten maksut jakautuvat aluskohtaisesti tuen perusteena oleviin maksuihin ja muihin maksuihin. Ehdotettu 3 momentin mukainen selvitysten esittämisvelvollisuus liittyy 15 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaiseen tukiviranomaisen oikeuteen saada verohallinnolta tarpeellisia tietoja ehdotetussa laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten. Hakijan esittämää valvontailmoitustietoa ja verohallinnon esittämää maksutietoa yhdistämällä tukiviranomainen selvittää tukikelpoisten erien maksetut määrät. Koska verohallinnon tieto on yrityskohtaista, eikä aluskohtaista, jäisi hakijan tehtäväksi esittää luotettava selvitys erien jakautumisesta aluskohtaisesti sekä kauppaluetteloon merkittyjen alusten osalta että muiden alusten osalta. Vastaavasti hakijan olisi esitettävä luotettava selvitys erien jakautumisesta tuen perusteena oleviin maksuihin ja muihin maksuihin.

Pykälän 4 momentin mukaan hakijan tulisi tukijaksoittain toimittaa tukiviranomaiselle selvitys Merimieseläkekassalle tukijakson ajalta maksetuista eläkevakuutusmaksuista. Tukiviranomainen voi määrätä tukeen oikeuttavan merimieseläkevakuutusmaksujen määrän vertaamalla hakijan ilmoitusta Merimieseläkekassan 15 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisesti antamaan eläkevakuutusmaksun maksamista koskevaan tietoon.

Pykälän 5 momentin mukaan hakijan tulisi tukijaksoittain jälkikäteen toimittaa aluksen vakuutusyhtiön antama aluskohtainen todistus tukijaksolta maksetuista merityötuloon perustuvista ehdotetussa laissa tarkoitetuista vakuutusmaksuista. Tukena palautettavista vakuutusmaksuista pääosa on lakisääteisiä sosiaalivakuutusjärjestelmään kuuluvia maksuja, joiden maksamisen osalta työnantaja kuitenkin tekee sopimuksen jonkin vakuutusyhtiön kanssa. Siksi velvollisuus esittää selvitys näiden maksujen tapahtumisesta olisi hakijalla, joka toimittaa tukiviranomaiselle vakuutusyhtiöltä saadun selvityksen. Ehdotettu laki ei rajoittaisi aluksen omistajan tai varustamotyönantajan mahdollisuutta valita vakuutusyhtiö. Tukea kuitenkin maksettaisiin ainoastaan Suomen kirjanpitolainsäädännön mukaan toimivien vakuutusyhtiöi-

den antamien selvitysten perusteella. Ulkomaisen yhtiön suomalaista tytäryhtiötä, jolla on kotipaikka Suomessa, pidetään suomalaisena yhtiönä ja siten vakuutusmaksuja voitaisiin palauttaa sellaisen yhtiön antaman selvityksen perusteella.

### 15 §. *Tukiviranomaisen tiedonsaantioikeus*

Pykälän 1 momentin mukaan tukiviranomaisella olisi oikeus salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada tietoja verohallinnolta, Merimieseläkessä ja tullilaitokselta.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan tukiviranomaisella olisi oikeus saada verohallinnolta ehdotetussa laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten tarpeelliset tiedot verohallinnolle toimitetuista valvontailmoituksista ja niiden perusteella maksetuista maksuista sekä verotietoja, jotka ovat välttämättömiä tukiviranomaisen harjoittaman ehdotetussa laissa tarkoitetun valvonnan toimeenpanemiseksi.

Tuen määrän määrittämiseksi tukiviranomaisella olisi oikeus saada verohallinnon tietojärjestelmästä tiedot eri tukitekiöistä eli verohallinnolle ilmoitetuista yleisesti verovelvollisten merenkulkijoiden merityötulosta toimitetuista ennakonpidätyksistä ja työnantajan sosiaaliturvamaksuista sekä rajoitetusti verovelvollisten merenkulkijoiden osalta toimitetuista lähdeverosta ja työnantajan sosiaaliturvamaksusta. Nämä tiedot perustuvat verohallinnolle toimitetuista valvontailmoituksista ja niiden perusteella maksetuista maksuista verohallinnolla olevaan tietoon. Niin kauan kuin tieto rajoitetusti verovelvollisten sairausvakuutusmaksusta ilmenee ainoastaan hakijan asiakirjoista, tukitekiöt määrättyvät tältä osin hakijan ilmoituksen perusteella. Tuen määrän määrittämiseksi selvitykset tarvitaan pääsääntöisesti tukijaksoittain.

Tämän lisäksi tukiviranomainen saattaa yksittäistapauksessa tarvita verotietoja, jotka ovat välttämättömiä tukiviranomaisen harjoittaman valvonnan toimeenpanemiseksi. Näiden tietojen pyytäminen saattaa tulla ajankohtaiseksi, jos hakijan ja esimerkiksi verohallinnon tukiviranomaiselle antamat tiedot ovat sillä tavalla ristiriitaiset, että on välttämätöntä varmistaa esimerkiksi vuosi-ilmoitusten perusteella työnantajan työntekijöille maksamien palkkojen, toimitettujen ennakonpidätysten ja työnantajan sosiaaliturvamaksujen määrä. Yksittäistapaustapauksittaisen valvonnan ollessa kyseessä tietojen välttämättömyys olisi erikseen perusteltava verohallinnolle. Esimerkkinä perusteesta ovat tukiviranomaisen saamien selvitysten merkittävä keskinäinen ristiriita ja tarkemman työntekijäkohtaisen selvityksen tarve tuen takaisinperintää varten.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan tukiviranomaisella olisi oikeus saada Merimieseläkessä tässä laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten aluskohtaisia tietoja Merimieseläkekassalle maksetuista eläkevakuutusmaksuista.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan tukiviranomaisella olisi oikeus saada tullilaitokselta tässä laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten tietoja alusten liikennöinnistä. Tullilaitos hoitaa alusten tulo- ja lähtöselvityksiä, joten sillä on olemassa tietoa alusten liikennealueista, joka tosin tavanomaisesti ilmenee PortNet -järjestelmästä.

Pykälän 2 momentin mukaan tukiviranomaisella olisi oikeus saada 1 momentissa tarkoitetut tiedot maksutta. Jos tietojen siirtämiseksi sähköisesti viranomaiselta toiselle on perusteltua laatia uusia poimintaohjelmia tai muuta vastaavaa, olisi ennen näihin siirtymistä asiasta neu-

voteltava ja sovittava 20 §:n 2 momentin mukaisesti. Tässä yhteydessä ratkaistaisiin myös kustannusten jakautuminen tietojärjestelmää käyttävien eri viranomaisten kesken.

Ehdotettu sääntely vastaa voimassa olevan kauppaa-alusluettelolain mukaista käytäntöä.

### **16 §. Tuen maksaminen**

Pykälän 1 momentin mukaan tuki maksetaan hakemuksesta jälkikäteen selvityksiin perustuen. Tukeen ei sisälly muita kuin jälkikäteisiä eräiä, jotka perustuvat maksun tapahtumista koskeviin tositteisiin. Määräaikainen ennakonpidätysvapaus poistuisi matkustaja-aluksilta. Tukea ei voitaisi myöntää ilman hakemusta. Jos hakemus on saapunut hakemuksen tekemiselle varatun neljän kuukauden määräajan umpeen kulumisen jälkeen tukiviranomaiselle, tukiviranomaisen olisi jätettävä hakemus tutkimatta.

Jos tukiviranomainen harkitsee tuen epäämistä, sen olisi pykälän 2 momentin mukaan ennen asian ratkaisua kuultava asianomaisia valtakunnallisia työmarkkinajärjestöjä. Kuuleminen olisi näissä tapauksissa välttämätön tukihakemuksen käsittelyn vaihe. Säännös vastaa kauppaa-alusluettelolain sääntelyä. Kuuleminen järjestettäisiin, kun tukiviranomainen harkitsisi hakemuksen hylkäämistä kokonaisuudessaan tai pääosin. Nykyistä käytäntöä vastaavasti kuulemista ei edelleenkään järjestettäisi, jos tuki myönnetään ainoastaan vähän hakemuksesta poiketen ja jos poikkeaminen esimerkiksi perustuu maksun määräytymisen perusteissa olevien tositteiden ja tukierien huomioon ottamisessa oleviin eroavuuksiin, eikä ratkaisuun sisälly periaatteellisia laajakantoisia kannanottoja kuten keskeisiä uusia lain tulkintakysymyksiä.

### **17 §. Ennakkoratkaisu**

Pykälän 1 momentin mukaan tukiviranomainen voisi hakemuksesta antaa ennakkoratkaisun siitä, voidaanko alus merkitä hakemuksessa tarkoitetuissa olosuhteissa kauppaa-alusluetteloon tai voidaanko alukselle myöntää tukea ehdotetun lain mukaisesti. Ennakkoratkaisun antamisen edellytyksenä olisi, että asia on hakijan taloudellisen toiminnan kannalta erityisen tärkeä. Hakemuksessa olisi ilmoitettava yksilöity kysymys, johon ennakkoratkaisua haetaan ja esitettävä asian ratkaisemiseksi tarvittava selvitys. Tukiviranomainen voisi pyytää asian ratkaisemisessa tarvittavaa lisäselvitystä.

Ennakkoratkaisun antaminen edellyttäisi sellaisen tahon hakemusta, jolle asia on taloudellisen toiminnan kannalta erityisen tärkeä. Niinpä, jos ennakkoratkaisujen hakija on taho, joka ei aikaisemmin ole harjoittanut laajamittaista varustamotoimintaa tai muuta taloudellista toimintaa, hakemus voitaisiin jättää tutkimatta. Kuitenkin kaikkiin taloudellisen toiminnan kannalta tavanomaisiin uudentyyppiinkin hankkeisiin voitaisiin antaa ennakkoratkaisu.

Ennakkoratkaisu voisi koskea sitä, voidaanko alus annetuilla edellytyksillä merkitä kauppaa-alusluetteloon ja sitä, voidaanko alukselle annetuilla edellytyksillä myöntää laissa tarkoitettua tukea. Tukiviranomaisen olisi annettava ratkaisunsa tässä laissa tarkoitetuilla oikeudellisilla perusteilla. Ennakkoratkaisuhakemuksessa olisi yksilöitävä kysymykset, joihin tahdotaan vastaukset. Selvityksen esittäminen olisi hakijan tehtävänä, vaikka tukiviranomainen voi pyytää asian ratkaisemiseksi lisäselvityksiä. Hakija vastaisi selvityksestään ja kysymyksessään ole-

vien edellytysten noudattamisesta tukikautena, jota mahdollinen ennakkoratkaisu koskee. Jos ennakkoratkaisussa mainitut edellytykset eivät täyty, tuki tulisi periä takaisin.

Pykälän 2 momentin mukaan ennakkoratkaisu annettaisiin enintään ratkaisun antamista seuraavan tukivuoden loppuun. Tukiviranomaisen olisi sovellettava ennakkoratkaisua niihin kalenterivuosiin, joita varten se on annettu. Ennakkoratkaisu olisi siten tukiviranomaista sitova. Tukiviranomainen ei voisi poiketa ennakkoratkaisusta, mutta se voisi hylätä tukihakemuksen sillä perusteella, että ennakkoratkaisun edellytykset, kuten esimerkiksi esitetty liikennöinti, ei täyty. Ennakkoratkaisua ei voitaisi antaa pidemmäksi aikaa kuin kuluvaaksi ja sitä seuraavaksi kalenterivuodeksi. Sellaisen tuen hakemiseen, jota ennakkoratkaisu koskee, sovellettaisiin mitä 12 §:ssä ja muutoin ehdotetussa laissa säädetään. Tukea olisi siten myös ennakkoratkaisuun perustuen haettava tukijaksoittain ja esitettävä tarpeelliset selvitykset. Ennakkoratkaisuun perustuva liian myöhään tehty tukihakemus olisi jätettävä tutkimatta liian myöhään tehtynä.

Pykälän 3 momentin mukaan ennakkoratkaisua koskeva asia olisi käsiteltävä kiireellisenä. Hakijoiden taloudellisen toiminnan kannalta on tärkeitä, että ennakkoratkaisut käsitellään tukiviranomaisessa kiireellisessä järjestyksessä.

Pykälän 4 momentin mukaan tukiviranomainen voisi kuulla asianomaisia valtakunnallisia työmarkkinajärjestöjä ennakkoratkaisua koskevan hakemuksen johdosta. Jos ennakkoratkaisumenettelyyn tuodaan merenkulkualan tulevaisuuden kannalta kauaskantoisia kysymyksiä, niistä olisi perusteltua hankkia valtakunnallisten työmarkkinajärjestöjen kannanotot. Näiden järjestöjen kuuleminen ei kuitenkaan olisi pakollista.

#### **18 §.** *Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus muutoksista*

Pykälän 1 momentin mukaan kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalaisen omistajan tai aluksen ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan olisi ilman aiheetonta viivytystä ilmoitettava tukiviranomaiselle kaikista sellaisista muutoksista, joilla voi olla vaikutusta aluksen kauppa-alusluettelossa pysymiseen tai siitä poistamiseen tai tuen myöntämisen edellytyksiin tai määrään.

Ilmoitusvelvollisuus olisi sekä suomalaisen aluksen omistajalla että ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittavalla suomalaisella työnantajalla. Koska aluksen omistaja ja operoija voivat olla eri tahot, on perusteltua, että molempien tulisi ilmoittaa pykälässä mainituista seikoista. Usein käytännössä onkin niin, että tällaisissa tapauksissa vain operoijalla on tieto esimerkiksi aluksen liikennöinnistä. Ilmoitus olisi tehtävä ilman aiheetonta viivytystä. Ilmoitus tukiviranomaiselle olisi tehtävä esimerkiksi aluksen poistamisesta Suomen alusrekisteristä ja siitä, että aluksen liikennöintialue on muuttunut siten, että sillä on merkitystä aluksen kauppa-alusluettelossa pysymisen kannalta 4 §:ssä ja 3 §:n 1 momentin 1 – 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

#### **19 §.** *Tuen palauttaminen ja takaisinperintä*

Pykälän 1 momentin mukaan tuen edellytysten ja määrän arviointi tehtäisiin jälkikäteen. Arvio tehtäisiin tukivuosisikohtaisesti. Jos tässä yhteydessä havaitaan, että tuki on joidenkin edellytysten puuttumisen takia myönnetty kokonaan tai osittain ilman lain mukaista perustetta,

olisi suoritettava takaisinperintä. Takaisinperintä kohdistuisi ainoastaan siihen osaan tukea, jonka myöntämiselle ei ole laissa perustetta. Tuen takaisinperintä olisi suoritettava, jos takaisinperinnän oikeudelliset edellytykset ovat selkeästi olemassa. Euroopan yhteisön meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen mukaista on, että tuen edellytysten täyttymistä arvioidaan tukivuoden puitteissa. Jos näyttää ilmeiseltä, etteivät tuen edellytykset esimerkiksi liikennöinnin osalta täytyisi, niin takaisinperintätilanteilta vältetään myöntämällä tuki alkuvuoden tukijaksolta vasta, kun ehdon täytyminen saadun selvityksen mukaan on ilmeistä. Käytännössä jälkikäteisharkinta tehdään koko tukivuoden osalta maksettaessa tukivuoden viimeistä tukijaksoa, tällöin tukivuotta koskevien lopullisten tietojen tulisi olla saatavilla niin suoritusten nettomäärän kuin liikennöinninkin osalta. Jos tukiviranomaisen tietoon myöhemmin ilmaantuu seikkoja, jotka eivät ole olleet tiedossa esimerkiksi virheellisen tiedon antamisen tai tietojen salaamisen takia, tuen takaisinperintä voitaisiin suorittaa myöhemminkin saamisten yleisten vanhentumisaikojen puitteissa.

Pykälän 2 momentin mukaan tukiviranomaisen olisi määrättävä tuki palautettavaksi, jos hakija on antanut kauppa-alusluetteloon merkitsemistä tai tukea hakiessaan olennaisessa kohdassa väärän, harhaanjohtavan tai puutteellisen tiedon tai salannut aluksen kauppa-alusluetteloon hyväksymiseen tai tuen saamiseen olennaisesti vaikuttavia seikkoja taikka kieltäytynyt antamasta kauppa-alusluettelopidon valvontaa varten tarvittavia tai tuen saamiseen liittyviä tietoja, asiakirjoja tai muuta aineistoa. Selvitystä ja menettelyä arvioitaessa on otettava huomioon 14 §:n mukainen hakijan velvollisuus selvitysten antamiseen sekä hallintolain mukainen tukiviranomaisen velvollisuus huolehtia hakemuksen täydentämisestä ja lisäselvitysten hankkimisesta. Niinpä tuen takaisinperintä voidaan 14 §:n 2 momentin mukaisesti välttää sillä, että tuen myöntämistä lykätään, kunnes selvitykset on saatu tai hakemus hylätään selvitysten riittämättömyyden takia. Ehdotetuissa 1 – 3 kohdassa olevien perusteiden käyttäminen takaisinperinnässä on sidottua yleisiin saamisten vanhenemisaikoihin.

Sen sijaan, jos tuki on muutoin myönnetty tai maksettu perusteettomasti tai virheellisin perustein, tuki voitaisiin 3 momentin mukaan määrätä palautettavaksi enintään siltä tukivuodelta, jolloin virhe havaittiin ja virheen havaitsemista edeltävältä tukivuodelta. Pykälän 2 momentin 4 kohta ja 3 momentti soveltuisivat ennen kaikkea tapauksiin, joissa syy siihen, miksi tuki on myönnetty perusteettomasti tai virheellisin perustein, ei liity hakijaan vaan tukiviranomaiseen, esimerkiksi, jos tukiviranomainen ei aiemmin ole pyytänyt tarpeellista lisäselvitystä, vaikka lisäselvityksen tarve olisi voitu havaita jo hakemusasiakirjojen perusteella. Näissä tapauksissa tuen takaisinperintä olisi rajoitettu tuen hakijan intressissä siihen tukivuoteen, jolloin virhe havaittiin ja sitä edeltävään tukivuoteen.

Pykälän 4 momentin mukaan palautettavaksi määrätyle suoritukselle tai etuudelle maksettava korko määräytyisi korkolain 4 §:n mukaisesti. Sen mukaan velan maksun viivästyessä velallisen on maksettava viivästyneelle määrälle vuotuista viivästyskorkoa, joka on seitsemän prosenttiyksikköä korkeampi kuin kulloinkin voimassa oleva korkolain 12 §:ssä tarkoitettu viitekorko.

Jos 1 momentin mukaan määräytyvä viivästyskorko on alempi kuin velalle eräpäivää edeltäneeltä ajalta maksettava korko, viivästyskorkoa olisi maksettava saman perusteen mukaan kuin ennen eräpäivää.

Takaisinperintää ja viivästyskorkoa koskeva säännös vastaa muutoin kauppa-alusluettelolain sääntelyä, mutta muuta kuin hakijasta johtuvaa takaisinperintää esitetään rajoitettavaksi siihen tukivuoteen, jolloin virhe havaittiin ja sitä edeltävään tukivuoteen.

Pykälässä säädetään ainoastaan ehdotettuun lakiin perustuvasta takaisinperinnästä. Euroopan yhteisön meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoissa tarkoitettu perusteeton tuki voidaan kuitenkin takaisinperiä myös Euroopan yhteisön lainsäädännön mukaisesti. Tämä mahdollinen takaisinperintä perustuu yhteisöoikeuteen, eikä tukiviranomaisella ole asiassa toimivaltaa. Yhteisöoikeudellisen lainsäädännön mukainen kansallinen lainsäädäntö Suomessa ilmenee tällä hetkellä valtion tukien ilmoittamisesta komissiolle noudatettavista menettelytavoista annetun valtioneuvoston päätöksen (18/1995) 6 §:stä ja eräiden valtion tukea koskevien Euroopan yhteisöjen säännösten soveltamisesta annetun lain (300/2001) 1 §:stä.

## **6 Luku Erityiset säännökset**

### **20 §. Tietojen käsittely**

Pykälän 1 momentin mukaan viranomaisen hallussa olevien tässä laissa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn sovellettaisiin, mitä henkilötietolaissa (523/1999) säädetään, ja tietojen luovuttamiseen sovellettaisiin, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään. Viranomaisen hallussa olevat hakemukset liitteineen sisältävät henkilörekisteritietoa, jonka käsittelyyn sovelletaan, mitä henkilötietolaissa säädetään. Tämä merkitsee, että kauppa-alustukia koskevista tiedoista, erityisesti merenkulkijoita koskevista henkilötiedoista on laadittava rekisteriseloste ja tietojen käsittely on suunniteltava ja toteutettava siten, että tietojen kerääminen, oikeus käsitellä niitä, henkilötietojen luovuttaminen, tietojen hävittäminen ja rekisteröityjen oikeudet täyttävät lain vaatimukset. Vastaavasti varustamoja ja merenkulkijoita koskevat tiedot sisältävät viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa tarkoitettua liikesalaisuuden piirissä olevaa tietoa. Niiden salassapidosta on huolehdittava asianmukaisesti. Sen sijaan kauppa-alusluettelossa ja tukiviranomaisen päätöksissä olevat tiedot ovat luonteeltaan pääsääntöisesti julkisia.

Pykälän 2 momentin mukaan ehdotetussa laissa tarkoitettut tiedot voidaan luovuttaa viranomaiselle ja viranomaiselta myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Hakemuksen ja sen liitteiden sekä muun selvityksen toimittaminen sähköisesti tukiviranomaiselle edellyttää, että toimittamistavasta sovitaan ennalta. Säännöksellä pyritään luomaan oikeudelliset edellytykset siirtyä luotettavaan teknisten käyttöyhteyksien käyttöön. Tämä merkitsee sähköpostin ja faksin käyttöä tuen perusteena olevien selvitysten toimittamisessa hakijan, tukiviranomaisen, veroviraston, Merimieseläkekassan ja vakuutusyhtiöiden kesken. Sähköisen allekirjoituksen avulla asian saattaminen vireille sähköisesti siirtymällä myös hakemuksen osalta tekniseen käyttöyhteyteen saattaa tulevaisuudessa olla myös mahdollista. Koska sähköiset järjestelmät ovat usein yhteen sopimattomia ja lähettäjä vastaa hakemuksen toimittamisesta perille, 2 momentissa säädetäisiin sähköisen asioinnin edellyttävän, että toimittamistavasta sovittaisiin ennalta.

### **21 §. Vaitiolovelvollisuus**

Tähän lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi vaitiolovelvollisuuden osalta erityinen viittaus henkilötietolakiin ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettuun lakiin. Tarkoitus on koros-



taa tukiviranomaisessa valmistelevien, esittelevien ja ratkaisevien henkilöiden vastuuta merenkulkualan liikesalaisuuksien pysymisestä poissa kilpailijoiden tiedosta. Henkilötietolain 33 §:ssä säädetään vaitiolovelvollisuus sille, joka henkilötietojen käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä suorittaessaan on saanut tietää jotakin toisen henkilön ominaisuuksista, henkilökohtaisista oloista tai taloudellisesta asemasta.

## **22 §. Tietojen säilyttäminen**

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tämän lain mukaisten asiakirjojen säilytysajasta. Voimassa olevan Merenkululaitoksen arkistosäännön mukaan kauppa-alustukia koskevat asiakirjat säilytetään pysyvästi. Tietojen säilytysaika kytkettäisiin nyt arkistolakiin ja sen mukaisesti päätettäviin säilytysaikoihin. Jos arkistolaisissa ei säädetä säilytysajasta, säilytysaika olisi saamisten vanhenemisen ja kauppa-alustukiin liittyvän virkamiesten rikosoikeudellisen vastuun huomioon ottaen 10 vuotta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin säilytysajan laskemisesta. Aika alkaisi kulua siitä, kun päätös on annettu tai asia lakkaa muuten olemasta vireillä tukiviranomaisessa. Asiakirjan säilytystapaa ei säädeltäisi tässä laissa, vaan siihen nähden sovellettaisiin yleisiä viranomaisasiakirjojen säilytystä koskevia säännöksiä.

## **23 §. Päätöksistä perittävät maksut**

Pykälän 1 momentin mukaan ehdotettuun lakiin perustuvista maksuista ja palkkioista säädettäisiin valtion maksuperustelaisissa (150/1992) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 34 §:ssä. Merenkululaitoksen maksullisista suoritteista säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Maksuvelvollinen kauppa-alusluetteloon merkitsemistä ja sieltä poistamista koskevasta päätöksestä ja tukihakemuksen johdosta tehtävästä päätöksestä olisi hakija. Jos alus viran puolesta poistetaan kauppa-alusluettelosta, niin maksuvelvollinen päätöksestä olisi se, joka on laininlyönyt velvollisuuden ilmoittaa muutoksesta tukiviranomaiselle eli kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalainen omistaja tai aluksen ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja.

Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 34 §:ssä säädetään, että asiakirjan antamisesta 9 ja 11 §:n nojalla ei peritä maksua, kun asiakirjasta annetaan tietoja suullisesti tai asiakirja annetaan viranomaisen luona luettavaksi tai jäljennettäväksi tai julkinen sähköisesti talletettu asiakirja lähetetään tiedon pyytäjälle sähköpostitse tai sähköisesti talletettu asiakirja lähetetään asianosaiselle sähköpostitse taikka pyydetyn asiakirjan antaminen kuuluu viranomaisen neuvonta-, kuulemis- tai tiedotusvelvoitteen piiriin. Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 34 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa tiedon esille hakemisesta aiheutuneita kustannuksia vastaava maksu peritään kuitenkin eräissä säännöksessä ja sen perusteluissa tarkemmin mainituissa tapauksissa.

## **24 §. Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku**

Pykälän 1 momentin mukaan tukiviranomaisen päätökseen tyytymätön asianosainen saisi hakea oikaisua 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tukiviranomaisen päätökseen olisi liitettävä oikaisuvaatimusosoitus. Ennen hallintolain mukaista muutoksenhakua näistä

päätöksistä edellytetään tehtäväksi oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös. Oikaisuvaatimuksen johdosta antamassaan päätöksessä tukiviranomaisella olisi mahdollisuus oikaista päätöstä muuttamalla sitä osittain tai kokonaan lain, säännösten ja määräysten ja vakiintuneen hallintokäytännön mukaiseksi. Samalla tukiviranomaisella olisi mahdollisuus tarkemmin perustella, miksi hakemukseen ei ole suostuttu oikaisussa vaaditulla tavalla. Oikaisuvaatimusmenettelyyn sovelletaan hallintolaissa olevia menettelysääntöksiä kuten muun muassa käsittelyä ilman aiheutonta viivytystä. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen on liitettävä valitusosoitus hallintolainkäyttölain (586/1996) 3 luvun mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan vasta oikaisuvaatimuksesta annetusta päätöksestä voisi valittaa hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallintolainkäyttölain mukaan valitusoikeus on asianosaisilla. Päätökseen, josta voi hakea muutosta valittamalla, on liitettävä valitusosoitus. Tukiviranomaisen tämän lain nojalla tekemät päätökset olisivat valituskelpoisia ilman muita muutoksenhakurajoituksia kuin että voidakseen saattaa asiansa tuomioistuimen tutkittavaksi, olisi ensin haettava oikaisua tukiviranomaiselta. Valmistelua koskevista toimenpiteistä ei voi erikseen valittaa, vaan muutoksenhaku on mahdollista vain itse pääasian yhteydessä. Valituskelpoisia eivät siten olisi yksittäiset tarkastukset ja selvitykset, vaan vasta niiden jälkeen ja johdosta tehdyt päätökset. Valvonnassa hallintokantelujen johdosta annetut ratkaisut eivät sinänsä ole hallintolainkäyttölain 5 §:n mukaisesti valituskelpoisia, mutta jos kantelun johdosta muutetaan viranomaisen aiempaa päätöstä, päätöksen muuttaminen on valituskelpoinen päätös. Muutoksenhausta olisi muutoin voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Oikaisuvaatimus- ja valituskelpoisia tämän lain mukaisia hallinnollisia viranomaispäätöksiä olisivat päätös tukijakson pituudesta (2 §:n 8 kohta ja 12 §), päätös aluksen merkitsemisestä kauppa-alusluetteloon (3 §), päätös aluksen poistamisesta kauppa-alusluettelosta (4 §), päätös tuen maksamisesta (15 §), ennakkoratkaisu (16 §) ja päätös tuen määräämisestä palautettavaksi (18 §). Päätös voi sisältää hakemukseen suostumisen kokonaan tai osaksi tai hakemuksen hylkäämisen kokonaisuudessaan taikka hakemuksen tutkimatta jättämisen. Ainoastaan, jos hakemukseen on kokonaan suostuttu, oikeudellinen intressi muutoksenhakuun saattaa puuttua.

Pykälän 2 momentin mukaan tukiviranomaisella olisi valitusoikeus korkeimpaan hallinto-oikeuteen sellaisesta päätöksestä, jolla tukiviranomaisen päätöksestä tehty valitus on hyväksytty hallinto-oikeudessa. Valitusoikeus on tarpeen merenkulun valtiontukien yhtenäisten tukilinjausten valvomiseksi ja tarvittaessa tukea koskevaa oikeuskäytäntöä linjaavien ennakkopäätösten aikaansaamiseksi. Tähän asti tukiviranomaisena toimineella Merenkululaitoksella ei ole katsottu olevan tässä tarkoitettua valitusoikeutta, mikä ilmenee korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisusta KHO 29.12.2000/3461. Ratkaisu perustuu siihen, että Merenkululaitoksen valitusoikeudesta ei ollut säädetty tukilainsäädännössä eikä muussakaan lainsäädännössä, eikä Merenkululaitoksen valvottavana myöskään ollut sellaista julkista etua, jonka vuoksi valitusoikeus olisi tarpeen ja jota hallintolainkäyttölain 6 §:n 2 momentissa tarkoitetaan.

Pykälän 3 momentin mukaan tukiviranomaisen tämän lain mukaisesti määräämään maksuun haettaisiin muutosta siten kuin valtion maksuperustelain 11 b §:ssä säädetään. Valtion maksuperustelain mukaan päätöksistä määrättyihin maksuihin haetaan ensin oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta, jonka päätöksestä vasta voi valittaa hallinto-oikeuteen.

## **25 §. Täytäntöönpano**

Pykälän 1 momentin mukaan oikaisumenettely tai muutoksenhaku ei estäisi päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen kiellä hallintolainkäyttölain 32 §:n mukaisesti päätöksen täytäntöönpanoa tai määrää sitä keskeyttäväksi tai muussa täytäntöönpanoa koskevassa määräyksessä toisin määrää. Tuet on voitava maksaa viivytystä sen mukaisena kuin tukiviranomainen katsoo lainmukaiseksi. Valitus ei saa viivyttää tukien maksamista. Toisaalta tuen epääminen on voitava yhtä lailla panna heti täytäntöön. Hakijan oikeusturvan kannalta oikaisuvaatimuksen ja valituksen viivytyksetön käsittely ja ratkaisun riittävä perustelu ovat tärkeitä.

Pykälän 1 momentin säännös on selventävä poikkeus hallintolainkäyttölain 31 §:n pääsäännöstä, jonka mukaan päätöstä, johon saa hakea muutosta valittamalla, ei saa panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Tämä merkitsisi, että maksatuksessa jouduttaisiin odottamaan aina oikaisuvaatimus- ja valitusajan umpeutumista ja mahdollisen muutoksenhaun johdosta annetun päätöksen lainvoimaiseksi tuloa ennen maksatusta. Tämä johtaisi suuriin epäkohtiin hakijoiden oikeusturvan kannalta.

Pykälän 2 momentin mukaan takaisinperintää koskevassa asiassa annettu päätös voitaisiin panna täytäntöön verojen ja maksujen perimisestä ulosottoimien annettussa laissa (367/1961) säädettyssä järjestyksessä. Tämä merkitsee, että tässä laissa olevan säännöksen nojalla takaisinperintää koskeva maksu voidaan tuen määräämistä palautettavaksi koskevan päätöksen nojalla ulosmitata ilman tuomiota tai päätöstä siten kuin muu julkisoikeudellinen tai siihen rinnastettava rahasaaminen saadaan ulosmitata ilman tuomiota tai päätöstä, kun siitä on laissa tai asetuksessa erityinen säännös.

## **26 §. Ilmoitukset ja tiedonannot**

Pykälän 1 momentin mukaan tukiviranomainen ilmoittaisi yleisesti kauppa-alusluetteloon merkitsemisen ja tuen myöntämisen edellytyksistä. Yhteisön meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat edellyttävät tukijärjestelmältä avoimuutta. Kauppa-alusluettelo on julkinen ja siihen merkitsemisen ja tuen myöntämisen edellytyksistä ilmoitetaan yleisesti. Tämä toteutuu ilmoittamalla edellytyksistä tukiviranomaisen kotisivuilla ja osoittamalla siellä yhteyshenkilöt, jotka tukiviranomaisessa vastaavat kauppa-alusluetteloon merkitsemisestä, ennakkoratkaisuasioista ja tuen myöntämisestä. Tarvittaessa ilmoitetaan Virallisessa lehdessä.

Pykälän 2 momentin mukaan tukiviranomainen ilmoittaisi kauppa-alusluetteloon merkityille tuen hakemiseen oikeutetuille haettavana olevasta tuesta hyvissä ajoin ennen tukijaksoa koskevan tuen hakemiselle varatun määräajan päättymistä. Kaikkien kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten omistajille tai varustamotyönantajille ilmoitetaan haettavana olevasta tuesta lähettämällä voimassa olevat hakulomakkeet ja niitä koskevat ohjeet. Käytäntö on osoittanut, että vain näin voidaan varmistaa, että hakemukseen liitetään tarvittava selvitys ja että muuttuvat säännökset otetaan huomioon. Myös niiltä osin kuin tukijakso on lyhyempi kuin puoli vuotta, on yleensä tarkoituksenmukaista antaa ohjeet puoleksi vuodeksi kerrallaan.

Pykälän 3 momentin mukaan tukiviranomainen antaisi liikenne- ja viestintäministeriölle tukivuositain tiedot ehdotetun lain perusteella maksetuista tuista ja lain vaikutuksista merenkulun kehitykseen. Säännös vastaa nykyistä sääntelyä, joka perustuu liikenne- ja viestintäministeriön päätökseen ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain soveltamisesta

(71/1992). Tätä kautta liikenne- ja viestintäministeriö saisi pääosan tämän lain mukaisten tehtäviensä hoitamisen kannalta tarpeellisesta tiedosta.

Pykälän 4 momentin mukaan Euroopan yhteisöjen komissiolle tapahtuvasta meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoissa edellytetystä raportoinnista ja tukien koordinoinnista säädetään erikseen.

Tällä hetkellä liikenne- ja viestintäministeriö kokoaa tiedot tukiviranomaisen antamien tietojen pohjalta ja elinkeinotukia koskevasta koordinoinnista ja raportoinnista Euroopan yhteisöjen komissiolle vastaa kauppa- ja teollisuusministeriö valtioneuvoston sisäisen työnjaon puitteissa.

Pykälän 5 momentin mukaan tukiviranomainen antaisi tiedot tämän lain perusteella maksetuista tuista muille viranomaisille siten kuin siitä erikseen säädetään. Tämän lain mukaisten tietojen antaminen muille viranomaisille perustuisi siten muissa laeissa oleviin säännöksiin oikeudesta saada tämän lain mukaisia tietoja. Tällä hetkellä tukiviranomainen antaa tietoja esimerkiksi Tilastokeskukselle sekä kauppa- ja teollisuusministeriölle.

#### **27 §. Valvontaviranomainen**

Pykälän 1 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö valvoisi lain täytäntöönpanoa. Tämä merkitsee, että liikenne- ja viestintäministeriöllä on toimivaltuus tarvittaessa selvittää lain täytäntöönpanossa havaittuja epäselvyyksiä kuten ennen kaikkea lain vaikuttavuutta laille asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta, mutta myös tukiviranomaisen tulkinnallisia linjauksia sekä tukiviranomaisen päätösten muuta lainmukaisuutta.

Pykälän 2 momentin mukaan tukiviranomainen valvoisi kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytysten noudattamista. Tukiviranomaisella on siten tarvittaessa mahdollisuus tämän lain nojalla viran puolesta selvittää kauppa-alusluetteloon merkitsemisen lainmukaisten edellytysten noudattamista käytännössä esimerkiksi pyytämällä tarvittavaa selvitystä, joka ei liity tavanomaiseen tukimenettelyyn.

#### **28 §. Tarkemmat säännökset**

Pykälän mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä ehdotetun lain 12 ja 14 §:ssä tarkoitetusta tuen hakemista ja selvitysten esittämistä koskevasta menettelystä, 16 §:ssä tarkoitetusta tuen maksamista koskevasta menettelystä, 18 §:ssä tarkoitetusta tuen saajan ilmoitusvelvollisuudesta sekä 19 §:ssä tarkoitetusta tuen palauttamista ja takaisinperintää koskevasta menettelystä. Valtuus on tarpeen mahdollisten menettelyssä ongelmalliseksi osoittautuvien kysymysten ratkaisemiseksi yhdenmukaisella tavalla.

Liikenne- ja viestintäministeriön valtuus antaa tarkempia säännöksiä liitettäisiin tiettyihin lainkohtiin ja rajattaisiin niitä koskeviin menettelysäännöksiin. Tällä tavoin valtuus on pyritty laatimaan riittävän täsmälliseksi ja tarkkarajaiseksi. Tällä hetkellä liikenne- ja viestintäministeriö voi antaa kauppa-alusluettelolain nojalla tuen hakemista, myöntämistä ja maksamista sekä valvontaa koskevat samoin kuin muut tarvittavat määräykset ja ohjeet. Tilanne säilyisi siis muuten ennallaan, mutta keskeiset oikeuksien ja velvollisuuksien perusteet esitetään nyt säädettäväksi lain tasolla myös menettelyn osalta.

## **29 §. Voimaantulo**

Pykälän 1 momentin mukaan ehdotettua lakia sovellettaisiin 1 päivänä tammikuuta 2008 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen. Tukien kirjanpidollisen selkeyden ja ennakoitavuuden takia lain soveltaminen on tarkoituksenmukaista liittää selkeästi vuodenvaihteeseen 2007 – 2008. Siksi lakia ehdotetaan sovellettavaksi 1 päivänä tammikuuta 2008 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen, vaikka lain voimaan saattaminen edellyttää, että komissio on sen ensin hyväksynyt.

Pykälän 2 momentin mukaan laki tulisi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana. Lain voimaantulon liittäminen valtioneuvoston asetuksella säädettävään ajankohtaan on tarpeen johtuen komission hyväksynnän tarpeesta. Komission hyväksynnän aikataulua ei voida ennalta arvioida. Myös voimassa olevaa kauppa-alusluettelolakia muutettaessa on noudatettu vastaavaa soveltamista ja voimaantuloa koskevaa menettelyä.

Pykälän 3 momentin mukaan ennen ehdotetun lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

Pykälän 4 momentin mukaan ehdotetulla lailla kumottaisiin ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30 päivänä joulukuuta 1991 annettu laki (1707/1991) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Samalla ehdotetaan kumottavaksi myös laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta (625/2004) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Kumottavien lakien mukaisesti maksettavat tuet otettaisiin huomioon jo maksettuina tukina myönnettäessä ehdotetun lain mukaisia samalta ajalta maksettavia tukia. Niinpä uuden lain mukaisia ensimmäisiä tukia määrättäessä vuonna 2008 otettaisiin huomioon edellä mainittujen lakien mukaan 1 päivän tammikuuta 2008 ja lain voimaantulon väliseltä ajalta jo maksetut tuet siten, että hakijat saavat heille vanhan ja uuden lain mukaan kuuluvat tuet, mutta tukia ei makseta kahteen kertaan.

Ehdotettu laki olisi voimassa toistaiseksi. Sitä olisi kuitenkin muutettava, jos Euroopan yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle sitä edellyttävät. Jos suuntaviivoja muutetaan, lakia olisi niissä asetetussa määräajassa muutettava siltä osin kuin laki olisi muutettujen suuntaviivojen vastainen. Lakia voidaan kansallisten tarpeiden niin vaatiessa tietysti muuttaa suuntaviivojen puitteissa myös useammin. Lain voimassaolo toistaiseksi on perusteltua merenkuluelinkeinon alusinvestointien laajuuteen ja pitkäjänteisyyteen liittyvistä erityisistä syistä.

## **30 §. Siirtymäsäännös**

Pykälän 1 momentin mukaan ennen ehdotetun lain voimaan tuloa vireille tullessiin tukihakemuksiin sovellettaisiin lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Tämä merkitsee, että siihen saakka kun komissio on hyväksynyt lain ja laki on saatettu valtioneuvoston asetuksella voimaan, sovelletaan kauppa-alusluettelolakia samoin kuin myös maksuvapautuslakia. Hakemukset ja ennakonpidätyksen maksuvapautukset tehdään voimassa olevien lakien mukaisena. Kun komissio on hyväksynyt uuden lain, se tulisi voimaan valtioneuvoston asetuksella. Tämän jälkeen vireille tuleviin hakemuksiin sovelletaan uutta lakia.

Koska uutta lakia sovellettaisiin 1 päivänä tammikuuta 2008 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen, on vanhan ja uuden lain mukaisten tukien erot tasoitettava ottaen huomioon 1 päivän tammikuuta 2008 jälkeiseltä ajalta vanhan lain mukaisesti jo maksetut tuet ja toimitetut ennakonpidätysvapautukset. Ensimmäisten uuden lain mukaisten tukien maksamisen yhteydessä olisi otettava huomioon ja vähennettävä uuden lain mukaisesta tuesta samalta ajalta vanhan lain mukaan jo maksetut vastaavat tuet.

---

## Laki 2

### **Laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annetun lain kumoamisesta**

#### *1 §. Kumoaminen*

Pykälän mukaan tällä lailla kumottaisiin 9 päivänä heinäkuuta 2004 annettu laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta (625/2004) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Laki on ehdotetun meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettavan lain voimaantulon jälkeen tarpeeton, koska matkustaja-alusten ennakonpidätyksen maksuvapaus muuttuisi verosta vastaavan suuruiseksi pysyväksi suoraksi tueksi, joka määräytyisi matkustaja-aluksilla ja lastialuksilla samalla tavoin eli meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettavan lain säännösten mukaisesti. Tuen suuruus määräytyisi lain 10 - 11 §:n mukaisesti.

#### *2 §. Voimaantulo*

Pykälän 1 momentin mukaan tämä laki tulisi voimaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävänä ajankohtana. Lain voimaantulon liittäminen valtioneuvoston asetuksella säädettävään ajankohtaan on tarpeen johtuen komission hyväksynnän tarpeesta. Komission hyväksynnän aikataulua ei voida ennalta arvioida. Myös voimassa olevaa kauppa-alusluettelolakia muutettaessa on sovellettu vastaavaa soveltamista ja voimaantuloa koskevaa menettelyä.

Pykälän 2 momentin mukaan ennen ehdotetun lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien, kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

#### *3 §. Siirtymäsäännös*

Pykälän mukaan maksuvapautuslain mukaisesti verottajalle maksamatta jätettyjen ennakonpidätysten määrä otetaan huomioon jo suoritettuna tukena määriteltäessä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettavan lain mukaisen tuen määrää 1 päivän tammikuuta 2008 ja lain voimaantulon väliseltä ajalta.

Koska merenkulun tuet määräytyisivät vanhojen lakien mukaisesti 1 tammikuuta 2008 jälkeen siihen saakka kunnes uusi laki tulee voimaan, on kaksinkertaisen tuen välttämiseksi perustelua ottaa huomioon jo saadut kumottavien lakien mukaiset tuet uuden lain mukaista tukea määrättäessä.

---

### **Laki 3**

#### **Laki ulkomaalaislain 81 §:n muuttamisesta**

##### **81 §. Työnteko ilman oleskelulupaa**

Lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavaa lakia. Nimikkeen ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelo sijasta käytettäisiin nimikettä kauppa-alusluettelo.

---

### **Laki 4**

#### **Laki merimieseläkelain 4 ja 5 §:n muuttamisesta**

- 4 §. Lain soveltamisalaan kuuluva työntekijä**  
ja  
**5 §. Lain soveltamisalan rajoitukset**

Lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavaa lakia. Lain 4 ja 5 §:ssä muutettaisiin viittaus lain nimeen ja viittaus kauppa-alusluettelon nimikkeeseen.

Lain 4 §:ssä merimieseläkelain soveltamisalaa muutettaisiin vastaamaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavan lain soveltamisalaa. Soveltamisalaa laajenisi käsittämään meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavassa laissa tarkoitettut pääasiassa kotimaan meriliikenteessä olevat suomalaiset lastialukset, hinaajat ja työntäjät, jotka on merkitty kauppa-alusluetteloon.

---

### **Laki 5**

#### **Laki työntekijän eläkelain 4 §:n muuttamisesta**

##### **4 §. Työsuhde**

Laissa oleva viittaus ehdotetaan muutettavaksi viittaukseksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavaan lakiin.

---

**Laki 6****Laki työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain 12 ja 15 §:n muuttamisesta****12 §. Työnantajan vakuutusmaksuvelvollisuus**

ja

**15 §. Palkansaajan vakuutusmaksuvelvollisuus**

Laissa olevat viittaukset ehdotetaan muutettaviksi viittauksiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettavaan lakiin.

---

**Laki 7****Laki tonnistoverolain 8 §:n muuttamisesta****8 §. Tonnistoverotettava alus**

Laissa oleva viittaus ehdotetaan muutettavaksi viittaukseksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettavaan lakiin.

---

**2. Voimaantulo**

Esitykseen sisältyvät lait ehdotetaan tuleviksi voimaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävänä ajankohtana välittömästi sen jälkeen, kun komissio on ne hyväksynyt. Lakeja sovellettaisiin 1 päivänä tammikuuta 2008 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen. Ennen meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

**3. Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

Ehdotetun meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain mukaisista viranomaisten toimivaltuuksista ja asetuksenantovaltuuksista säädettäisiin laissa ja asetuksenantovaltuudet on pyritty antamaan riittävän täsmällisinä ja tarkkarajaisina. Kauppaalueluetteloon merkitsemisen sekä tuen hakemisen ja saamisen edellytykset sekä siirtymäsäännös on pyritty laatimaan siten, että ne täyttävät aluksen omistajien ja varustamotyönantajien yhdenvertaisuuden vaatimuksen. Ahvenanmaan itsehallinnollinen asema on otettu huomioon viranomaisten toimivaltuuksissa vastaavalla tavalla kuin aiemminkin. Työehtosopimuksia koskevissa säännöksissä on otettu huomioon yhdistymisvapaus. Laki on laadittu siten, että oikeusturvan takeet pyritään turvaamaan tehokkaalla tavalla. Henkilötietojen suojaan sovellettaisiin henkilötietolain ja viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain säännöksiä.



Viranomaisen tiedonsaantioikeus henkilötietojen osalta rajoittuisi niihin tietoihin, jotka ovat välttämättömiä tuen määräämisen ja valvonnan kannalta.

Ehdotetut lait voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämismenettelyssä. Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

## LAKIEHDOTUKSET

### Laki 1 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 luku Yleiset säännökset

##### 1 § Tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on suomalaisen kauppalaivaston kansainvälisen kilpailukyvyyn parantaminen.

##### 2 § Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa;
- 2) *lastialuksella* sellaista alusta, joka ei ole matkustaja-alus;
- 3) *hinaajalla tai työntäjällä* sellaista lastialusta, joka on tarkoitettu hinaamiseen tai työntämiseen ja jota pääasiassa käytetään kuljettamiseen;
- 4) *meriliikenteellä* merialueella tapahtuvaa matkustajien tai lastin kuljettamista, hinaamista tai työntämistä; pääasiassa satamissa suoritettavat hinaus- tai työntämistoiminnot taikka moottorikäyttöisten alusten avustaminen satamaan eivät kuitenkaan ole meriliikennettä;
- 5) *matkustajalla* jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä tai laivaväkeen kuuluvaa tai muuta, missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä, matkustajien lukumäärään ei kuitenkaan lueta yhtä vuotta nuorempia lapsia;
- 6) *pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä olevalla aluksella* alusta, joka on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan meriliikenteessä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai Suomen aluevesien ulkopuolella, mukaan lukien Saimaan kanavan kautta tapahtuva liikenne;
- 7) *pääasiassa kotimaan meriliikenteessä olevalla aluksella* alusta, joka on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan meriliikenteessä Suomen aluevesillä suomalaisten satamien välillä;
- 8) *tukijaksolla* 1 päivästä tammikuuta 30 päivään kesäkuuta tai 1 päivästä heinäkuuta 31 päivään joulukuuta ulottuvaa osaa kalenterivuodesta; hakemuksesta tehdyllä tukiviranomaisen päätöksellä tukijakso on kuitenkin yhden kuukauden mittainen sellaisen matkustaja-aluksen osalta, joka saa kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa niiltä osin, kuin tuen maksaminen perustuu kuukausittaisiin maksuihin verohallinnolle toimitettuihin valvontailmoituksiin ja niiden mukaisiin verohallinnon antamiin maksutositteisiin;

9) *tukivuodella* yhtä kalenterivuotta;

10) *tukiviranomaisella* Merenkulkulaitosta; sekä

11) *kauppa-alusluettelolla* tukiviranomaisen pitämää luetteloa niistä aluksista, jotka voivat hakea tämän lain mukaista tukea.

## **2 luku      Kauppa-alusluettelo**

### **3 §            Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon**

Tukiviranomaisen on hakemuksesta merkittävä kauppa-alusluetteloon:

1) sellainen Suomen alusrekisterissä oleva matkustaja-alus, lastialus, hinaaja tai työntäjä, joka on tarkoitettu tukivuotena toimimaan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä;

2) sellainen Suomen alusrekisterissä oleva lastialus, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 ja joka on katsastettu Itämerenliikenteeseen, lähiliikenteeseen, Euroopanliikenteeseen tai kaukoliikenteeseen ja joka on tarkoitettu tukivuotena toimimaan pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä;

3) sellainen Suomen alusrekisterissä oleva hinaaja tai työntäjä, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300 ja joka on katsastettu Itämerenliikenteeseen, lähiliikenteeseen, Euroopanliikenteeseen tai kaukoliikenteeseen ja joka on tarkoitettu tukivuotena toimimaan pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä;

Hakemuksen voi tehdä aluksen suomalainen omistaja tai ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja.

Alusrekisterinpitäjän Ahvenanmaalla on hakemuksesta merkittävä Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkitty alus kauppa-alusluetteloon tässä pykälässä mainituilla edellytyksillä.

### **4 §            Aluksen poistaminen kauppa-alusluettelosta**

Tukiviranomaisen on hakemuksesta tai viran puolesta poistettava alus kauppa-alusluettelosta, jos alus ei muuten kuin tilapäisesti enää täytä kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksiä.

Ennen kauppa-alusluettelosta poistamista koskevan päätöksen tekemistä tukiviranomaisen on kuultava aluksen suomalaista omistajaa tai ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittavaa suomalaista työnantajaa, jos poistaminen johtuu muusta syystä kuin aluksen poistumisesta Suomen alusrekisteristä.

Ennen kauppa-alusluettelosta poistamista koskevan päätöksen tekemistä tukiviranomaisen on kuultava alusrekisterinpitäjää Ahvenanmaalla, jos poistaminen koskee Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkityn aluksen poistamista kauppa-alusluettelosta ja johtuu muusta syystä kuin aluksen poistumisesta Suomen alusrekisteristä.

### **3 luku Kauppa-alusluettelon merkityllä aluksella sovellettavat työoikeudelliset säännökset**

#### **5 § Työehtosopimuksella sopiminen**

Kauppa-alusluettelon merkityllä aluksella on noudatettava Suomen lakia, jollei toisin säädetä.

Kauppa-alusluettelon merkityn aluksen työsuhteissa noudatettavalla työehtosopimuksella voidaan sopia toisin siitä mitä merimieslaissa (423/1978), merityöaikalaisissa (296/1976), merimiesten vuosilomalaisissa (433/1984) tai yhteistoiminnasta yrityksissä annetussa laissa (334/2007) säädetään. Työehtosopimuksesta tai sen liitteistä on käytävä yksityiskohtaisesti ilmi, mitä ehtoja lain säännösten sijasta on noudatettava.

Työehtosopimuksen määräys, jolla on vähennetty Suomea sitovissa kansainvälisissä sopimuksissa tai Euroopan yhteisön säädöksissä vahvistettuja edellä mainituissa laeissa säädettyjä työntekijöiden etuja vastaavia etuja, on mitätön ja sen sijasta on noudatettava kansainvälisen sopimuksen määräyksiä tai Euroopan yhteisön säädöksiä tai jos se ei ole mahdollista, lainsäädännöksiä, joilla on toteutettu kansainvälisen sopimuksen määräykset tai Euroopan yhteisön säädökset.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun työehtosopimukseen sidottu työnantaja saa soveltaa työehtosopimuksen määräyksiä myös niihin työntekijöihin, jotka eivät ole siihen sidottuja, mutta joiden työsuhteissa on muutoin noudatettava sen määräyksiä.

#### **6 § Ulkomaisen työntekijöiden yhdistyksen asema**

Poiketen siitä mitä työehtosopimuslain (436/1946) 1 §:n 1 momentissa säädetään, kauppa-alusluettelon merkityn aluksen työsuhteissa noudatettavan työehtosopimuksen voi tehdä, jolleivät asianomaiset suomalaiset työmarkkinaosapuolet ole tehneet samaa työtä koskevaa työehtosopimusta, myös sellainen ulkomainen työntekijöiden yhdistys, joka täyttää Kansainvälisen työjärjestön sopimuksissa n:o 87 ja 98 (SopS 45/1949 ja 32/1951) asetetut edellytykset.

Kauppa-alusluettelon merkityn aluksen työsuhteissa noudatettavaan työehtosopimukseen sidottu työnantajan on noudatettava työehtosopimuksen määräyksiä myös sellaisen työntekijän työsuhteessa, joka ei ole sidottu työehtosopimukseen.

#### **7 § Matkustaja-aluksia koskevat työoikeudelliset poikkeukset**

Suomalaisella matkustaja-aluksella, joka saa kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa, ei sovelleta 5 §:n 2 ja 3 momenttia ja 6 §:ää säännöllisesti Suomeen suuntautuvassa liikenteessä.

## **8 § Tuomioistuin työsuhteita koskevissa riita- ja rikosasioissa**

Tässä laissa tarkoitettuja työsuhteita koskevat ja niistä johtuvat riita- ja rikosasiat on käsiteltävä ja ratkaistava merilain (674/1994) 21 luvun 1 ja 3 §:ssä tarkoitetussa merioikeudessa.

Tässä laissa tarkoitettuja työehtosopimuksia koskevat riita-asiat käsittelee ja ratkaisee työtuomioistuin. Ulkomaalaisen työntekijöiden yhdistyksen kanssa tehdyllä työehtosopimuksella voidaan kuitenkin sopia, että työehtosopimukseen sidotun työntekijän työsuhteen ehtoja koskeva riita-asia ratkaistaan työntekijöiden yhdistyksen kotimaan tuomioistuimessa.

## **4 luku Tuki**

### **9 § Tuen myöntämisen yleiset edellytykset**

Tukiviranomaisen tulee myöntää tuki, jos

- 1) alus on merkitty kauppa-alusluetteloon ja se on täyttänyt kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytykset sinä aikana, jolta tukea haetaan;
- 2) alukseen kohdistuvat työvoimakustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne mahdollistavat kansainvälisesti kilpailukykyisen toiminnan meriliikenteessä, kun lisäksi otetaan huomioon tässä laissa tarkoitettu tuki;
- 3) alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä tai 3 §:n 1 momentin 2 - 3 kohdassa tarkoitettu alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä tai ulkomaan meriliikenteessä;
- 4) aluksella työskentelevien merenkulkijoiden verot ja työnantajamaksuja on maksettu Suomeen; sekä
- 5) alukseen ei kohdistu tukijakson aikana muita kuin tässä laissa mainittuja miehistökustannusten alentamiseksi myönnettäviä tukia.

Säännöllistä matkustajaliikennettä Euroopan yhteisön satamien välillä harjoittavalla matkustaja-aluksella tukea kuitenkin myönnetään vain Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ja Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaisten osalta.

### **10 § Yleisesti verovelvollisen merenkulkijan merityötulon perusteella maksettavan tuen määrä**

Tukena maksetaan yleisesti verovelvollisen merenkulkijan osalta määrä, joka vastaa tukijaksonlta maksettua:

- 1) tuloverolain (1535/1992) 74 §:ssä tarkoitettusta merityötulosta toimitettua ennakonpidätystä, joka on toimitettu merityötuloa varten määrätyn ennakonpidätysprosentin mukaisesti; tukea ei kuitenkaan makseta siltä osin kuin ennakonpidätystä on ennakonperintälain (1118/1996) 17 §:n nojalla korotettu;
- 2) työnantajan sosiaaliturvamaksua;

- 3) työnantajan osuutta merimieseläkevakuutusmaksusta;
- 4) työnantajan osuutta työttömyysvakuutusmaksusta;
- 5) työnantajan osuutta tapaturmavakuutusmaksusta;
- 6) työnantajan osuutta ryhmähenkivakuutusmaksusta; sekä
- 7) työnantajan osuutta vapaa-ajan ryhmähenkivakuutus- ja vapaa-ajan lisävakuutusmaksusta.

Edellä 1 momentin 4 – 7 kohdissa tarkoitettuna tukena myönnetään tukijaksolta maksettu määrä, kuitenkin yhteensä enintään viisi prosenttia aluksella tukivuodelta maksetun merityötulon määrästä.

### **11 § Rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan aluksella tehdyn työn perusteella maksettavan tuen määrä**

Tukena maksetaan rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta palkkatulosta määrä, joka vastaa tukijaksolta maksettua:

- 1) lähdevero; ja
- 2) työnantajan sosiaaliturvamaksua.

## **5 luku Tukimenettely**

### **12 § Tuen hakeminen**

Tuki voidaan hakemuksesta myöntää kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalaiselle omistajalle tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle. Tukea voidaan myöntää myös Ahvenanmaalla kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalaiselle omistajalle tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle.

Tukea haetaan tukiviranomaiselta kirjallisella hakemuksella, josta ilmenevät tuen myöntämisen kannalta tarvittavat seikat. Hakemuksesta tulee ilmetä vaadittu tuki, sen perusteet ja hakijan allekirjoitus.

Tukea voidaan hakea tukijaksoittain tukiviranomaiselle toimitetulla hakemuksella neljän kuukauden kuluessa tukijakson päättymisestä. Tuen myöntämisen edellytykset ratkaistaan tukivuoden puitteissa jälkikäteen, mutta tutkitaan myös alustavasti tukijaksoa koskevan hakemuksen yhteydessä.

### **13 § Palkkakirjanpito**

Työnantajan on järjestettävä palkkakirjanpitoonsa siten, että siitä voidaan aluksittain ja palkansaajittain todeta merityötulon ja siitä toimitettujen ja maksettujen ennakonpidätysten, lähdeveron, sairausvakuutusmaksun ja työnantajan sosiaaliturvamaksujen sekä merimieseläke- ja muiden vakuutusmaksujen työnantajaosuuksien määrät.

## **14 § Selvitysten esittämisvelvollisuus**

Hakijan tulee huolehtia siitä, että tukiviranomaisella on käytettävissä kaikki tuen edellytysten ja määrän määrittämisessä tarpeelliset alusta ja sen liikennöintiä koskevat tiedot. Aluksen liikennöinnistä on tukijaksoittain tukiviranomaisen pyynnöstä annettava laivapäiväkirjanote, jonka tuen hakija varmentaa allekirjoituksellaan.

Jos tuen määrittämisessä tarpeelliset tiedot puuttuvat hakijasta johtuvasta syystä, tukiviranomainen voi erillisellä päätöksellä lykätä hakemuksen käsittelyä tai hylätä hakemuksen.

Hakijan tulee toimittaa tukiviranomaiselle kopiot verohallinnolle toimitetuista valvontailmoituksista ja selvitys siitä, miten valvontailmoituksissa tarkoitetut ja maksetut erät jakautuvat työnantajan eri alusten kesken ja miten maksut jakautuvat aluskohtaisesti tuen perusteena oleviin maksuihin ja muihin maksuihin.

Hakijan tulee tukijaksoittain toimittaa tukiviranomaiselle selvitys Merimieseläkekassalle tukijakson ajalta maksetuista eläkevakuutusmaksuista.

Hakijan tulee tukijaksoittain toimittaa tukiviranomaiselle vakuutusyhtiön antama aluskohtainen selvitys tukijaksolta maksetuista merityötuloon perustuvista tässä laissa tarkoitetuista vakuutusmaksuista.

## **15 § Tukiviranomaisen tiedonsaantioikeus**

Tukiviranomaisella on oikeus salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada:

- 1) verohallinnolta tässä laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten tarpeelliset tiedot verohallinnolle toimitetuista valvontailmoituksista ja niiden perusteella maksetuista maksuista sekä verotietoja, jotka ovat välttämättömiä tukiviranomaisen harjoittaman tässä laissa säädetyn valvonnan toimeenpanemiseksi;
- 2) Merimieseläkekassalta tässä laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten aluskohtaisia tietoja Merimieseläkekassalle maksetuista eläkevakuutusmaksuista;
- 3) tullilaitokselta tässä laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten tietoja alusten liikennöinnistä.

Tukiviranomaisella on oikeus saada 1 momentissa tarkoitetut tiedot maksutta.

## **16 § Tuen maksaminen**

Tuki maksetaan hakemuksesta jälkikäteen selvityksiin perustuen.

Jos tukiviranomainen harkitsee tuen epäämistä kokonaisuudessaan tai pääosin, sen on ennen asian ratkaisua kuultava asianomaisia valtakunnallisia työmarkkinajärjestöjä.

## **17 § Ennakkoratkaisu**

Tukiviranomainen voi hakemuksesta antaa ennakkoratkaisun siitä, voidaanko alus merkitä hakemuksessa tarkoitetuissa olosuhteissa kauppaa-alusluetteloon tai voidaanko alukselle myöntää tukea tämän lain mukaisesti. Ennakkoratkaisun antamisen edellytyksenä on, että asia on hakijan taloudellisen toiminnan kannalta erityisen tärkeä. Hakemuksessa on ilmoitettava yksilöity kysymys, johon ennakkoratkaisua haetaan ja esitettävä asian ratkaisemiseksi tarvittava selvitys. Tukiviranomainen voi pyytää asian ratkaisemisessa tarvittavaa lisäselvitystä.

Ennakkoratkaisu annetaan enintään ratkaisun antamista seuraavan tukivuoden loppuun. Tukiviranomaisen on sovellettava ennakkoratkaisua siihen kalenterivuoteen, jota varten se on annettu. Sellaisen tuen hakemiseen, jota ennakkoratkaisu koskee, sovelletaan mitä 12 §:ssä ja muutoin tässä laissa säädetään.

Ennakkoratkaisua koskeva asia on käsiteltävä kiireellisenä.

Tukiviranomainen voi kuulla asianomaisia valtakunnallisia työmarkkinajärjestöjä ennakkoratkaisua koskevan hakemuksen johdosta.

## **18 § Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus muutoksista**

Kauppaa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalaisen omistajan tai aluksen ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamatoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan on ilman aiheetonta viivytystä ilmoitettava tukiviranomaiselle kaikista sellaisista muutoksista, joilla voi olla vaikutusta aluksen kauppaa-alusluettelossa pysymiseen tai siitä poistamiseen tai tuen myöntämisen edellytyksiin tai määrään.

## **19 § Tuen palauttaminen ja takaisinperintä**

Jos tuen edellytysten ja määrän jälkikäteisarvioinnissa havaitaan, että hakijalle on perusteetta myönnetty tukea, perusteetta myönnetty tuki tai tuen osa on perittävä takaisin Suomen valtiolle.

Tukiviranomaisen on määrättävä perusteetta myönnetty tuki palautettavaksi, jos hakija on:

- 1) antanut kauppaa-alusluetteloon merkitsemistä tai tukea hakiessaan olennaisessa kohdassa väärän, harhaanjohtavan tai puutteellisen tiedon;
- 2) salannut aluksen kauppaa-alusluetteloon hyväksymiseen tai tuen saamiseen olennaisesti vaikuttavia seikkoja;
- 3) kieltäytynyt antamasta kauppaa-alusluettelonpidon valvontaa varten tarvittavia tai tuen saamiseen liittyviä tietoja, asiakirjoja tai muuta aineistoa; tai
- 4) jos tuki on muutoin myönnetty tai maksettu perusteettomasti tai virheellisin perustein.

Jos tukea on maksettu edellä 4 kohdan mukaisesti perusteettomasti tai virheellisin perustein, tuki voidaan määrätä palautettavaksi enintään siltä tukivuodelta, jolloin virhe havaittiin ja virheen havaitsemista edeltävältä tukivuodelta.

Palautettavalle määrälle on maksettava tuen maksupäivästä korkoa, joka vastaa kulloinkin voimassa olevaa Suomen Pankin peruskorkoa lisättyinä neljällä prosenttiyksiköllä. Jollei pa-



lautettavaa määrää makseta viimeistään asetettuna eräpäivänä, on sille maksettava vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n mukaisesti.

## **6 Luku Erityiset säännökset**

### **20 § Tietojen käsittely**

Viranomaisen hallussa olevien tässä laissa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan, mitä henkilötietolaissa (523/1999) säädetään ja tietojen luovuttamiseen sovelletaan, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään.

Tässä laissa tarkoitetut tiedot voidaan luovuttaa viranomaiselle ja viranomaiselta myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Hakemuksen ja sen liitteiden sekä muun selvityksen toimittaminen sähköisesti tukiviranomaiselle edellyttää, että hakija ja tukiviranomainen sopivat ennalta tietojen toimittamistavasta.

### **21 § Vaitiolovelvollisuus**

Joka tämän lain mukaisiin tehtäviin liittyviä toimenpiteitä suorittaessaan on saanut tietää jostakin toisen henkilön ominaisuuksista, henkilökohtaisista oloista tai taloudellisesta asemasta, ei saa henkilötietolain ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain vastaisesti sivulliselle ilmaista näin saamiaan tietoja.

### **22 § Tietojen säilyttäminen**

Tukiviranomaisen on säilytettävä tämän lain mukaiset kauppa-alusluetteloon merkitsemiseen ja siitä poistamiseen, ennakkoratkaisuihin sekä tukiin liittyvät asiakirjat siten kuin arkistolaisissa (831/1994) säädetään. Jos arkistolaitos ei ole määrännyt säilytettäväksi mainittuja asiakirjoja pysyvästi, tukiviranomaisen on säilytettävä niitä 10 vuoden ajan.

Asiakirjojen ja tietojensäilytysaika alkaa siitä, kun päätös on annettu tai asia lakkaa muuten olemasta vireillä tukiviranomaisessa.

### **23 § Päätöksistä perittävät maksut**

Kauppa-alusluetteloon merkitsemisestä, siitä poistamisesta, tukihakemuksen johdosta tehtävästä päätöksestä ja ennakkoratkaisusta peritään maksu siten kuin valtion maksuperustelaissa (150/1992) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 34 §:ssä säädetään.

### **24 § Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku**

Tukiviranomaisen päätökseen saa siihen tyytymätön asianosainen hakea oikaisua 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Oikaisuvaatimus tehdään tukiviranomaiselle.

Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa valittamalla hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Tukiviranomaisella on jatkovalitusoikeus korkeim-

paan hallinto-oikeuteen päätöksestä, jolla tukiviranomaisen päätöksestä tehty valitus on hyväksytty hallinto-oikeudessa.

Tukiviranomaisen tämän lain mukaisesti määräämään maksuun haetaan muutosta siten kuin valtion maksuperustelain (150/1992) 11 b §:ssä säädetään.

## **25 § Täytäntöönpano**

Tukiviranomaisen päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta, ellei oikeasuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen kiellä päätöksen täytäntöönpanoa tai määrää sitä keskeytettäväksi tai muussa täytäntöönpanoa koskevassa määräyksessä toisin määrää.

Takaisinperintää koskevassa asiassa annettu päätös voidaan panna täytäntöön verojen ja maksujen perimisestä ulosottoin annetussa laissa (367/1961) säädettyssä järjestyksessä.

## **26 § Ilmoitukset ja tiedonannot**

Tukiviranomainen ilmoittaa yleisesti kauppa-alusluettelon merkitsemisen ja tuen myöntämisen edellytyksistä.

Tukiviranomainen ilmoittaa kauppa-alusluettelon merkityille tuen hakemiseen oikeutetuille haettavana olevasta tuesta hyvissä ajoin ennen tukijaksoa koskevan tuen hakemiselle varatun määräajan päättymistä.

Tukiviranomainen antaa liikenne- ja viestintäministeriölle tukivuositain tiedot tämän lain perusteella maksetuista tuista ja lain vaikutuksista merenkulun kehitykseen.

Euroopan yhteisöjen komissiolle tapahtuvasta meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoissa edellytetystä raportoinnista ja tukien koordinoinnista säädetään erikseen.

Tukiviranomainen antaa tiedot tämän lain perusteella maksetuista tuista muille viranomaisille siten kuin siitä erikseen säädetään.

## **27 § Valvontaviranomainen**

Liikenne- ja viestintäministeriö valvoo tämän lain täytäntöönpanoa.

Tukiviranomainen valvoo kauppa-alusluettelon merkitsemisen edellytysten noudattamista ja tuen myöntämisen edellytysten oikeellisuutta.

## **28 § Tarkemmat säännökset**

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tämän lain:

- 1) 12 ja 14 §:ssä tarkoitetusta tuen hakemista ja selvitysten esittämistä koskevasta menettelystä;
- 2) 16 §:ssä tarkoitetusta tuen maksamista koskevasta menettelystä;

- 3) 18 §:ssä tarkoitetusta tuen saajan ilmoitusvelvollisuudesta; sekä
- 4) 19 §:ssä tarkoitetusta tuen palauttamista ja takaisinperintää koskevasta menettelystä.

## **29 § Voimaantulo**

Tätä lakia sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2008 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Tällä lailla kumotaan ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30 päivänä joulukuuta 1991 annettu laki (1707/1991) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Kumottavan lain mukaisesti maksettavat tuet otetaan huomioon jo maksettuina tukina myönnettäessä tämän lain mukaisia samalta ajalta maksettavia tukia.

## **30 § Siirtymäsäännös**

Ennen tämän lain voimaan tuloa vireille tulleisiin tukihakemuksiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

## **Laki 2**

### **Laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annetun lain kumoamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### **1 § Kumoaminen**

Tällä lailla kumotaan 9 päivänä heinäkuuta 2004 annettu laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta (625/2004) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

#### **2 § Voimaantulo**

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

### 3 § Siirtymäsäännös

Eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annetun lain mukaisesti verottajalle maksamatta jätettyjen ennakonpidätysten määrä otetaan huomioon jo suoritettuna tukena määriteltäessä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain ( / ) mukaisen tuen määrää 1 päivän tammikuuta 2008 ja lain voimaantulon väliseltä ajalta.

### Laki 3

#### Laki ulkomaalaislain 81 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 30 päivänä huhtikuuta 2004 annetun ulkomaalaislain (301/2004) 81 §:n 1 momentin 3 kohta seuraavasti:

#### 81 § Työnteko ilman oleskelulupaa

Oikeus tehdä ansiotyötä ilman oleskelulupaa on ulkomaalaisella, joka:

-----

3) työskentelee merimiehenä joko kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella tai, tultuaan palvelukseen muualla kuin Suomessa, aluksella, joka pääasiassa liikennöi ulkomaisten satamien välillä;

-----

### Laki 4

#### Laki merimieseläkelain 4 ja 5 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 22 päivänä joulukuuta 2006 annetun merimieseläkelain (1290/2006) 5 §:n 2 momentin 2 kohta ja

*lisätään* uusi 4 §:n 1 momentin 6 kohta seuraavasti:

#### 4 § Lain soveltamisalaan kuuluva työntekijä

Tätä lakia sovelletaan työntekijään, joka tekee merimieslaissa tarkoitettua työtä:

-----

6) sellaisessa pääasiassa kotimaan meriliikenteessä olevassa suomalaisessa lastialuksessa, hinaajassa tai työntäjässä, joka on merkitty meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain ( / ) mukaiseen kauppa-alusluetteloon;

-----

## 5 § Lain soveltamisalan rajoitukset

-----  
 Tämä laki ei koske työntekijää:  
 -----

2) joka on työssä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain mukaiseen kauppaa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa, jollei hän ole Suomen kansalainen tai vakituisesti Suomessa asuva eikä EY:n sosiaaliturva-asetuksen tai sosiaaliturvasopimuksen sovellettavaa lainsäädäntöä koskevien määräysten perusteella muuta seuraa; tai  
 -----

### Laki 5

#### Laki työntekijän eläkelain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 19 päivänä toukokuuta 2006 annetun työntekijän eläkelain (395/2006) 4 §:n 2 momentin 4 kohta seuraavasti:

## 4 § Työsuhde

-----  
 Tämä laki ei koske työsuhdetta:  
 -----

4) jossa työntekijä on työssä miehistön jäsenenä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain ( / ) mukaiseen kauppaa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa.  
 -----

### Laki 6

#### Laki työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain 12 ja 15 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 24 päivänä heinäkuuta 1998 annetun työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain (555/1998) 12 §:n 3 momentin 1 kohta ja 15 §:n 2 momentin 1 kohta seuraavasti:

## 12 § Työnantajan vakuutusmaksuvelvollisuus

---

Sen estämättä, mitä edellä 1 ja 2 momentissa säädetään, työnantaja ei ole velvollinen maksamaan työttömyysvakuutusmaksua seuraavien henkilöiden osalta:

1) työntekijä, joka palvelee meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain ( / ) mukaiseen kauppaa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa ja joka ei asu Suomessa;

---

## 15 § Palkansaajan vakuutusmaksuvelvollisuus

---

Sen estämättä, mitä edellä 1 momentissa säädetään, maksuvelvollisia eivät ole seuraavat henkilöt:

1) työntekijä, joka palvelee meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain mukaiseen kauppaa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa ja joka ei asu Suomessa;

---

## Laki 7

### Laki tonnistoverolain 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 5 päivänä kesäkuuta 2002 annetun tonnistoverolain (476/2002) 8 §:n 1 momentin 1 kohta seuraavasti:

### 8 § Tonnistoverotettava alus

Tonnistoveroa suoritetaan seuraavista pääasiassa kansainvälisessä meriliikenteessä olevista, strategisesti ja kaupallisesti Suomesta johdetuista, pääasiallisesti lastin tai matkustajien kuljetamiseen tarkoitetuista ja käytetyistä aluksista (*tonnistoverotettava alus*), joiden bruttovetoisuus on vähintään 100:

1) yhtiön omistama, Suomen alusrekisteriin merkitty matkustaja-alus ja meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetussa laissa ( / ) tarkoitettuun kauppaa-alusluetteloon merkitty lastialus, jolla se liikennöi tai jonka yhtiö on antanut miehistöineen vuokralle;

---

**LIITTEET****RINNAKKAISTEKSTIT****Laki 3****Laki ulkomaalaislain 81 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 30 päivänä huhtikuuta 2004 annetun ulkomaalaislain (301/2004) 81 §:n 1 momentin 3 kohta seuraavasti:

**81 § Työnteko ilman oleskelulupaa**

Oikeus tehdä ansiotyötä ilman oleskelulupaa on ulkomaalaisella, joka:

3) työskentelee merimiehenä joko ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloön merkityllä aluksella tai, tultuaan palvelukseen muualla kuin Suomessa, aluksella, joka pääasiassa liikennöi ulkomaisten satamien välillä;	3) työskentelee merimiehenä joko <i>kauppa-alusluetteloön</i> merkityllä aluksella tai, tultuaan palvelukseen muualla kuin Suomessa, aluksella, joka pääasiassa liikennöi ulkomais-ten satamien välillä;
---	--

**Laki 4****Laki merimieseläkelain 4 ja 5 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 22 päivänä joulukuuta 2006 annetun merimieseläkelain (1290/2006) 5 §:n 2 momentin 2 kohta ja

*lisätään* uusi 4 §:n 1 momentin 6 kohta seuraavasti:

**4 § Lain soveltamisalaan kuuluva työntekijä**

Tätä lakia sovelletaan työntekijään, joka tekee merimieslaissa tarkoitettua työtä:

	6) <i>sellaisessa pääasiassa kotimaan meriliikenteessä olevassa suomalaisessa lastialuksessa, hinaajassa tai työntäjässä, joka on merkitty meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain ( / ) mukaiseen kauppa-alusluetteloön; ja</i>
--	--

## 5 § Lain soveltamisalan rajoitukset

Tämä laki ei koske työntekijää:

<p>2) joka on työssä ulkomaanliikenteen kauppaluettelosta annetun lain (1707/1991) mukaisessa kauppaluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa, jollei hän ole Suomen kansalainen tai vakituisesti Suomessa asuva eikä EY:n sosiaaliturva-asetuksen tai sosiaaliturvasopimuksen sovellettavaa lainsäädäntöä koskevien määräysten perusteella muuta seuraa; tai</p>	<p>2) joka on työssä <i>meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain ( / )</i> mukaisessa kauppaluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa, jollei hän ole Suomen kansalainen tai vakituisesti Suomessa asuva eikä EY:n sosiaaliturva-asetuksen tai sosiaaliturvasopimuksen sovellettavaa lainsäädäntöä koskevien määräysten perusteella muuta seuraa; tai</p>
---	--

## Laki 5

### Laki työntekijän eläkelain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 19 päivänä toukokuuta 2006 annetun työntekijäin eläkelain (395/2006) 4 §:n 2 momentin 4 kohta seuraavasti:

## 4 § Työsuhde

Tämä laki ei koske työsuhdetta:

<p>4) jossa työntekijä on työssä miehistön jäsenenä ulkomaanliikenteen kauppaluettelosta annetun lain (1707/1991) mukaisessa kauppaluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa.</p>	<p>4) jossa työntekijä on työssä miehistön jäsenenä <i>meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain ( / )</i> mukaisessa kauppaluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa.</p>
---	--



**Laki 6****Laki työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain 12 ja 15 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 24 päivänä heinäkuuta 1998 annetun työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain (555/1998) 12 §:n 3 momentin 1 kohta ja 15 §:n 2 momentin 1 kohta seuraavasti:

**12 § Työnantajan vakuutusmaksuvelvollisuus**

Sen estämättä, mitä edellä 1 ja 2 momentissa säädetään, työnantaja ei ole velvollinen maksamaan työttömyysvakuutusmaksua seuraavien henkilöiden osalta:

1) työntekijä, joka palvelee ulkomaanliikenteen kauppaa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991) mukaiseen kauppaa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa ja joka ei asu Suomessa;	1) työntekijä, joka palvelee <i>meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain</i> ( / ) mukaiseen kauppaa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa ja joka ei asu Suomessa;
---	---

**15 § Palkansaajan vakuutusmaksuvelvollisuus**

Sen estämättä, mitä edellä 1 momentissa säädetään, maksuvelvollisia eivät ole seuraavat henkilöt:

1) työntekijä, joka palvelee ulkomaanliikenteen kauppaa-alusluettelosta annetun lain mukaiseen kauppaa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa ja joka ei asu Suomessa;	1) työntekijä, joka palvelee <i>meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain</i> mukaiseen kauppaa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa ja joka ei asu Suomessa;
---	---

**Laki 7****Laki tonnistoverolain 8 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* 5 päivänä kesäkuuta 2002 annetun tonnistoverolain (476/2002) 8 §:n 1 momentin 1 kohta seuraavasti:

**8 § Tonnistoverotettava alus**

Tonnistoveroa suoritetaan seuraavista pääasiassa kansainvälisessä meriliikenteessä olevista, strategisesti ja kaupallisesti Suomesta johdetuista, pääasiallisesti lastin tai matkustajien kuljetamiseen tarkoitetuista ja käytetyistä aluksista (*tonnistoverotettava alus*), joiden bruttovetoisuus on vähintään 100:

<p>1) yhtiön omistama, Suomen alusrekisteriin merkitty matkustaja-alus ja ulkomaanliikenteen kauppaa-alusluettelosta annetussa laissa (1707/1991) tarkoitettuun kauppaa-alusluetteloon merkitty lastialus, jolla se liikennöi tai jonka yhtiö on antanut miehistöineen vuokralle;</p>	<p>1) yhtiön omistama, Suomen alusrekisteriin merkitty matkustaja-alus ja <i>meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun laissa ( / )</i> tarkoitettuun kauppaa-alusluetteloon merkitty lastialus, jolla se liikennöi tai jonka yhtiö on antanut miehistöineen vuokralle;</p>
---	---

## ERIÄVÄ MIELIPIDE

Työryhmän ehdotukset koskevat nykyisin Merenkululaitoksen maksamia lastialusten ja matkustaja-alusten suoria tukia sekä matkustaja-alusten verotukia. Voimassa olevien säännösten mukaan valtion tukien yhteismäärä on vuositasolla 94,8 milj. euroa vuoteen 2009 saakka ja sen jälkeen määräaikaisten tukien päätyttyä vuositasolla 62,6 milj. euroa.

Työryhmä ehdottaa säädettäväksi uuden lain meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta, jossa nykyiset tuet koottaisiin Merenkululaitoksen maksamaksi suoraksi tueksi ja tuki muutettaisiin kaikilta osin pysyväksi. Erillisten määräaikaisten tukien poistuminen merkitsisi tukitason nousemista 62,6 milj. eurosta pysyvästi 94,8 milj. euroon eli 32,2 milj. eurolla.

Lisäksi työryhmä ehdottaa valtion tukien laajentamista eräisiin kustannuksiin ja aluksiin vuositasolla 2,9 milj. eurolla seuraavasti:

- matkustaja-alusten lähdeveron ja työnantajien sosiaaliturvamaksut mukaan (noin 0,2 milj. euroa)
- Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välisen saaristokabotaasin alukset mukaan (noin 0,25 milj. euroa)
- kotimaanliikenteen säiliöalukset ja muita kotimaanliikenteen lastialuksia mukaan (noin 1,75 milj. euroa)
- hinaajia ja työntäjiä mukaan (noin 0,7 milj. euroa).

Kun hallituksen 25.5.2007 vahvistamassa vuosia 2008-2011 koskevassa kehyspäätöksessä on ennakoitu nykyisen tukitason jatkuminen, en voi yhtyä työryhmän enemmistön esittämiin tukien laajennuksiin ja 2,9 milj. euron tukien vuositason lisäyksiin.

Esko Tainio