

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvn parantamisesta annetun lain, merimieseläkelain 4 §:n ja merityöaikalain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvn parantamisesta annettua lakia. Samalla ehdotetaan muutettavaksi merimieseläkelakia ja merityöaikalakia.

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvn parantamisesta annettua lakia muutettaisiin siten, että rajoitetusti verovelvollisia merenkulkijoita koskevan lähdeveron ja työnantajan maksaman sosiaaliturvamaksun palauttaminen tukena laajennettaisiin koskemaan myös ulkomaanliikenteen matkustaja-alkuksia.

Lisäksi tuki ulotettaisiin koskemaan myös sellaisia kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä toimivia lastialuksia, jotka on katsastettu vähintään itämerenliikenteeseen ja joiden bruttovetoisuus on vähintään 500, samoin kuin vastaavanlaisia hinaajia ja työntäjiä, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300.

Edellä mainittuihin tuen laajennuksiin liittyen merimieseläkelakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että sitä sovellettaisiin myös työntekijään, joka on työssä tukikelpoisessa kotimaan meriliikenteen aluksessa.

Samalla ehdotetaan merityöaikalakia muutettavaksi siten, että työnantajan oikeutta saada korvausta valtion varoista matkakustannuksista laajennetaan tietyin osin koskemaan myös kustannuksia, jotka koskevat miehistön vaihtojen yhteydessä tehtäviä matkoja.

Esitys liittyy valtion vuoden 2009 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana sen jälkeen, kun komissio on hyväksynyt tuen.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 JOHDANTO.....	4
2 NYKYTILA.....	4
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
Merimieseläkelain soveltamisalan laajentaminen.....	5
Merimieslaki.....	6
Merimiesten vuosilomalaki.....	6
Vuorottelujärjestelmä ulkomaan meriliikenteessä.....	7
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	7
Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle (Komission tiedonanto C(2004) 43).....	7
2.3 Nykytilan arviointi.....	9
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	9
3.1 Tavoitteet.....	9
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	10
Tuen laajentaminen kabotaasiliikenteeseen.....	11
Merimieseläkevakuutusjärjestelmän laajentaminen tukikelpoiseen kabotaasiliikenteeseen.....	11
Miehistön vaihdon tuen laajentaminen nykyisestä.....	11
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	12
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	12
Vuoden 2009 talousarvioesitykseen sisältyvät miehistökustannusten tuet.....	13
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	13
4.3 Ympäristövaikutukset.....	13
4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	13
5 ASIAN VALMISTELU.....	13
5.1 Valmisteluvaiheet ja aineisto.....	13
5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	14
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	14
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	15
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	15
1.1 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta.....	15
1.2 Laki merimieseläkelain 4 §:n muuttamisesta.....	17
1.3 Laki merityöaikalain muuttamisesta.....	17
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	18
3 VOIMAANTULO.....	18
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	18
LAKIEHDOTUKSET.....	19
meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta.....	19
merimieseläkelain 4 §:n muuttamisesta.....	20
merityöaikalain muuttamisesta.....	21
LIITE.....	22
RINNAKKAISTEKSTIT.....	22

meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta.....	22
merimieseläkelain 4 §:n muuttamisesta.....	24

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen hallitusohjelmassa todetaan, että ”Suomalaisen merenkulun kilpailukykyä parannetaan tärkeimpien kilpailijamaiden tasolle EU:n sallimilla tukimuodoilla ja varustamoverotusta uudistamalla. Tonnistoverolainsäädäntö uudistetaan kilpailukykyiseksi. Yleisvarauksen käyttöönotto selvitetään. Meripolitiikan tavoitteena on turvata Suomen kauppalaivaston myönteinen kehitys, suomalaisten merenkulkijoiden työllisyys ja huoltovarmuus”.

Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta (1277/2007) ja lait eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta tulivat voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2008.

Lain nojalla myönnettävää tukea, niin sanottua miehistökustannustukea, myönnetään 1 päivänä tammikuuta 2008 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista.

Lakia koskevan hallituksen esityksen perusteluissa todetaan, että miehistökustannusten tuki arvioidaan uudelleen tehtäessä kokonaisratkaisua kaikkien suomalaisen merenkulun kilpailukykyä parantavien toimenpiteiden osalta. Kokonaisratkaisulla tarkoitetaan miehistökustannustuen ohella tonnistoverolainsäädännön uudistamista ja miehistön vaihdosta syntyviin kustannuksiin myönnettävää tukea.

Hyväksyessään lain meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta eduskunta antoi samalla vastauksessaan (EV 111/2007 vp.) muun muassa seuraavan lausuman:

”Eduskunta edellyttää, että seuraavan keran tehtäessä kokonaisratkaisu suomalaisen merenkulun kilpailukyvyn parantamiseen liittyvistä toimenpiteistä hallitus ryhtyy toi-

menpiteisiin, jotta tuen piiriin otetaan mukaan rajoitetusti myös kotimaan kabotaasiliikenne, joka toimii kansainvälisesti kilpailuilla markkinoilla”.

Esitykseen sisältyy nyt ehdotus, jolla ulotettaisiin miehistökustannustuki rajoitetusti kabotaasiliikenteeseen. Esitykseen sisältyy lisäksi ehdotus merimieseläkelain (1290/2006) muuttamisesta ja miehistön vaihdosta syntyviin kustannuksiin myönnettävän tuen ottamisesta erityyppisiin aluksiin (296/1976). Hallituksen esitykseen liittyy erikseen annettava hallituksen esitys tonnistoverolain muuttamisesta. Esitysten yhteisenä kokonaistavoitteena on suomalaisen merenkulun kilpailukyvyn parantaminen tärkeimpien kilpailijamaiden tasolle.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain mukaisen tuen laajentaminen

Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja lait eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta tulivat voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2008. Lain nojalla myönnettävää miehistökustannusten tukea myönnetään 1 päivänä tammikuuta 2008 alkaen syntyneisiin alusten miehistökustannuksiin.

Lailla kumottiin ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettu laki (1707/1991) ja samanaikaisesti kumottiin eräiltä matkustajaluksilta saadusta erityyppisestä toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksupaudesta annettu laki (625/2004). Keskeinen uudistus laissa oli matkustaja-alusten miehis-

tökustannusten tuen vakinaistaminen täysimääräisenä. Sen sijaan lakiin ei otettu eräitä valmisteluvaiheessa esillä olleita tuen laajentamisia koskevia ehdotuksia, kuten tuen laajentamista rajoitetusti myös kotimaan meriliikenteeseen.

Suomessa alusten miehistökustannusten alentamiseksi tarkoitettu tuki on rinnastettavissa eräissä kilpailijamaissa kuten esimerkiksi Ruotsissa ja Tanskassa sovellettavaan nettopalkkaukseen, sillä varustamotyönantajalle palautetaan jälkikäteen hakemuksesta alusten työntekijöiden palkoista perityt verot ja työnantajan maksamat lakisääteiset työvoiman sivukustannukset.

Tällä hetkellä kauppa-alustukea myönnetään vuositasolla noin 94,8 miljoonaa euroa, mistä lastialusten osuus on noin 38,3 miljoonaa euroa ja matkustaja-alusten osuus noin 56,5 miljoonaa euroa.

Suomessa maksettava miehistökustannustuki on saatettu EU:n meriliikenteen valtiontukea koskevien suuntaviivojen mukaiselle enimmäistasolle, eikä tällaisen tuen määrää alusta kohden voi enää lisätä lukuun ottamatta matkustaja-aluksilla työskenteleville lähdeverovelvollisille myönnettävää tukea. Ongelmaksi on kuitenkin koettu se, että eräät kansainväliselle kilpailulle alttiina olevat alukset eivät ole nykyisen tukijärjestelmän piirissä.

Suomen kauppalaivaston kehitys on 2000-luvulla ollut aleneva. Sen sijaan viimeksi kuluneiden kahden vuoden aikana alusten ja tonniston määrässä ei ole tapahtunut suuria muutoksia. Vuoden 2005 lopussa ulkomaanliikenteessä toimivia kauppa-alustukea saavia aluksia oli 115, joiden kokonaisbruttovetoisuus oli 1,37 miljoonaa. Vuoden 2007 lopussa vastaavat luvut olivat 115 alusta ja 1,35 miljoonaa. Osa vanhemmasta tonnistosta on myyty pois, mutta samanaikaisesti myös Suomen lipun alle on tullut uusia aluksia. Kauppalaivaston keski-ikä on kuitenkin edelleenkin korkeampi kuin EU:ssa keskimäärin. Kauppa-alusluettelo on merkittyjen alusten keski-ikä on tällä hetkellä 19,5 vuotta. Varustamoiden tämänhetkinen tilauskanta on noin 13 alusta.

Suomalaisten merenkulkijoiden lukumäärän kehitys on viime vuosina ollut aleneva. Merenkulkulaitoksen ylläpitämän merimies-

rekisterin mukaan suomalaisten merenkulkijoiden lukumäärä väheni henkilötyövuosina mitattuna 9 418 henkilöstä 7 952 henkilöön eli noin 16 prosentilla vuosien 2000—2007 välisenä aikana.

Ulkomaanliikenteen aluksilla toimi vuonna 2007 henkilötyövuosina mitattuna noin 6 600 henkilöä. Tukijärjestelmän piirissä olevilla aluksilla työskentelee tällä hetkellä noin 5 500 merenkulkijaa. Näistä matkustaja-aluksilla työskentelevien osuus on noin 3 450 ja lastialuksilla työskentelevien osuus noin 2 050. Ulkomaalaisten työntekijöiden, joista suurimmat ryhmät olivat ruotsalaiset ja virolaiset merenkulkijat, osuus Suomen kauppalaivaston työntekijöistä oli 3,4 prosenttia vuonna 2007.

Merimieseläkelain soveltamisalan laajentaminen

Merimieseläkelain soveltamisalasta säädetään 4 §:ssä. Lakia sovelletaan työntekijään, joka tekee merimieslaissa tarkoitettua työtä erilaisissa ulkomaanliikenteeseen käytettävissä suomalaisissa kauppa-aluksissa ja merellä ansiotarkoituksessa toimivassa suomalaisessa pelastus- tai kalastusaluksessa sekä muunlaisessa suomalaisessa jäänmurtajalaksissa kuin satamajäänmurtajassa. Lakia sovelletaan 4 §:ssä mainituilla edellytyksillä myös ulkomaiselle laivanvarustajalle vuokrattuun ulkomaanliikenteessä olevaan kauppa-alukseen. Niin ikään lakia sovelletaan työntekijöihin, jotka tekevät työnantajan määräyksestä merenkulun piiriin kuuluvaa työtä väliaikaisesti muualla kuin edellä mainituissa aluksissa.

Sen sijaan kotimaanliikenne ei nykyisin kuulu merimieseläkelain soveltamisalan piiriin. Merimieseläkelain soveltamisalaan kuuluu nykyään kaikki meriliikenteessä käytävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetussa laissa tarkoitettu liikenne ja lisäksi muuta liikennettä. Kun meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetussa laissa tarkoitettu liikenne ehdotetaan laajennettavaksi kattamaan myös tietyn osan kabotaasiliikenteestä, on perusteltua samassa yhteydessä myös muuttaa merimieseläkelain soveltamisalaa vastaamaan tukilainsäädännön soveltamisalaa.

Miehistön vaihtokustannusten korvaaminen

Suomalaisessa aluksessa työskentelevä työntekijä on eräissä tilanteissa oikeutettu matkustamaan kotimaahan työnantajan kustannuksella. Näistä matkoista on säännöksiä sekä merimieslaissa (423/1978) että merimiesten vuosilomalaissa (433/1984). Matkoista syntyvistä kustannuksista valtio maksaa puolet tietyin rajoituksin. Miehistön vaihdon tuki on nykyisen lainsäädännön mukaan yhteensä noin 0,3 miljoonaa euroa vuodessa.

Merimieslaki

Merimieslain 52 §:n mukaan Suomessa asuvalla työntekijällä on työsuhteen päättyessä muualla kuin Suomessa oikeus vapaaseen kotimatkaan kotipaikkakunnalleen. Matkan ajalta työntekijällä on oikeus myös ylläpitoon. Edellytyksenä vapaalle kotimatka-oikeudelle on, että työsuhte on kestänyt keskeytymättä kuusi kuukautta. Vastaava oikeus kotimatkaan on myös Euroopan talousalueeseen kuuluvalla työntekijällä silloin, kun työsuhte päättyy muualla kuin hänen kotimaassaan. Oikeutta vapaaseen kotimatkaan ei kuitenkaan ole, jos työntekijällä olisi ollut mahdollisuus viimeksi kuluneen kolmen kuukauden aikana irtisanoa työsuhte jossain kotimaansa satamassa.

Jos aluksen arvioidaan saapuvan kuukauden kuluessa vapaan kotimatka-oikeuden syntymisestä sellaiseen satamaan, josta kotimatka on järjestettävissä huomattavasti pienemmin kustannuksin, työntekijän on jatkettava työtään tuohon satamaan asti. Työntekijän kotimatka alkaa vasta tuosta satamasta.

Työntekijän on irtisanoessaan tai purkaessaan työsuhteensa samalla pyydettävä vapaata kotimatkaa. Valtio korvaa puolet kotimatkasta aiheutuvista kustannuksista. Valtio korvaa puolet myös matkakustannuksista, jotka syntyvät korvaavan työntekijän lähettämisestä Suomesta.

Merimieslain 53 §:ssä säädetään työntekijän oikeudesta vapaaseen matkaan tartuntataudin tai sodanvaaran johdosta. Työntekijällä on oikeus vapaaseen kotimatkaan ylläpitoineen, jos työsuhteen päättymisen syynä on työntekijän terveyttä uhkaava tartuntatauti tai

alus on vaarassa joutua sotaakäyvän valtaamaksi taikka alttiiksi sotavahingolle. Työntekijällä on oikeus vapaaseen matkaan myös silloin, kun hänet on pyynnöstään sodanvaaran tai tartuntataudin johdosta lomautettu.

Merimieslain 53 §:n mukainen matka-oikeus sisältää matkan lähimmälle paikkakunnalle, jolla työsuhte on päättyä, jos työnantaja olisi sen irtisanonut. Merimieslain 53 §:n mukainen matka-oikeus on toissijainen suhteessa merimieslain 52 §:ssä säädettyyn vapaaseen kotimatka-oikeuteen. Pyytäessään lomautusta tai irtisanoessaan työsuhteen työntekijän on samalla pyydettävä vapaata kotimatkaa.

Suomessa asuvan työntekijän tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalaisen matkasta valtio maksaa puolet. Myös tilalle tulevan työntekijän matkakustannuksista maksetaan puolet valtion varoista silloin, kun työntekijä lähetetään Suomesta.

Merimieslain 54 §:ssä säädetään työntekijän oikeudesta vapaaseen matkaan erityisissä tapauksissa. Työnantajan yksin maksettavaksi jää osa säännöksessä luetelluista matkoista. Valtio osallistuu tässä pykälässä mainittujen matkojen osalta kustannusten korvaamiseen ainoastaan silloin, kun kyse on isyysloman taikka vanhempain- tai hoitovapaan yhteyteen liittyvästä matkasta sekä silloin, kun työntekijän työsuhte on päättynyt koeaikana ja työntekijällä tästä syystä on oikeus vapaaseen matkaan. Näistä matkoista aiheutuvista kustannuksista valtio maksaa puolet. Vastaavasti valtio maksaa puolet Suomesta tilalle lähetettävän työntekijän matkakustannuksista.

Merimiesten vuosilomalaki

Oikeudesta vapaaseen matkaan vuosiloman yhteydessä säädetään merimiesten vuosilomalain 16 §:ssä. Sen mukaan vuosilomaan oikeutetulla työntekijällä on oikeus vapaaseen matkaan ylläpitoineen sille paikkakunnalle, jonka satamassa loma on annettava. Tällaisena satamana voi tulla kyseeseen suomalaisen tai Suomessa asuvan työntekijän osalta jokin Suomen satamista. Muulle työntekijälle loma on annettava työntekijän kotimaan satamassa taikka satamassa, jossa työsuhte on solmittu. Vuosiloman päätyttyä

työntekijällä on vastaava oikeus vapaaseen matkaan alukselle.

Oikeutta vapaisiin matkoihin ei kuitenkaan ole, jos työntekijä on aikaisemmin saman lomanmääräytymiskauden aikana jo saanut saman etuuden. Oikeutta ei myöskään ole sellaiselta lomanmääräytymiskaudelta, jonka aikana työntekijä on käyttänyt oikeuttaan merimieslain 54 §:n 3 momentin mukaiseen vapaaseen kotimatkaan isyysloman taikka vanhempain- tai hoitovapaan yhteydessä ja jos vuosiloma tai sen osa on annettu näiden perhevapaiden yhteydessä.

Jos aluksen lasketaan kuukauden kuluessa lomaoikeuden syntymisestä saapuvan satamaan, josta matka lomalle voidaan järjestää huomattavasti pienemmin kustannuksin kuin jos matkalle lähdettäisiin heti lomaoikeuden synnyttyä eikä työntekijä ole halukas siirtämään lomaansa alkamaan mainitusta satamasta, hänen on itsensä maksettava kustannusten erotus.

Merimiesten vuosilomalain mukaisista vapaista matkoista aiheutuvista kustannuksista valtio maksaa puolet. Eräin edellytyksin valtion varoista maksetaan myös matkakustannuksia satamasta työntekijän kotipaikkakunnalle.

Vuorottelujärjestelmä ulkomaan meriliikenteessä

Suomalaisessa ulkomaanliikenteeseen käytettävässä aluksessa noudatettavista työajoista säädetään merityöaikalaissa. Mainitun lain 20 b §:n nojalla työnantajien yhdistyksillä ja työntekijöiden yhdistyksillä, joiden toimintapiiri käsittää koko maan, on oikeus eräiltä osin sopia työajoista merityöaikalain säännöksistä poiketen. Ulkomaanliikenteessä liikennöivillä aluksilla noudatettavista työajoista ja niihin liittyvistä vuorottelujärjestelmistä on sovittu työnantaja- ja työntekijäjärjestöjen kesken solmituissa työehtosopimuksissa.

Vuorottelujärjestelmällä tarkoitetaan sellaista järjestelmää, jossa työntekijöiden työ- ja vapaavuorot toistuvat mahdollisimman säännönmukaisesti. Merenkulkualan eri työehtosopimusten vuorottelujärjestelmiä koskevat määräykset eroavat jonkin verran toisistaan, mutta pääperiaatteet ovat monelta osin samat. Vuorottelujärjestelmälle on tun-

nusomaista, että siinä ollaan yksi pitempi jakso työssä, jonka jälkeen jäädytään vapaalle. Työ- ja vapaajaksojen keskinäinen suhde vaihtelee 2:1—1:1. Työjakson pituus voi olla kaukoliikenteessä enintään 16 viikkoa ja muussa ulkomaanliikenteessä kahdeksan viikkoa. Yleisimmin käytössä olevissa vuorottelujärjestelmissä työjakso on joko neljä tai kuusi viikkoa. Työnantaja maksaa vuorottelujärjestelmän mukaisista miehistöjen vaihdoista aiheutuvat matkakustannukset, vapaa- vuorolle lähtevän miehistön matkat Suomeen ja toisaalta korvaavan miehistön matkakustannukset alukselle. Valtio ei osallistu näiden matkakulujen maksamiseen.

Valtio korvaa monissa eri tilanteissa kustannuksia, jotka syntyvät työntekijän matkustaessa kotiinsa ja toisaalta korvaavan työntekijän lähettämisestä alukselle. Kaikista työnantajille syntyvistä matkakustannuksista korvataan valtion varoista merimieslain ja merimiesten vuosilomalain nojalla noin 10—15 prosenttia. Korvauksen ulkopuolelle jää kuitenkin merkittävin osa matkakustannuksista, jotka syntyvät vuorottelujärjestelmän mukaisista miehistöjen vaihdoista ulkomailla.

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaisten ja EU:n lainsäädäntö

Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle (Komission tiedonanto C(2004) 43)

Meriliikenteen valtiontukien määräytymisestä ei ole olemassa Euroopan yhteisön direktiivejä tai asetuksia, vaan meriliikenteen valtiontuesta on annettu yhteisön suuntaviivat. Sen sijaan Euroopan yhteisön neuvosto on antanut asetuksen Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamisesta koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EY) N:o 659/1999, jossa säännellään tukien takaisinperimistä.

Merenkulku ja ilmailiikenne 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 ja palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) ETY N:o 3577/92.

Perustamissopimuksen 88 artiklassa Euroopan yhteisön komissiolle on annettu tehtäväksi valvoa yhteisön jäsenvaltioiden myöntämiä valtiontukia. Tässä ominaisuudessa se 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 tarkoitus tarkastella uudelleen viimeistään vuonna 2011.

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

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) valtioiden kansalaiset.

Euroopan yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivojen 4 luvun mukaan miehistön vaihtoon tarkoitettulla tuella pyritään alentamaan yhteisön merenkulkijoiden palkkaamisesta aiheutuvia kustannuksia erityisesti kaukaisilla vesillä liikennöivillä aluksilla. Tukea, joka ei yhdessä muiden tukien kanssa saa ylittää 11 luvussa määrättyä enimmäismäärää, voidaan myöntää Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden rekistereihin merkityillä aluk-

silla työskentelevien yhteisön merenkulkijoiden kotimaahan palaamisesta aiheutuvien kustannusten maksamista tai palauttamista varten.

Komissio on meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoissa määritellyt meriliikenteessä hyväksyttävien valtiontukien suurimman sallitun tukitason. Suuntaviivoissa määriteltyjen tukien enimmäismäärään luetaan myös miehistön vaihdon tukeminen. Tukien yhteenlaskettu määrä ei saa ylittää alusliikenteestä ja merenkulkijoilta kerättävien verojen ja sosiaaliturvamaksujen kokonaismäärää.

Kansainvälinen kehitys

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

kabotaasiliikenteen tukeminen vaihtelee suuresti eri maiden välillä. Saarikabotaasiliikennettä ei tueta lainkaan esimerkiksi Saksassa, Alankomaissa, Belgiassa ja Irlannissa. Sen sijaan saarikabotaasiliikennettä tuetaan eri muodoissa Tanskassa, Norjassa, Isossa-Britanniassa, Kreikassa, Ranskassa ja Italiasa. 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 mantereen ja Gotlannin välillä 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 muualta 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.

2.3 Nykytilan arviointi

Lähdeverovelvolliset kuuluvat lastialuksilla meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain mukaan tuen piiriin lähdeveron ja työnantajan sosiaaliturvamaksun osalta. Lähdeverovelvollisia ovat ne merenkulkijat, joilla on kotipaikka muualla kuin Suomessa olivatpa he EU:n alueelta, kuten esimerkiksi Ruotsista tai Virosta, tai kolmansista maista. Lähdeveron osuus lastialusten miehistökustannustukeen sisältyneistä veroista on vuonna 2007 ollut noin yksi prosenttia. Lastialuksilla lähdeverovelvollisten kuuluminen tuen piiriin on turvannut työvoiman saatavuutta. Lähdeveron osuus matkustaja-alusten miehistökustannustukeen sisältyneistä veroista on vuonna 2007 ollut noin 0,6 prosenttia. Lähdeveron ja työnantajan sosiaaliturvamaksun sisällyttäminen tukeen myös matkustaja-aluksilla helpottaisi työvoiman saatavuutta ja matkustajien käyttämiä kieliä taitavan ja heidän kulttuuriaan tuntevan henkilökunnan palkkaamista aluksille.

Koska meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain mukaan tuen edellytyksenä on ulkomaan meriliikenteen ehdon täytyminen, kotimaanliikenne ja sellainen ulkomaanliikenne, jossa

kotimaanliikennettä on yli puolet toimintaajasta, eivät ole oikeuttaneet tukeen. Tämä asettaa kotimaanliikenteen alukset ankaraan kansainväliseen kilpailutilanteeseen, koska kabotaasiliikenne on EU:n sisällä vapaata kansainväliselle kilpailulle. Yhä useammin Suomen kotimaanliikenteessä toimivat alukset toimivat ulkomaan lipun alla ja saavat usein toisesta maasta ulkomaan meriliikenteen tukea toimiessaan Suomen rannikolla. Tilanne on koettu epäkohdaksi sekä suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyden että huoltovarmuuden kannalta. Hinaajat ja työntäjät, jotka kuljettavat lastiproomuja, ovat kansainväliselle kilpailulle alttiita. Saarikabotaasissa 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.

Suomalaisten satamien ulkopuolella tapahtuvassa cross trade -liikenteessä miehistön vaihtojen kalleus vähentää kannattavuutta.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Suomen kaltaisessa maassa oman kauppalaivaston tarvetta korostaa syrjäinen sijainti ja ulkomaankaupan riippuvuus merikuljetuksista Itämeren yli. Jo pelkästään huoltovarmuusnäkökohdat edellyttävät riittävän suurta kotimaista tonnistoja. Tarvittavan aluskannan määrää ja rakennetta ei kuitenkaan ole määritetty. Yleisesti kuitenkin katsotaan, että nykyinen tonnisto alkaa olla riskirajoilla huoltovarmuuden näkökulmasta.

Huoltovarmuusnäkökohtien ohella omaa kauppalaivastoa tarvitaan, jotta merenkulullinen osaaminen säilyy maassamme. Alaan liittyvää osaamista tarvitaan monissa muissakin tehtävissä, kuten valtion aluksilla, luotsauksessa, jäänmurrossa, merenmittauksessa, satamissa, laivanrakennuksen piirissä ja hallinnossa.

Muita kotimaista tonnistoa ja merenkulusta osaamista puoltavia seikkoja ovat meriturvallisuus, kun otetaan huomioon Suomen pitkä ja karikkoinen rannikko ja kyky hoitaa kuljetuksia myös vaikeissa talviolosuhteissa, sekä vaikutukset alan työllisyyteen. Myös nuoriso hakeutuu merenkulkualalle, jos kauppalaivasto pystyy tarjoamaan työpaikkoja. Tämä puolestaan vaikuttaa positiivisesti alan koulutusjärjestelmien kehittämiseen.

Aluksilla muodostuneet rahtitulot koituvat pääosin Suomen hyväksi kun alukset toimivat Suomen lipun alla. Esimerkiksi vuonna 2005 suomalaisten varustamoiden tulot ulkomaanliikenteestä olivat 1 985 miljoonaa euroa. Tästä oli suomalaisten omistamien alusten osuus 57 prosenttia eli 1 131 miljoonaa euroa. Loppuosa oli ulkomailta vuokratuilla aluksilla ansaittuja tuloja. Kun varustamoiden ulkomaanliikenteen tuloista vähennetään menot ulkomaille, kuten satamamaksut ja polttoaine, Suomeen jäi tuloista 1 208 miljoonaa euroa. Ilman suomalaista tonnistoa kyseinen summa olisi jouduttu maksamaan ulkomaille. Varustamoille palautettavan tuen osuus rahtituloista on vain noin 7—8 prosenttia.

Varustamotoiminta luo samalla kysyntää monille muille meriklusterin osa-alueille, kuten telakoille, alihankkijoille sekä rahoitus- ja vakuutuslaitoksille. Suomen meriklusteri 2008 –tutkimuksessa todetaan, että Suomen meriklusteri on useiden merellisten elinkeinon muodostama toiminnallinen kokonaisuus, jossa klusteriin kuuluvat yritykset ja toimijat ovat kiinteässä vuorovaikutussuhteessa toisiinsa ja hyödyntävät näin syntyvää verkostoa. Meriklusteri työllistää suoraan merisektoriin liittyvissä toiminnoissa yli 43 000 henkilöä ja klusterin vaikutus ulottuu suoraan ja välillisesti kaikille toimialoille koko yhteiskuntaan. Suomessa on 66 varustamo, joiden liikevaihto vuonna 2006 oli 2 460 miljoonaa euroa ja henkilöstömäärä 9 560.

Meriklusteritutkimuksessa korostetaan myös huoltovarmuusnäkökohtia. Ratkaisevaa huoltovarmuuden kannalta on, että mahdollisessa kriisitilanteessa on käytettävissä riittävästi Suomen lipun alla olevia laivoja ja suomalaisessa määräysvallassa olevia laivoja, minkä lisäksi tarvitaan myös riittävästi

osaavia, ammattitaitoisia ja Suomen erityisolosuhteet hallitsevia merenkulkijoita. Parhaiten huoltovarmuudelle asetetut tavoitteet toteutuvat siten, että suomalaisille varustamoille luodaan tärkeimpien kilpailijamaiden kanssa yhdenvertaiset toimintaedellytykset, jolloin uusia aluksia on odotettavissa Suomen lipun alle ja merenkulkualan kiinnostus ammattina säilyy nuorison keskuudessa.

Samoin tutkimuksessa korostetaan sitä, että Itämeren ja erityisesti Venäjän kuljetusten kasvu tarjoavat suuria mahdollisuuksia myös suomalaisille varustamoille. Suomen kauppalaivaston kasvu kuitenkin edellyttää EU:n suomien mahdollisuuksien täysimääräistä hyödyntämistä. Tutkimuksen mukaan kiireisin toimenpide on merenkulkuelinkeinojen verotusjärjestelmän uudistaminen luomalla kilpailukykyinen tonnistoverojärjestelmä varausmahdollisuuksineen.

Esityksessä lähdeverovelvollisten sisällyttämisessä tuen piiriin matkustaja-aluksilla tavoitteena on erityisesti työvoiman saatavuuden turvaaminen ja matkustajien käyttämiä eri kieliä taitavien henkilöiden palkkaaminen matkustaja-aluksille. Kabotaasiliikenteessä tuen tavoitteena on erityisesti suomalaisten alusten kilpailukykyyn turvaaminen kireässä kilpailussa ja muiden maiden tukemassa liikenteessä. Miehistön vaihdon tuen tavoitteena on parantaa suomalaisten alusten kilpailukykyä cross trade -liikenteessä.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Rajoitetusti verovelvollisten tuen laajentaminen matkustaja-aluksille

Matkustaja-alusten miehistökustannuksia koskeva tuki ehdotetaan laajennettavaksi ja vakinaistettavaksi lastialustuen kaltaiseksi myös siinä, että rajoitetusti verovelvollisten osalta 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-aluksille. Tuki kohdistuu vain kahteen tukierään. Yleisesti verovelvollisten tuki kohdistuu 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 tarkoitettu 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 tuen piiriin pääsisivät sellaiset alukset, jotka vähintään puolet toiminta-ajastaan olisivat joko ulkomaan meriliikenteessä tai kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä. Kotimaan meriliikenteen perusteella tuen piiriin kuuluvat alukset voivat 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 ei kuuluisi tuen piiriin.

Merimieseläkevakuutusjärjestelmän laajentaminen tukikelpoiseen kabotaasiliikenteeseen

Esityksessä ehdotetaan laajennettavaksi merimieseläkevakuutusjärjestelmää osaan kabotaasiliikenteestä. Merimieseläkelakia sovellettaisiin kotimaan meriliikenteessä olevassa suomalaisessa lastialuksessa, hinaajassa tai työntäjässä, joka on merkitty meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain mukaiseen kauppaa-alusluetteloon.

Kotimaanliikenne on nykyään merimieseläkevakuutusjärjestelmän ulkopuolella. Nyt esitetään, että tukikelpoisilla aluksilla tehtävä työ merellä tulisi merimieseläkejärjestelmän piiriin. Tukikelpoisia olisivat lastialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 sekä hinaajat ja työntäjät, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300. Näillä työskentelevistä ehdotetaan maksettavaksi merimieseläkevakuutusmaksua, jonka tukeen oikeuttava työnantajan merimieseläkevakuutusmaksu on tällä hetkellä 11 prosenttia merityötulosta.

Eläkevakuutusjärjestelmä koskisi kaikkia kauppaa-alusluetteloon merkittyjä aluksia, mutta tukea maksettaisiin vain, jos tuen edellytykset täyttyvät. Niinpä esimerkiksi pääasiassa kotimaanliikenteessä sisävesialueella liikennöivät alukset, satamahinauksessa olevat alukset sekä lastialukset, joiden bruttovetoisuus on pienempi kuin 500 sekä hinaajat ja työntäjät, joiden bruttovetoisuus on pienempi kuin 300, eivät olisi merimieseläkevakuutusjärjestelmän piirissä. Jos alusta ei ole katsastettu vähintään itämerenliikenteeseen tai vaativampiin olosuhteisiin, sillä työskentelevät eivät myöskään olisi merimieseläkevakuutusjärjestelmän piirissä.

Miehistön vaihdon tuen laajentaminen nykyisestä

Esityksessä ehdotetaan laajennettavaksi työnantajien oikeutta saada korvausta valtion varoista matkakustannuksista. Korvattavaksi ehdotetaan ensinnäkin kustannuksia, jotka syntyvät miehistöjen vaihtojen yhteydessä tehtävistä matkoista Suomeen tai Suomesta.

Euroopan yhteisön komissiosta saadun alustavan kannanoton mukaisesti korvattaisiin myös matkat Suomen ulkopuolella sijaitsevasta satamasta olevasta aluksesta muuhun Euroopan yhteisön jäsenvaltioon tai Euroopan talousalueeseen kuuluvaan valtioon taikka matkat Suomen ulkopuolella sijaitsevassa satamassa olevalle alukselle muusta Euroopan yhteisön jäsenvaltiosta tai Euroopan talousalueeseen kuuluvasta valtiosta. Korvausprosentti olisi sama kuin muidenkin valtion varoista korvattavien matkakustannusten kohdalla eli valtio korvaisi puolet Suomen ulkopuolella tapahtuvista miehistön vaihtokustannuksista muussa Suomen ulkomaan meriliikenteessä kuin Suomeen säännöllisesti suuntautuvassa linjaliikenteessä. Edellytyksenä olisi, että alus on merkitty kauppaalusluetteloon ja se on pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä. Suomessa tapahtuvia miehistön vaihtokustannuksia ei korvattaisi, ei myöskään Suomen ulkopuolella tapahtuvia miehistön vaihtokustannuksia, jos alus on säännöllisesti Suomeen suuntautuvassa linjaliikenteessä. Tukiviranomaisena toimisi työ- ja elinkeinoministeriö vastaavasti kuin myös muissa nykyisen lain mukaisissa miehistön vaihtoon liittyvissä korvauksissa.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain muuttaminen esityksen mukaisesti merkitsee tukien lisäystä. Olemassa olevan aluskannan ja alusten miehistömäärien perusteella kustannusvaikutukset olisivat karkeasti arvioiden yhteensä noin 0,9 miljoonaa euroa vuodessa. Vuonna 2009 kustannusvaikutukset olisivat 0,55 miljoonaa euroa.

Matkustaja-aluksilla työskentelevien rajoitetusti verovelvollisten sisällyttäminen tuen piiriin merkitsisi tuen lisäystä arviolta 0,2 miljoonaa euroa vuodessa. Säännöllistä matkustaja-alusliikennettä yhteisön satamien välillä harjoittavilla matkustaja-aluksilla tukea voidaan myöntää vain EU- ja ETA-alueen kansalaisille.

Saarikabotaasissa Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välillä toimii Suomen lipun alla tällä hetkellä yksi alus, jonka aiheuttama miehistökustannustuen lisäys olisi 0,25 miljoonaa euroa vuodessa. Rannikkokabotaasissa toimii tällä hetkellä Suomen lipun alla yksi alus, jonka aiheuttama miehistökustannustuen lisäys olisi 0,45 miljoonaa euroa vuodessa. Tällä hetkellä Suomessa ei toimi ainuttakaan hinaajaa tai työntäjää, joka täyttäisi kuvatut bruttovetoisuusrajat ja olisi katsastettu itämerenliikenteeseen tai vaativampiin olosuhteisiin ja joka toimisi muussa toiminnassa kuin satamahinauksessa.

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain muutosehdotukseen liittyvät merimieseläkelain muutokset eivät käytännössä tällä hetkellä toisi uusia työntekijöitä merimieseläkelain piiriin. Lainkohdat koskisivat vain sellaisia merenkulkijoita, jotka ovat jo nykyisin voimassa olevien säännösten mukaisesti Merimieseläkekassan eläkejärjestelmässä. Jatkossa ehdotettujen soveltamisalalajennusten vuoksi merimieseläkelain mukaisesti vakuutetuiksi voisi käytännössä tulla sellaisia työntekijöitä, jotka eivät nykyisen lainsäädännön mukaan kuuluisi merimieseläkelain soveltamisalaan. Tässä vaiheessa on kuitenkin mahdollista arvioida tällaisten työntekijöiden määrää ja sitä, miten merimieseläkelain soveltamisalan laajennukset vaikuttaisivat merimieseläkelain 152 §:n mukaiseen valtion osuuden euromäärään.

Miehistön vaihdon tuen laajentaminen nykyisestä merkitsisi valtion menojen lisäystä ainakin noin 650 000 eurolla vuosittain. Ulkomaan meriliikenteessä toimivien alusten miehistöjen kotimatkoista aiheutuu suomalaisille varustamoille yhteensä noin 2,2 miljoonan euron kustannukset vuosittain. Näistä kustannuksista valtio korvaa jo merimieslain ja merimiesten vuosilomalain nojalla 310 000 euroa.

Ehdotusten mukaiset eri tukitehtävien lisäykset merkitsisivät yhteensä noin 1,55 miljoonan euron vuotuista menojen lisäystä valtion budjettiin.

Lisätuen maksaminen edellyttää notifiointia Euroopan komissiolle. Ehdotuksen mukaisen lisäysten ei arvioida ylittävän meren-

kulun valtiontuen suuntaviivojen mukaista tukikattoa.

Vuoden 2009 talousarvioesitykseen sisältyvät miehistökustannusten tuet

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantaminen (31.30.43)	95,223 milj. euroa
Eräät merimiespalvelut (32.40.51)	1,450 milj. euroa
Valtion osuus merimieseläkekassan menoista (33.40.50)	46,400 milj. euroa
Merityötulovähennys	25,000 milj. euroa
YHTEENSÄ	168,073 milj. euroa
Henkilötyövuosia (31.8.2008)	5 300
Tuet euroa/henkilötyövuosi	31 712

Lukuihin sisältyvät myös merimiespalvelulain (447/2007) mukainen valtion osuus ja kaikki valtion osuudet työnantajille merimiesten matkakustannuksiin, valtion osuus Merimieseläkekassan menoista sekä merityötulovähennyksen vaikutus valtiontalouden kannalta.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Tuen laajennukset lisääisivät hieman tukiviranomaisena toimivan Merenkululaitoksen tehtäviä, mutta alusten arvioitu määrä huomioon ottaen tehtävien lisäys jäisi alle 10 prosenttiin tukiviranomaisen tehtävien kokonaismäärästä. Myös työ- ja elinkeinoministeriön sekä Merimieseläkekassan tehtävät lisääntyisivät hieman.

4.3 Ympäristövaikutukset

Ehdotettu kotimaan meriliikenteen tuen lastialusten bruttovetoisuusraja 500 sekä hinaajien ja työntäjien bruttovetoisuusraja 300 vaikuttaisi siten, että Suomen rannikkovesillä kulkevien alusten turvallisuustaso ja varustelu soveltuvat aiempaa vaativampiin olosuhteisiin. Tällä on merionnettomuuksia ja meriympäristövahinkoja ennalta ehkäiseviä vai-

kutuksia. Lailla ei olisi muita merkittäviä ympäristövaikutuksia.

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, merenkulualan tutkimus- ja koulutustoiminta, merenkulualan hallinto sekä telakkateollisuus alihankkijoihin. Ehdotukset parantavat osaltaan Suomen lipun alla purjehtivien alusten mahdollisuuksia kilpailla muiden maiden lippujen kanssa ja siten lujittavat Suomen meriklusteria ja parantavat Suomen rannikon satamien välisen meriliikenteen huoltovarmuutta.

5 Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja aineisto

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä sekä Merenkululaitoksessa, Merimieseläkekassassa ja työ- ja elinkeinoministeriössä. Esitys liittyy valtiovarainministeriössä valmisteltuun tonnistoverolainsäädännön uudistamishankkeeseen.

Suomen kauppalaivaston kilpailukyyn turvaamista koskeva liikenne- ja viestintäministeriön, valtiovarainministeriön ja työ- ja elinkeinoministeriön yhteinen tilanneselvitys oli talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsitellyssä 17 päivänä kesäkuuta 2008. Talouspoliittinen ministerivaliokunta merkitsi tilanneselvityksen tiedoksi ja puolsi valmistelutyön jatkamista meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantamisesta annetun lain muutoksen valmistelun osalta siten, että selvitetään rajoitetusti verovelvollisia koskevan lähdeveron ja työnantajan maksaman sosiaaliturvamaksun palauttamisen säännösten yhtenäistämistä sekä tuen ulottamista koskemaan eräitä uusia alusryhmiä. Lisäksi ministerivaliokunta puolsi merityöaikalain muutoksen valmistelun jatkamista siten, että selvitetään miehistön vaihtoon

tarkoitettua tuen ulottamista koskemaan pääsääntöisesti ulkomaan meriliikenteessä olevien alusten työnantajille syntyviä eräitä matkakustannuksia. Myös tonnistoverolain muutoksen valmistelun jatkamista puollettiin. Talouspoliittisen ministerivaliokunnan kannanotton mukaan muutoksia käsitellään hallituksen päättäessä vuoden 2009 talousarvioesityksestä.

5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Liikenne- ja viestintäministeriö on 4 päivänä syyskuuta 2008 pyytänyt lausunnon seuraavilta tahoilta: oikeusministeriö, valtiovarainministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Ahvenanmaan läänin hallitus, Huoltovarmuuskeskus, Merimieseläkekassa, Merenkululaitos, Suomen Varustamot ry, Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Suomen Konepäällystöliitto ry, Suomen Merimies-Unioni ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Suomen Satamaliitto, Satamaoperaattorit ry, Kristina Cruises Oy, Mopro Oy ja ESL-Shipping Oy.

Annetuissa lausunnoissa puollettiin lakiehdotuksia. Suomen Varustamot ry:n lausunnossa todettiin, että ehdotuksista puuttuu kilpailukykyä parantavia toimia, joita eräissä kilpailijamaissa on käytössä ja jotka pitäisi myös Suomessa ottaa käyttöön. Elinkei-

noelämän keskusliitto EK ja Satamaoperaattorit ry katsoivat, että tuki pitäisi laajentaa myös offshore-toimintaan. Kristina Cruises Oy esitti lausuntonaan, että tuki pitäisi laajentaa kotimaan matkustaja-alusliikenteeseen. Mopro Oy katsoi, että tuettavan kabo-taasiliikenteen piiriin tulisi ottaa myös Saimaan kanavan kautta rannikkosatamiin tai Ahvenanmaalle tapahtuva liikenne.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy valtion vuoden 2009 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Lakiehdotukset sisältävät vuoden 2009 aikana voimaan tulevia tuen laajennuksia, jotka koskevat rajoitetusti verovelvollisia matkustaja-aluksilla työskenteleviä merenkulkijoita ja kotimaan meriliikenteessä toimivilla lastialuksilla sekä hinaajilla ja työntäjillä työskenteleviä merenkulkijoita ja miehistön vaihtoja. Tuen maksamiseksi vuoden 2009 aikana on välttämätöntä käsitellä lakiehdotukset vuoden 2009 talousarvioesityksen yhteydessä.

Esitys liittyy valtiovarainministeriössä valmisteltuun tonnistoverolainsäädännön muuttamista koskevaan hallituksen esitykseen. Molemmilla esityksillä pyritään saattamaan suomalaisen merenkulun kansainvälinen kilpailukyky muiden Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden tasolle.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta

3 §. Määritelmät. Pykälän ehdotetussa uudessa 6 a kohdassa tarkoitettaisiin 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 liikenteen Manner-Suomen meren rannalla sijaitsevien satamien välillä.

Määritelmä liittyy niin sanottuun kabo-taasiliikenteen tukeen. Jos alus hakee tukea sillä perusteella, että se on toiminut pääasiassa kotimaan meriliikenteessä, vaaditaan lisäedellytysten täyttymistä. Tuen lisäedellytyksenä on, että kyseessä on lastialus, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, tai hinaaja tai työntäjä on bruttovetoisuudeltaan vähintään 300, ja että alus on katsastettu itämerenliikenteeseen, lähiliikenteeseen, euroopanliikenteeseen tai kaukoliikenteeseen. Lisäksi on voitava todeta, että alus toimii kansainväliselle kilpailulle alttiissa meriliikenteessä. Tämä yleensä merkitsee, että vastaavilla reiteillä toimii myös aluksia, jotka purjehtivat ulkomaan lipun alla.

4 §. Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon. Alus voidaan merkitä kauppa-alusluetteloon useallakin perusteella, jos useat kohdissa 1—3 mainitut edellytykset ovat olemassa. Aluksen liikennöinnin osalta kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksenä on vakaa tarkoitus ja edellytykset toimia suunnitellussa liikenteessä. Tästä ero-

tuksena tuen myöntämisen edellytyksenä on toteutunut ja vaatimukset täyttävä liikennöinti sekä toteutuneet ja vaatimukset täyttävät miehistökustannukset.

Pykälän 1 momentin 1 kohta vastaa nykyisen lain 4 §:n 1 momentin sisältöä.

Pykälän 1 momentin ehdotetun uuden 2 kohdan mukaan kauppa-alusluetteloon on merkittävä sellainen Suomen alusrekisterissä oleva lastialus, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500 ja uuden 3 kohdan mukaan sellainen Suomen alusrekisterissä oleva hinaaja tai työntäjä, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300. Aluksen tulee olla katsastettu itämerenliikenteeseen, lähiliikenteeseen, euroopanliikenteeseen tai kaukoliikenteeseen ja sen tulee olla tarkoitettu tukivuotena toimimaan pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä. Aluksen bruttovetoisuus ilmenee aluksen katsastusasiakirjoista. Lastialuksilla bruttovetoisuus 500 ja hinaajilla ja työntäjillä bruttovetoisuus 300 on ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdystä kansainvälisessä yleisopimuksessa (SopS 11/1981) tunnettu raja, jota suuremmat alukset ovat näiden kansainvälisten SOLAS-määräysten alaisina. Näiden alusten turvallisuustasoa ja soveltuvuutta kansainvälisesti kilpailluille reiteille vähintään Itämeren alueella voidaan pitää selvänä.

Aluksen on oltava katsastettu itämerenliikenteeseen, lähiliikenteeseen, euroopanliikenteeseen tai kaukoliikenteeseen. Tämän kohdan mukaan ei riitä, 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 on oltava tarkoitettu tukivuotena toimimaan pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan

meriliikenteessä. Tämä merkitsee sitä, että vastaavissa olosuhteissa on alusliikennettä myös muiden valtioiden lippujen alla. Kotimaan meriliikenteen tarkempaa sisältöä on kuvattu edellä 3 §:n 6 a kohdan yksityiskohtaisissa perusteluissa.

10 §. *Tuen myöntämisen yleiset edellytykset.* Muutoksena nykyiseen lakiin tuen piiriin tulisi ehdotuksen mukaan rajoitettua myös kansainväliselle kilpailulle altis kotimaan meriliikenne (niin sanottu saari- ja rannikkokabotaasi). Tukikelpoisia olisivat tällöin ulkomaan meriliikenteessä toimivien lastialusten lisäksi myös sellaiset kotimaan meriliikenteessä toimivat lastialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 ja hinaajat ja työntäjät, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300. Kotimaan meriliikenteeseen käytävien alusten tulisi olla katsastettu vähintään itämerenliikenteeseen ja niiden tulisi toimia kansainväliselle kilpailulle alttiina.

Tukiviranomaisen tulee myöntää tuki, jos kaikki 1 momentissa mainitut 1—5 kohdat täyttyvät. Tuen maksamiselle ei saa asettaa sellaisia ehtoja, joiden täyttymistä laissa ei vaadita. Jos jokin kohdista ei täyty, tukea ei voi myöntää. Tuen myöntäminen on lakiin perustuvaa ja siihen sovelletaan oikeusharkintaa.

Jos tukea haetaan edes osaksi kotimaan meriliikenteen perusteella, aluksen on lisäksi täytettävä 4 §:n 1 momentin mukaiset aluksen bruttovetoisuutta ja katsastustodistuksen mukaista liikennealuetta koskevat vaatimukset siltä ajalta, jolta tukea myönnetään.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä on, että alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä, tai 4 §:n 1 momentin 2 tai 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 eri tavoilla. Ensinnäkin tukiedellytys täyttyy, jos kauppa-alusluetteloon merkitty alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä. Aluksen kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytykset on esitetty edellä 4 §:n 2 ja 3 kohtien yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Toinen 1 momentin 3 kohdan mukainen aluksen liikennöintiä koskeva tilanne, jossa tukiedellytys täyttyy on, kun 4 §:n 1 momentin 2 tai 3 kohdassa tarkoitettu alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä tai ulkomaan meriliikenteessä. Tämän edellytyksen mukaan tuetaan niin sanottua kabotaasiliikennettä merellä Suomen satamien välillä. Jos alus on pääasiallisesti sisävesialueella liikenteessä, tuen edellytykset puuttuvat. 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 4 §:n 1 momentin 2 tai 3 kohdassa tarkoitettulla aluksella tarkoitetaan, on esitetty edellä 4 §:n 2 ja 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 täyttymisen on esitetty edellä 4 §:n 2 kohdan yksityiskohtaisissa perusteluissa. Siltä osin kuin kabotaasitukea haetaan aluksen ulkomaan meriliikenteen osalta, reitin kansainväliselle kilpailulle alttiutta voidaan pitää lähtökohtaisesti selvänä. Tällä säännöksellä laajennetaan tukea myös sellaisiin SOLAS-aluksiin, jotka kuljettavat lastia kansainvälisen kilpailun piirissä milloin Suomen rannikolla ja milloin ulkomaankuljetuksissa.

12 §. *Rajoitettua verovelvollisen merenkulkijan aluksella tehdyn työn perusteella maksettavan tuen määrä.* Pykälän 1 momentin mukaan tukena maksetaan rajoitettua verovelvollisen merenkulkijan osalta kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta palkkatulosta määrä, joka vastaa tukijaksona maksettua lähdeveroa ja työnantajan sosiaaliturvamaksua.

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. Uudistus toteutettaisiin kumoamalla lain 12 §:n 2 momentti, jonka mukaan

1 momentissa tarkoitettua tukea ei kuitenkaan maksettu sellaisesta palkkatulosta, joka maksetaan suomalaiselta matkustajalukselta, joka saa kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa. Ehdotetun uudistuksen jälkeen myös rajoitetusti verovelvollisten merenkulkijoiden aluksella tehdyn työn perusteella maksettaisiin tukena lähdeveron ja työnantajan sosiaaliturvamaksun määrä, kuten on jo aiemmin tapahtunut lastialuksilla. Lähdeveroa maksetaan merityötulosta tehtävän ennakonpidätyksen sijasta pääasiassa sellaisista työntekijöistä, joiden kotipaikka on muualla kuin Suomessa. Ehdotetulla muutoksella pyritään helpottamaan varustamojen työvoiman saantia, mutta muutoksella ei ole tarkoitus asettaa suomalaisia merenkulkijoita heikompaan asemaan kuin muualla kotipaikan omaavia merenkulkijoita. Rajoitetusti verovelvollisten palkkatulon lähdeveron määräytymistä on kuvattu tarkemmin lain 1277/2007 12 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa. Työnantajan sosiaaliturvamaksua tukitekijänä on kuvattu lain 1277/2007 11 §:n 1 momentin 2 kohdan yksityiskohtaisissa perusteluissa.

1.2 Laki merimieseläkelain 4 §:n muuttamisesta

4 §. *Lain soveltamisalaan kuuluva työntekijä.* Merimieseläkelakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettuun lakiin ehdotettuja muutoksia.

Lain 4 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että merimieseläkelain soveltamisalaan sisällytettäisiin meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettuun lakiin tukikelpoiseksi ehdotettu kabotaasiliikenne. Merimieseläkelain soveltamisalaan sisältyisi tällöin sellainen merimieslaissa tarkoitettu työ, jota tehdään kotimaan meriliikenteessä olevassa suomalaisessa lastialuksessa, hinaajassa tai työntäjässä, joka on merkitty meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain mukaiseen kauppa-alusluetteloon. Tästä säädettäisiin 4 §:n 1 momentin ehdotetussa uudessa 4 kohdassa. Vastaavasti nykyisen lain 4 kohta siirtyisi 5 kohdaksi ja 5 kohta 6 kohdaksi.

Merimieseläkelain soveltaminen aluksessa tehtävään työhön edellyttäisi, että alus on merkitty kauppa-alusluetteloon. Ehdotettujen lakimuutosten mukaan lastialuksen tulee olla bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 ja hinaajan sekä työntäjän bruttovetoisuudeltaan vähintään 300. Tämän lisäksi aluksen tulee olla katsastettu vähintään itämerenliikenteeseen tai vaativampiin olosuhteisiin kuten lähiliikenteeseen, euroopanliikenteeseen tai kaukoliikenteeseen. Merimieseläkelain soveltaminen edellyttäisi lisäksi, että alus on pääasiassa kotimaan meriliikenteessä. Tällä tarkoitetaan, että alus on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan meriliikenteessä Suomen aluevesillä suomalaisten satamien välillä. Sellainen kotimaanliikenne, joka on satamahinausta tai sisävesiliikennettä ei olisi kotimaan meriliikennettä.

1.3 Laki merityöaikalain muuttamisesta

19 b §. *Miehistön vaihtokustannusten korvaaminen.* Merityöaikalakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 19 b §, jossa säädettäisiin työnantajan oikeudesta saada korvausta valtion varoista miehistöjen vaihtojen yhteydessä syntyvistä matkakustannuksista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valtion korvausvelvollisuudesta ja korvauksen saamisen edellytyksistä.

Korvaus olisi 50 prosenttia kustannuksista. Matkakustannukset sisältäisivät myös mahdolliset matkan aikana syntyvät ylläpitokustannukset. Korvauksen saaminen edellyttäisi, että kyse on meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetussa laissa tarkoitettusta aluksesta, joka pääasiassa liikennöi ulkomaan meriliikenteessä. Alusta pidetään pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä liikennöivänä, jos se on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan meriliikenteessä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai Suomen aluevesien ulkopuolella. Aikaa, jona alus ei ole ollut toiminnassa esimerkiksi telakoinnin takia, ei lueta aluksen toiminta-aikaan. Pääasiallisesti Suomen aluevesillä liikennöivän aluksen osalta miehistöjen vaihtokustannuksia ei korvattaisi, ei edes silloin, kun alus tilapäisesti toimii ulkomaan liikenteessä.

Korvausoikeuden syntymisen edellytyksenä on lisäksi, että alus on merkitty kauppa-alusluetteloon. Siitä säädetään tarkemmin meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain 4 §:ssä.

Ainoastaan matkakustannukset, jotka aiheutuvat miehistöjen vaihdoista Suomen ulkopuolella korvattaisiin. Korvausoikeuden piiriin kuuluisivat vain matkat alukselta Suomeen ja Suomesta alukselle sekä matkat alukselta muuhun Euroopan yhteisön jäsenvaltioon tai Euroopan talousalueeseen kuuluvaan valtioon ja matkat näistä valtioista alukselle.

Jos alus kuitenkin toimii Suomeen säännöllisesti suuntautuvassa linjaliikenteessä, jäisivät sen miehistön vaihtojen yhteydessä syntyvät matkakustannukset vaille korvausta. Tämä johtuu siitä, että näissä aluksissa miehistöjen vaihdot on mahdollista tehdä Suomessa aivan kuten kotimaan meriliikenteessä toimivillakin aluksilla. Ulkomaiden välinen säännöllinen linjaliikenne kuuluisi korvausoikeuden piiriin. Jos alus on säännöllisessä linjaliikenteessä Suomeen, kuten useimmat kauppa-alusluetteloon merkityt matkustajalukset ja ropax-alukset tällä hetkellä ovat, ehdotettua uutta miehistön vaihdon tukea ei voitaisi myöntää.

Korvausta matkakustannuksista haettaisiin kirjallisesti työ- ja elinkeinoministeriöltä. Korvausta olisi haettava vuoden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jonka aikana korvattava matka on tehty. Jos hakemus tehtäisiin määräajan jälkeen, ei oikeutta korvaukseen olisi. Työ- ja elinkeinoministeriön matkakustannusten korvausta koskevaan päätökseen voisi hakea valittamalla muutosta. Valitusoikeus, toimivaltainen hallinto-oikeus ja muut valituksen tekemiseen liittyvät asiat määräytyisivät hallintolainkäyttölain (586/1996) mukaisesti pykälän 2 momenttiin ehdotetun viittaussäännöksen perusteella.

Työnantajalla on oikeus jo voimassa olevan lainsäädännön nojalla saada korvausta työntekijöiden matkakustannuksista useammalla perusteella. Selvyyden vuoksi ehdotetaan pykälän 3 momenttiin otettavaksi sään-

nös, jonka mukaan oikeutta korvaukseen ei olisi merityöaikalain 19 b §:n nojalla merimieslain mukaisista matkoista tai muista merimiesten vuosilomalain mukaisista matkoista kuin 19 b §:ssä tarkoitetuista matkoista. Muita korvaussäännöksiä on merimieslain 52—56 §:ssä ja merimiesten vuosilomalain 16 §:ssä.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkemmat säännökset lakien voimaantulosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

3 Voimaantulo

Esitykseen sisältyvät lait ehdotetaan tuleviksi voimaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävänä ajankohtana sen jälkeen, kun komissio on tuen hyväksynyt. Lakeja sovellettaisiin 1 päivänä tammikuuta 2009 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen ja eläkevakuutusmaksuihin. Ennen lakien voimaantuloa voitaisiin ryhtyä niiden täytäntönnäpänön edellyttämiin toimenpiteisiin.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Ehdotetuista uusista määritelmistä säädetäisiin lain tasolla.

Ehdotetut kauppa-alusluetteloon merkitsemistä, tuen myöntämisen edellytyksiä ja tuen määrää koskevat muutokset ja merimieseläkelain soveltamisalan muutos sekä miehistön vaihtokustannuksien korvaamista koskevat säännökset on pyritty laatimaan riittävän tarkkarajaisina ja yhdenvertaisuuden sekä oikeusturvan vaatimukset turvaavina.

Ehdotetut lait voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Laki**meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta 21 päivänä joulukuuta 2007 annetun lain (1277/2007) 12 §:n 2 momentti,
muutetaan 4 §:n 1 momentti ja 10 §:n 1 momentin 3 kohta, sekä
lisätään 3 §:ään uusi 6 a kohta seuraavasti:

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

6 a) *pääasiassa kotimaan meriliikenteessä olevalla aluksella* alusta, joka on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan meriliikenteessä Suomen aluevesillä suomalaisten satamien välillä;

3) 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.

10 §

Tuen myöntämisen yleiset edellytykset

Tukiviranomaisen tulee myöntää tuki, jos

3) alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä, tai 4 §:n 1 momentin 2 tai 3 kohdassa tarkoitettu alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä tai ulkomaan meriliikenteessä;

4 §

Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon

Tukiviranomaisen on hakemuksesta merkittävä kauppa-alusluetteloon sellainen Suomen alusrekisterissä oleva:

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

2) 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;

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tätä lakia sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2009 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

2.

Laki**merimieseläkelain 4 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 22 päivänä joulukuuta 2006 annetun merimieseläkelain (1290/2006) 4 §:n 1 momentti seuraavasti:

4 §

Lain soveltamisalaan kuuluva työntekijä

Tätä lakia sovelletaan työntekijään, joka tekee merimieslaissa tarkoitettua työtä:

- 1) ulkomaanliikenteeseen käytettävässä suomalaisessa kauppa-aluksessa;
- 2) merellä ansiotarkoituksessa toimivassa suomalaisessa pelastus- tai kalastusaluksessa;
- 3) muunlaisessa suomalaisessa jäänmurtaja-aluksessa kuin satamajäänmurtaajassa;
- 4) sellaisessa pääasiassa kotimaan meriliikenteessä olevassa suomalaisessa lastialuksessa, hinaajassa tai työntäjässä, joka on merkitty meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) mukaiseen kauppa-alusluetteloon;

5) ulkomaanliikenteeseen käytettävässä suomalaisessa kauppa-aluksessa, joka on pääasiassa ilman miehistöä vuokrattu ulkomaiselle laivanvarustajalle edellyttäen, että työntekijä on työsuhteessa laivan omistajaan tai tämän käyttämään työnantajaan; ja

6) työnantajan määräyksestä väliaikaisesti muualla kuin 1—5 kohdassa tarkoitetuissa aluksissa.

—————
 Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tätä lakia sovelletaan 1 päivästä tammi-kuuta 2009 alkaen.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

3.

Laki**merityöaikalain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään 9 päivänä huhtikuuta 1976 annettuun merityöaikalakiin (296/1976) uusi 19 b § seuraavasti:

19 b §

Miehistön vaihtokustannusten korvaaminen

Valtio korvaa työnantajalle puolet Suomen ulkopuolella tapahtuvasta miehistön vaihdosta aiheutuvista matkakustannuksista aluksen ja Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion välillä, jos kysymyksessä on sellainen pääasiassa Suomen ulkomaan meriliikenteessä käytettävä alus, jota tarkoitetaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetussa laissa (1277/2007) ja joka on merkitty kauppa-alusluetteloon. Miehistön vaihtokustannuksia, jotka ovat syntyneet aluksen toimiessa Suomeen säännöllisesti suuntautuvassa linjaliikenteessä, ei korvata.

Hakemus matkakustannusten korvaamisesta tehdään kirjallisesti työ- ja elinkeinoministeriölle. Työnantajan oikeus korvaukseen

valtion varoista raukeaa, jollei sitä ole haettu yhden vuoden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jonka aikana oikeus korvaukseen on syntynyt. Työ- ja elinkeinoministeriön päätökseen saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Työnantajalla ei ole tämän pykälän nojalla oikeutta saada valtiolta korvausta merimieslain (423/1978) 52—56 §:ssä tai merimiesten vuosilomalain (433/1984) 16 §:ssä tarkoitettua matkoista.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tätä lakia sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2009 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan korvaukseen.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin

Helsingissä 3 päivänä lokakuuta 2008

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

1.

Laki**meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta 21 päivänä joulukuuta 2007 annetun lain (1277/2007) 12 §:n 2 momentti,
muutetaan 4 §:n 1 momentti ja 10 §:n 1 momentin 3 kohta sekä
lisätään 3 §:ään uusi 6 a kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

*Määritelmät**Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

6 a) **pääasiassa kotimaan meriliikenteessä olevalla aluksella** alusta, joka on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan meriliikenteessä Suomen aluevesillä suomalaisten satamien välillä;

4 §

4 §

*Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon**Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon*

Tukiviranomaisen on hakemuksesta merkittävä kauppa-alusluetteloon sellainen Suomen alusrekisterissä oleva matkustaja-alus, lastialus, hinaaja tai työntäjä, joka on tarkoitettu tukivuotena toimimaan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä.

Tukiviranomaisen on hakemuksesta merkittävä kauppa-alusluetteloon sellainen Suomen alusrekisterissä oleva:

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

2) 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) 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.

10 §

Tuen myöntämisen yleiset edellytykset

Tukiviranomaisen tulee myöntää tässä laissa tarkoitettu tuki, jos

3) alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä;

10 §

Tuen myöntämisen yleiset edellytykset

Tukiviranomaisen tulee myöntää tuki, jos

3) alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä, tai 4 §:n 1 momentin 2 tai 3 kohdassa tarkoitettu alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä tai ulkomaan meriliikenteessä;

12 §

Rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan aluksella tehdyn työn perusteella maksettavan tuen määrä

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tukea ei kuitenkaan makseta sellaisesta palkkatulosta, joka maksetaan suomalaiselta matkustajalukselta, joka saa kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa.

12 §

Rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan aluksella tehdyn työn perusteella maksettavan tuen määrä

(2 mom. kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tätä lakia sovelletaan 1 päivänä tammi-kuuta 2009 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

2.

Laki**merimieseläkelain 4 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 22 päivänä joulukuuta 2006 annetun merimieseläkelain (1290/2006) 4 §:n 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

4 §

Lain soveltamisalaan kuuluva työntekijä

Lain soveltamisalaan kuuluva työntekijä

Tätä lakia sovelletaan työntekijään, joka tekee merimieslaissa tarkoitettua työtä:

- 1) ulkomaanliikenteeseen käytettävässä suomalaisessa kauppa-aluksessa;
- 2) merellä ansiotarkoituksessa toimivassa suomalaisessa pelastus- tai kalastusaluksessa;
- 3) muunlaisessa suomalaisessa jäänmurtajalaksessa kuin satamajäänmurtajassa;

4) ulkomaanliikenteeseen käytettävässä suomalaisessa kauppa-aluksessa, joka on pääasiassa ilman miehistöä vuokrattu ulkomaiselle laivanvarustajalle edellyttäen, että työntekijä on työsuhhteessa laivan omistajaan tai tämän käyttämään työnantajaan; ja

5) työnantajan määräyksestä *merenkulun piiriin kuuluvaa työtä* väliaikaisesti muualla kuin 1—4 kohdassa tarkoitetuissa aluksissa.

Tätä lakia sovelletaan työntekijään, joka tekee merimieslaissa tarkoitettua työtä:

- 1) ulkomaanliikenteeseen käytettävässä suomalaisessa kauppa-aluksessa;
- 2) merellä ansiotarkoituksessa toimivassa suomalaisessa pelastus- tai kalastusaluksessa;
- 3) muunlaisessa suomalaisessa jäänmurtajalaksessa kuin satamajäänmurtajassa;

4) *sellaisessa pääasiassa kotimaan meriliikenteessä olevassa suomalaisessa lastialuksessa, hinaajassa tai työntäjässä, joka on merkitty meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) mukaiseen kauppa-alusluetteloon;*

5) ulkomaanliikenteeseen käytettävässä suomalaisessa kauppa-aluksessa, joka on pääasiassa ilman miehistöä vuokrattu ulkomaiselle laivanvarustajalle edellyttäen, että työntekijä on työsuhhteessa laivan omistajaan tai tämän käyttämään työnantajaan; ja

6) työnantajan määräyksestä väliaikaisesti muualla kuin 1—5 kohdassa tarkoitetuissa aluksissa.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tätä lakia sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.