

## Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettua lakia siten, että nykyinen tuki, joka vastaa 97 prosenttia yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä ulkomaanliikenteessä toimivalta matkustaja-alukselta saamasta merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä, säilyy ennallaan, mutta tuella kompensoidaan työnantajan sosiaaliturva- ja merimieseläkevakuutusmaksuja sekä eräitä muita vastaavia vakuutusmaksuja. Lakia sovellettaisiin vuosina 2005—2009. Uusi tuki maksettaisiin ensimmäisen kerran heinäkuun alun 2004 ja joulukuun lopun 2004 välisenä aikana aiheutuneisiin kustannuksiin. Laissa mainittujen meri-

työtulon ja ennakonpidätyksen määrittelyjä ehdotetaan tarkennettaviksi. Laki tulisi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Esitykseen liittyy valtiovarainministeriöstä esiteltävä hallituksen esitys, jonka mukaan otetaan käyttöön uusi tukijärjestelmä, jossa suomalainen varustamotyönantaja saa pitää työntekijöiden merityötulosta toimitettuja ennakonpidätyksiä vastaavan määrän.

Esitys liittyy valtion vuoden 2005 talousarvioesitykseen.

---

## PERUSTELUT

### 1. Nykytila

#### 1.1. Nykyinen tukijärjestelmä

Vuoden 1992 alusta voimaan tullut laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta (1707/1991) on nykyisen merenkulun tukijärjestelmän lainsäädännöllinen perusta. Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkittyjen, pääasiassa ulkomaanliikenteessä käytettävien lasti- ja matkustaja-alusten osalta myönnetään tukea aluksella varustamatoimintaa harjoittavalle suomalaiselle aluksen omistavalle yhteisölle sillä edellytyksellä, että kauppa-alusluetteloon merkittyyn alukseen kohdentuvat työvoimakustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne, huomioon ottaen pykälässä tarkoitettu tuki, mahdollistavat toiminnan kansainvälisessä liikenteessä.

Lastialusten ja kolmansien maiden välillä liikennöivien matkustaja-alusten osalta tuki vastaa yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä edellä tarkoitettulta alukselta saamasta merityötulosta toimitettujen ennakonpidätysten ja maksettujen työnantajan sosiaaliturvamaksujen määrää sekä merimieseläkevakuutus-, työtömyysvakuutus-, tapaturmavakuutus- ja ryhmähenkivakuutusmaksujen samoin kuin vapaa-ajan ryhmähenkivakuutuksen ja vapaa-ajan lisävakuutuksen työnantajaosuuden määrää. Rajoitetusti verovelvollisen osalta tuki vastaa palkkatulosta perityn lähdeveron ja maksetun työnantajan sosiaaliturvamaksun määrää. Rajoitetusti verovelvollisia työskentelee kysymyksessä olevilla aluksilla tällä hetkellä vain muutamia.

Tämän tuen piirissä on tällä hetkellä 107 alusta. Tukeen on valtion kuluvan vuoden talousarviossa varattu hieman alle 40 miljoonaa euroa.

Ulkomaanliikenteessä toimivat, säännöllisesti suomalaisesta satamasta liikennöivät matkustaja-alukset ja matkustaja-autolautat otettiin tukijärjestelmän piiriin 1 päivästä tammikuuta 2002 lukien (laki 1057/2002).

Tällaisille matkustaja-aluksille tukena myönnetään määrä, joka vastaa 97 prosenttia yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon on tällä hetkellä merkitty 12 tällaista matkustaja-alusta. Valtion kuluvan vuoden talousarviossa tähän tukeen on varattu 24 650 000 euroa.

Kumpikin tuki maksetaan jälkikäteen edelliseltä puolivuotiskaudelta. Tuen maksaa Merenkululaitos.

#### 1.2. Meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat

Euroopan komissio on vahvistanut vuonna 1997 meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat. Suuntaviivat on tarkistettu lokakuussa 2003 (komission tiedonanto C (2004)43). Tällaisen jäsenmaissa sallitun tuen tarkoituksena on parantaa yhteisömaiden alusten kilpailukykyä, jotta yhteisömaiden kauppalaivastot ja työpaikat sekä merenkulkualan liittyvä tieto-taito ja osaaminen voitaisiin säilyttää yhteisön alueella. Enimmillään tuki mahdollistaa sen, että merenkulkualalla ei makseta veroja eikä sosiaalikulannuksia. Suuntaviivat eivät velvoita jäsenmaita tuen maksamiseen, mutta komissio on suuntaviivojen avulla pyrkinyt yhtenäistämään jäsenvaltioiden kauppalaivastojen kilpailukyyn turvaamiseksi tarvittavia toimenpiteitä.

Suuntaviivojen mukaan merenkulkualan tukitoimenpiteillä olisi pyrittävä ensisijaisesti pienentämään yhteisön varustamojen ja yhteisön merenkulkijoiden verotuksellisia ja muita kustannuksia ja rasituksia muualla maailmassa vallitsevalle tasolle. Suuntaviivoissa yhteisön merenkulkijoilla tarkoitetaan yhteisön ja Euroopan talousalueen maiden kansalaisia, kun on kyse sellaisilla aluksilla työskentelevistä merenkulkijoista, jotka harjoittavat säännöllistä matkustajaliikennettä yhteisön satamien välillä ro-ro -alukset mu-

kaan luettuina. Kaikissa muissa tapauksissa yhteisön merenkulkijoilla tarkoitetaan kaikkia merenkulkijoita, joiden on maksettava veroja ja/tai sosiaaliturvamaksuja jossain jäsenvaltiossa. Vuoden 1997 suuntaviivoihin verrattuna yhteisön sisäisessä säännöllisessä matkustajaliikenteessä on katsottu perusteluksi ottaa käyttöön tällainen tukeen oikeutettujen merenkulkijoiden kansallisuutta koskeva rajoitus. Kansainvälisen tavaraliikenteen alalla kansainvälisen kilpailun aiheuttama paine Euroopan varustamoille on erittäin suuri, kun taas yhteisön sisäisessä säännöllisessä matkustajaliikenteessä se ei ole yhtä ankara. Vuoden 2003 suuntaviivojen mukaan Euroopan merenkulkualan kilpailukykyyn parantaminen on siis tuen ensisijainen tavoite ensin mainitussa tapauksessa. Jos jäsenvaltiota estettäisiin tässä tapauksessa myöntämästä verohelpotuksia kaikille merenkulkijoille, sillä olisi erittäin kielteinen vaikutus Euroopan varustamoiden kilpailukykyyn, jolloin niille syntyisi painetta ulosliputtaa aluksensa. Samanaikaisesti on voitu todeta, että yhteisön kansalaisten työpaikkojen osuus on prosentuaalisesti ja lukumäärällisesti merkittävä yhteisön sisäisessä säännöllisessä matkustajaliikenteessä. Tässä tapauksessa painopisteenä on yhteisön työllisyyden turvaaminen.

### 1.3. Ajankohtainen merenkulkupoliittinen tilanne

Vuoden 2002 joulukuun jälkeen valmistuneissa kolmessa uudessa merenkulkupoliittisessa selvityksessä (Suomen merenkulun strategia, joulukuun 2002, Suomen meriklusteri 18 päivänä kesäkuuta 2003 ja Ahvenanmaan merenkulturyöryhmän mietintö 27 päivänä kesäkuuta 2003) päädyttiin siihen, että kauppalaivaston säilyttämiseksi Suomen lipun alla myös Suomessa tulisi ottaa käyttöön täysimääräisesti EU:n hyväksymät meriliikenteen valtiontukitoimenpiteet. Selvityksissä todetaan, että mikäli alalle ei luoda yhdenvertaisia toimintaedellytyksiä keskeisten kilpailijamaiden kanssa, jäljellä oleva matkustaja-alustonnisto tullaan vähitellen siirtämään ulkomaan lipun alle. Myöskään lastialussektorilla ei ole odotettavissa uudishankintoja Suomen lipun alle. Tällainen kehitys

johtaa vähitellen alan työpaikkojen vähentämiseen, koulutusjärjestelmien alasajoon ja alaan liittyvän osaamisen katoamiseen.

Erityisen suuret haitalliset vaikutukset koituisivat Ahvenanmaan maakunnalle, missä merenkulku liitännäispalveluineen on maakunnan talouden selkäranka ja muodostaa noin 40 prosenttia Ahvenanmaan bruttokansantuotteesta.

Matkustaja-alusten osalta ulosliputuksia on tehty siten, että RG-Linen Casino Express Merenkurkun liikenteessä siirrettiin vuonna 2002 Ruotsin lipun alle, Viking Linen Cinderella on siirtynyt samoin Ruotsin lipun alle syyskuussa 2003 ja aikaisemmin ulkomaille vuokrattuna ollut Silja Linen Silja Opera rekisteröitiin suoraan Ruotsiin vuonna 2002.

Vuosina 2000–2003 tapahtuneiden alusmyyntien ja lippusiirtojen seurauksena Suomen kauppalaivasto on pienentynyt kolmella ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksella. Tämän johdosta kauppalaivastosta on kadonnut noin 650 työpaikkaa. Mikäli Silja Opera olisi tullut Suomen lipun alle, uusia työpaikkoja suomalaisille työntekijöille olisi vastavasti syntynyt noin 300. Birka Linen tilaaman risteilyaluksen kohdalla on kyse noin 420 työpaikasta. Kaikki merkit viittaavat siihen, että ulosliputus tulisi jatkumaan laiva kerrallaan, ellei kilpailutilanteeseen saada muutosta aikaan.

Euroopan komission selvitysten mukaan Suomen lippu on EU-maiden kallein. Palkkataso suomalaisilla laivoilla on verraten korkea, vuorottelujärjestelmä merkitsee, että yhtä vakanssia kohti tarvitaan noin 2,1 työntekijää ja useimmista kilpailijamaista poiketen suomalaisilla laivoilla käytetään pääasiassa vain oman maan kansalaisia kansallisilla työ-, palkka- ja sosiaaliehtoilla.

Matkustaja-alusten lippusiirtojen kohde-maa on toistaiseksi ollut Ruotsi. Edellä mainituissa selvityksissä on todettu, että tyypillisen Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivän matkustaja-autolautan miehityskustannukset (netto) ovat Suomen lipun alla 12,6 milj. euroa vuodessa kun ne Ruotsin lipun alla ovat 8,9 milj. euroa. Erotus (3,7 milj. euroa vuodessa) aiheutuu Ruotsin nettopalkkausjärjestelmästä, missä työnantaja on vapautettu kaikista työntekijöiden palkkoihin perustuvista veroista ja sosiaalikulunnuksista. Vastaavaa

järjestelmää sovelletaan myös Tanskassa ja Norjassa. Tanskalaisilla ja norjalaisilla aluksilla on mahdollista käyttää EU:n ulkopuolelta tulevaa halvempaa työvoimaa.

Suomen kauppalaivasto alkaa olla keskimäärin ikääntynyttä. Tällä hetkellä ulkomaanliikenteen alusten keski-ikä on noin 19 vuotta. Matkustaja-alusten keski-ikä on jo noin 23 vuotta. EU:ssa keskimäärin alusten ikä on (vuonna 2001) 17,2 vuotta. Matkustaja-alussektorilla uusia aluksia ei ole tilattu yli 10 vuoteen lukuun ottamatta ahvenanmaalaisen Birka Linen risteilyalustilausta.

Vaikka varustamot mielellään pitäisivät nykyiset matkustaja-alukset Suomen lipun alla ja ovat tyytyväisiä nykyiseen henkilökuntaan, niin nykyisessä tilanteessa on vaikea perustella varustamoyhtiöiden omistajille Suomen lipun käytöstä johtuvia huomattavia lisäkustannuksia. Viron liittyminen EU:n jäseneksi 1 päivänä toukokuuta 2004 lukien ei ainakaan helpota Suomen lipun asemaa, sillä eri lähteistä riippuen arvioidaan, että virolaisten alusten henkilöstökustannukset ovat vain 25—50 prosenttia vastaavista Suomessa.

Hallitusohjelman mukaisesti hallitus pyrkii omalta osaltaan parantamaan jäljempänä esitetyillä toimenpiteillä suomalaisten matkustaja-alusten kilpailuedellytyksiä.

## 2. Ehdotetut muutokset

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 §:n 4 momentissa tarkoitettuja matkustaja-aluksia on tuettu määrällä, joka vastaa 97 prosenttia yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä. Hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan 27 päivänä marraskuuta 2003 puoltaman ratkaisun mukaisesti mainittu tuki säilyy ennallaan, mutta jatkossa tuella on tarkoitus kompensoida työnantajan sosiaaliturva- ja merimieseläkevakuutusmaksuja sekä muita lain 4 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja vakuutusmaksuja. Vuoden 2004 tasolla arvioidaan, että tuki kattaa 94,4 prosenttia tällaisista tukikelpoisista henkilösivukuluista, joita ovat työnantajan sosiaaliturvamaksu, työnantajan merimieseläkevakuutusmaksu ja muut lain 4 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettut

vakuutusmaksut. Lakiin lisättäväksi ehdotettuun, talouspoliittisen ministerivaliokunnan hyväksymän tukiratkaisun sisältävään uuteen 4 a §:ään ehdotetaan otettavaksi myös komission vahvistamiin merenkulun valtiontuen suuntaviivoihin nojautuen säännös, jonka mukaan tuen määrä on enintään kyseisten maksujen yhteismäärä.

Tukiratkaisu edellyttää notifikaatiota Euroopan komissiolle ja komission hyväksyntää. Tuki on hallituksen arvion mukaan komission hyväksymien merenkulun valtiontuen suuntaviivojen mukainen.

Laissa mainittuja merityötulon ja ennakonpidätyksen määrittelyjä ehdotetaan täsmennettäväksi. Lain 4 §:n 1 momentin 1 kohdassa ja 4 §:n 2 momentissa säädetään yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä. Näitä säännöksiä ehdotetaan tarkistettaviksi siten, että niissä säädettäisiin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta tuloverolain 74 §:ssä tarkoitettua merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä, joka on toimitettu merityötuloa varten määrätyn ennakonpidätyksen mukaisesti.

Täsmennys vastaa täysin tähän mennessä noudatettua käytäntöä. Tuen piiriin olisivat siis edelleen oikeutettuja kaikki sellaiset ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityt alukset, joissa työskentelevät henkilöt ovat merityötuloerotuksen piirissä ja joiden osalta muutkin tuen ehdot täyttyvät. Ehdotettu täsmennys vastaa myös matkustaja-aluksilla työskentelevien ennakonpidätyksistä vapauttamista koskevaa lakiehdotusta, joka on valtiovarainministeriössä valmisteltavana.

Vuonna 2003 uusittujen merenkulun valtiontuen suuntaviivojen mukaisesti tuki on sallittu yhteisön ja ETA-alueen merenkulkijoille, jotka työskentelevät aluksissa, jotka harjoittavat säännöllistä matkustajaliikennettä yhteisön satamien välillä. Tätä koskeva lisäys on ehdotettu otettavaksi lain 4 §:n 2 momenttiin. Tällä hetkellä matkustaja-alustuen piiriin kuuluvilla matkustaja-aluksilla ei työskentele muita kuin ETA-alueen kansalaisia.

### 3. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Ulosliputuksen jälkeen kaikki työnantajan maksamat verot ja maksut jäävät yhteiskunnalta saamatta. Nettopalkkausta vastaavassa tukijärjestelmässä ne joko palautetaan työnantajalle tai työnantaja vapautuu niiden maksamisesta, joten tältä osin tilanne on valtion budjettitalouden kannalta yhdenmukainen. Ulosliputuksen yhteydessä kuitenkin menetetään eräitä sellaisia eräiä, jotka tukijärjestelmässä koituvat normaalisti suomalaisen yhteiskunnan hyväksi. Tärkeimmät näistä ovat työntekijän palkastaan maksamat maksut Merimieseläkekassalle sekä sairausvakuutusmaksu ja työttömyysvakuutusmaksu. Yhden henkilön kohdalla tällaiset maksut ovat keskimäärin noin 4300 euroa vuodessa. Kaikkien Suomen lipun alla olevilla ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksilla työskentelevien henkilöiden kohdalla summaksi muodostuu noin 15 milj. euroa.

Työntekijöiden palkkoihin liittyvien verojen ja maksujen lisäksi Suomessa toimivat matkustaja-alusvarustamot maksoivat yhteensä 16,5 milj. euroa veroa voitoistaan vuonna 2002. Ennalta ei ole mahdollista esittää luotettavia arvioita siitä, miten verotulot kehittyvät jatkossa ja paljonko näistä verotuloista siirtyisi ulosliputuksen yhteydessä pois Suomesta.

Jos oletetaan, että koko matkustaja-alustonnisto siirtyisi Ruotsin lipun alle, kaikki suomalaisten työntekijöiden sosiaaliturva ja muut maksut maksetaan EU:n lippuvaltioperiaatteen mukaan Ruotsiin. Samanaikaisesti Suomen ja Ruotsin välillä on voimassa yhteispohjoismainen sosiaaliturvasopimus, joka merkitsee, että maat eivät siirrä sosiaaliturvamaksuja toinen toiselleen eivätkä myöskään sosiaaliturvasta aiheutuvia menoja.

Pohjoismaisen verosopimuksen mukaan Suomessa asuva merimies, joka työskentelee Ruotsin lipun alla olevalla aluksella, maksaa tulostaan Ruotsin lainsäädännön mukaisen veron (15 prosenttia) ja tämän lisäksi Suomessa normaalit tulotasonsa mukaiset verot, kuitenkin niin, että Ruotsiin maksetut verot vähennetään Suomessa maksettavista veroista kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi. Merimiehille verotuksessa myönnettävän

merityötulovähennyksen takia verotusprosentti on alhainen, mikä käytännössä merkitsee, että ulosliputuksen yhteydessä Suomi menettää ainakin pääosan merimiesten verotuloista. Varsinkin Ahvenanmaalle ja eräille saariston kunnille matkustaja-alusten työntekijöiden verotulojen katoamisesta aiheutuisi suuria taloudellisia haittoja.

Ulosliputuksen johdosta lisääntyviä työttömyyden kustannuksia on melko vaikea arvioida. Voidaan olettaa, että osa suomalaisista työntekijöistä jatkaa työsuhdetta laivalla lippusiirron jälkeenkin. Cinderellan lipunvaihdon yhteydessä yhtään työntekijää ei sanottu irti. Yhteensä 240 työntekijää siirtyi pääosin Rosellalta ja pienempi määrä muista Viking Linen aluksista Cinderellalle. Rosella siirrettiin Cinderellan tilalle Tallinnan liikenteeseen ja Cinderella Rosellan tilalle Maarianhamina-Tukholma -linjalle. Cinderellalle pestattiin suomalaisten ohella myös 120 ruotsalaista työntekijää.

On kuitenkin selvää, että ainakin lyhytaikaisesti lippusiirrosta aiheutuu yhteiskunnalle kustannuksia myös lisääntyvän työttömyyden muodossa. Näitä kustannuksia ei kuitenkaan ole arvioitu asiaan liittyvien lukuisten epävarmuustekijöiden takia.

Tuen piiriin kuuluvien matkustaja-alusten määrän ja ennakonpidätysten määrän ei arvioida muuttuvan vuonna 2005 kuluvaan vuoteen verrattuna, joten vuodelle 2005 valtion talousarvioesitykseen olisi edelleen otettava 24 650 000 euron määräraha tukea varten, jolloin tuki kattaisi edelleen arviolta 94,4 prosenttia edellä kohdassa 2 tarkoitetuista tukikelpoisista henkilösivukuluista.

### 4. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä valtiovarainministeriön, Merenkululaitoksen ja verohallituksen edustajien kanssa.

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot valtakunnallisilta merenkulun työmarkkinajärjestöiltä, Merenkululaitokselta, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta ja Mopro Oy:ltä. Lausunnoissa on yleisesti puollettu tukijärjestelmän laajentamista ehdotetulla tavalla. Suomen Varustamoyhdistys ja Ålands Redarförening ovat kiinnittäneet huomiota

siihen, että yleisesti verovelvollisia ja rajoitusti verovelvollisia merenkulkijoita tulisi kohdella matkustaja-alusten osalta samalla tavalla kansallisuuden ja kotipaikan perusteella tapahtuvan syrjinnän välttämiseksi. Ahvenanmaan maakuntahallitus on esittänyt myös Ahvenanmaan ja manner-Suomen välillä kuljetuspalveluja hoitavien varustamojen ottamista tuen piiriin. Mopro Oy on esittänyt lain 4 §:n 1 momentin 1 kohtaa muutettavaksi siten, että lastialustuen piiriin pääsisivät myös sellaiset varustamot, jotka harjoittavat kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksilla vain osittain kansainvälistä liikennettä. Yhtiö on lausunnossaan viitannut verohallituksen ennakonpidätyksen toimittamistavoista ja määrästä antamaan päätökseen (53/2003) ja enakkoperintäasetukseen.

Ahvenanmaan ja manner-Suomen välillä kuljetuspalveluja hoitavien varustamojen ottaminen tuen piiriin ei ole perusteltua, koska tukijärjestelmän lähtökohtana on pääasiassa ulkomaanliikenteeseen käytettävien alusten tukeminen.

Mopro Oy:n lausunnon johdosta on todettava, että valtiovarainministeriö on ilmoittanut, että verohallituksen päätöstä ennakonpidätyksen toimittamistavoista ja määrästä on tarkoitus muuttaa siten, että luovuttaisiin merityötulon ennakonpidätyksen vaihtoehtoisesta toimittamistavasta, jonka mukaan ennakonpidätys toimitetaan muuta palkkatuloa kuin merityötuloa varten määrättyjen pidätysprosenttien mukaan 7 prosenttiyksiköllä alennettuna. Tämä menettely johtaa valtiovarainministeriön mukaan keskimäärin ylisuureen pidätykseen ja mahdollisesti suuntaviivojen mukaisen valtiontuen enimmäismäärän ylittämiseen. Mopro Oy:n lausunnossa esitettyä vaihtoehtoa ei siis ole mahdollista toteuttaa.

Vuonna 2003 vahvistettujen merenkulun valtiontuen uusien suuntaviivojen mukaan komissio ehdottaa jäsenvaltioille, että ne tarkistavat suuntaviivojen soveltamisalaan kuuluvaan valtiontukeen liittyviä voimassa olevia tukiohjelmiaan, jotta ne olisivat suuntaviivojen mukaisia viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2005.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettua lakia on muutettu lukuisia kertoja tukijärjestelyjen muutoksiin liittyen. Samassa

yhteydessä kun laki saatetaan uusien suuntaviivojen mukaiseksi tulisi lakiin esittää myös ne muut tarpeelliset muutokset, jotka ovat tarpeen tukilainsäädännön selkeyttämiseksi ja yksinkertaistamiseksi. Tarpeen on myös selvittää ja ehdottaa lakiin sellaisia mahdollisesti tarvittavia muutoksia, jotka takaavat eri alusryhmien tasapuolisen tukikohtelun.

## 5. Muita esitykseen liittyviä seikkoja

Talouspoliittisen ministerivaliokunnan edellä mainittuun ratkaisuun sisältyi myös uuden tuen käyttöönotto 1 tammikuuta 2005 lukien siten, että ulkomaanliikenteessä olevien matkustaja-alusten osalta valtiovarainministeriöstä esiteltävässä lakiehdotuksessa ehdotetaan enakkoperintää koskevia verosäännöksiä muutettaviksi siten, että varustamotyönantaja saa pitää työntekijöiden merityötulosta toimitettuja ennakonpidätyksiä vastaavan määrän. Saamatta jäävien ennakonpidätysten määrä on vuonna 2004 arviolta 25,4 miljoonaa euroa.

Ratkaisussaan talouspoliittinen ministerivaliokunta totesi myös, että matkustaja- ja lastialushankintojen edistämiseksi hallitus on valmis ottamaan käyttöön jälleenhankintavaruuden, jonka tarpeesta ja yksityiskohdista päätetään, kun yleisen poistojärjestelmän rakenteellisesta muutoksesta on päätetty.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n 1 momentissa tuen ehdoksi on säädetty, että kauppa-alusluetteloon merkittyyn alukseen kohdentuvat työvoimakustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne, tuki huomioon ottaen, mahdollistavat toiminnan kansainvälisessä liikenteessä. Merenkulun työmarkkinajärjestöjen kesken tällaisiin ratkaisuihin on päästy viimeksi vuonna 2000 ja vuonna 2003.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta totesi 27 päivänä marraskuuta 2003 merenkulkupoliittisia toimenpiteitä käsitellessään, ettei valtiovallan taholta ole tarkoituksena ryhtyä muihin tukijärjestelyihin. Ministerivaliokunta totesi myös, että merenkulun työmarkkinaosapuolten olisi tarpeen jatkaa neuvotteluja alan omista toimenpiteistä matkustaja-alusten kilpailukykyyn turvaamiseksi.

Niin sanottujen sekamiehistöjen käyttö suomalaisilla matkustaja-aluksilla on työehtosopimuksin suljettu pois helmikuun loppuun 2005. Lisäksi on huomattava, että ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 6 ja 7 § koskevat tällä hetkellä vain lastialuksia eivätkä matkustaja-aluksia. Edellisen pykälän mukaan eräistä Suomen lainsäädännön määräyksistä (merimieslaki, merityöaikalaki, merimiesten vuosilomalaki ja yhteistoiminnasta yrityksissä annettu laki) voidaan poiketa. Jälkimmäinen pykälä antaa mahdollisuuden siihen, että aluksen työsuhteissa noudatettava työehtosopimus voidaan tehdä myös tietyt ehdot täyttävän ulkomaisen työntekijöiden yhdistyksen kanssa, elleivät asianomaiset suomalaiset työmarkkinaosapuolet ole tehneet samaa työtä koskevaa työehtosopimusta. Suomen Merimies-Unioni on vastustanut sanottujen lainsäännösten ulottamista koskemaan myös matkustaja-aluksia.

## 6. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana

ja se olisi voimassa vuoden 2009 loppuun. Lain 4 a §:n 2 momenttia sovellettaisiin siten, että siinä tarkoitettu tuki maksettaisiin puolivuositain, ensimmäisen kerran vuoden 2004 heinäkuun alun ja saman vuoden joulukuun lopun välisenä aikana aiheutuneisiin kustannuksiin ja muutoin siten kuin ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain soveltamisesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä (71/1992) määrätään.

Esitys liittyy valtion vuoden 2005 talousarvioesitykseen. Esitys on osa merenkulun tukiratkaisun muodostamaa kokonaisuutta, joten se olisi käsiteltävä samanaikaisesti hallituksen esityksen kanssa, joka koskee valtiovarainministeriössä valmisteltua lakiehdotusta eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta.

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

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991) 4 §:n 1 momentin 1 kohta ja 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 4 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 922/2000 ja 2 momentti laissa 1057/2002, sekä  
*lisätään* lakiin uusi 4 a § seuraavasti:

#### 4 §

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

1) yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluettelo on merkityltä alukselta saamasta tuloverolain 74 §:ssä tarkoitettua merityötulosta toimitettua ennakonpidätystä, joka on toimitettu merityötuloa varten määrätyn ennakonpidätysprosentin mukaisesti, ja maksettuja työnantajan sosiaaliturva-, merimieseläkevakuutus-, työttömyysvakuutus-, tapaturmavakuutus- ja ryhmähenkivakuutusmaksuja vastaavat määrät sekä vapaa-ajan ryhmähenkivakuutuksesta ja vapaa-ajan lisä-vakuutuksesta työnantajan maksamaa osuutta vastaavat määrät; sekä

Lain 1 §:n 4 momentissa tarkoitettua matkustaja-aluksen osalta tukena kuitenkin myönnetään 1 momentin 1 kohdasta poiketen määrä, joka vastaa 97 prosenttia yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluettelo on merkityltä alukselta saamasta

tuloverolain 74 §:ssä tarkoitettua merityötulosta toimitettua ennakonpidätystä, joka on toimitettu merityötuloa varten määrätyn ennakonpidätysprosentin mukaisesti. Tuki koskee Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalaisia, jotka työskentelevät säännöllistä matkustajaliikennettä yhteisön satamien välillä harjoittavilla aluksilla.

#### 4 a §

Tässä laissa säädetyn tuen lisäksi myönnetään 1 §:n 4 momentissa tarkoitettua matkustaja-aluksella liikennöintiä harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle tukea vapauttamalla työnantaja vuosina 2005—2009 velvollisuudesta maksaa lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitettua ennakonpidätystä siten kuin siitä erikseen säädetään.

Vuosina 2005—2009 edellä 1 momentissa tarkoitettua matkustaja-aluksen osalta lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitettua tuella katetaan työnantajan sosiaaliturva-, merimieseläkevakuutus- ja muita lain 4 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja vakuutusmaksuja, kuitenkin enintään maksujen yhteismäärä.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana, ja se on voimassa vuoden 2009 loppuun.

Lain 4 a §:n 2 momenttia sovelletaan kui-



tenkin siten, että siinä tarkoitettu tuki maksetaan puolivuositain, ensimmäisen kerran vuoden 2004 heinäkuun alun ja saman vuoden joulukuun lopun välisenä aikana aiheutuneisiin kustannuksiin ja muutoin siten kuin ulkomaanliikenteen kauppaluettelosta

annetun lain soveltamisesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä (71/1992) määrätään.

---

Helsingissä 30 päivänä huhtikuuta 2004

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*

## Laki

### ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991) 4 §:n 1 momentin 1 kohta ja 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 4 §:n 1 momentin 1 kohta laissa 922/2000 ja 2 momentti laissa 1057/2002, sekä  
*lisätään* lakiin uusi 4 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

#### 4 §

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

1) yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta merityötulosta toimitettua ennakonpidätystä ja maksettuja työnantajan sosiaaliturva-, merimieseläkevakuutus-, työttömyysvakuutus-, tapaturmavakuutus- ja ryhmähenkivakuutusmaksuja vastaavat määrät sekä vapaa-ajan ryhmähenkivakuutuksesta ja vapaa-ajan lisävakuutuksesta työnantajan maksamaa osuutta vastaavat määrät; sekä

1) yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta *tuloverolain 74 §:ssä tarkoitettua* merityötulosta toimitettua ennakonpidätystä, *joka on toimitettu merityötuloa varten määrätyn ennakonpidätysprosentin mukaisesti*, ja maksettuja työnantajan sosiaaliturva-, merimieseläkevakuutus-, työttömyysvakuutus-, tapaturmavakuutus- ja ryhmähenkivakuutusmaksuja vastaavat määrät sekä vapaa-ajan ryhmähenkivakuutuksesta ja vapaa-ajan lisävakuutuksesta työnantajan maksamaa osuutta vastaavat määrät; sekä

-----  
 Lain 1 §:n 4 momentissa tarkoitettun matkustaja-aluksen osalta tukena kuitenkin myönnetään 1 momentin 1 kohdasta poike-

-----  
 Lain 1 §:n 4 momentissa tarkoitettun matkustaja-aluksen osalta tukena kuitenkin myönnetään 1 momentin 1 kohdasta poike-

*Voimassa oleva laki*

ten määrä, joka vastaa 97 prosenttia yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä.

*Ehdotus*

ten määrä, joka vastaa 97 prosenttia yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta tuloverolain 74 §:ssä tarkoitetusta merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä, joka on toimitettu merityötuloa varten määrätyn ennakonpidätysprosentin mukaisesti. Tuki koskee Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalaisia, jotka työskentelevät säännöllistä matkustajaliikennettä yhteisön satamien välillä harjoittavilla aluksilla.

## 4 a §

Tässä laissa säädetyn tuen lisäksi myönnetään 1 §:n 4 momentissa tarkoitettulla matkustaja -aluksella liikennöintiä harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle tukea vapauttamalla työnantaja vuosina 2005-2009 velvollisuudesta maksaa lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitettut ennakonpidätykset siten kuin siitä erikseen säädetään.

Vuosina 2005-2009 edellä 1 momentissa tarkoitettun matkustaja -aluksen osalta lain 4 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tuella ketaan työnantajan sosiaaliturva-, merimieseläkevakuutus- ja muilta lain 4 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja vakuutusmaksuja, kuitenkin enintään maksujen yhteismäärä.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana, ja se on voimassa vuoden 2009 loppuun.

Lain 4 a §:n 2 momenttia sovelletaan kuitenkin siten, että siinä tarkoitettu tuki maksetaan puolivuositain, ensimmäisen kerran vuoden 2004 heinäkuun alun ja saman vuoden joulukuun lopun välisenä aikana aiheutuneisiin kustannuksiin ja muutoin siten kuin ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain soveltamisesta annetussa liikenneministeriön päätöksessä (71/1992) määrätään.