

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport och till lagar om ändring av vissa lagar som har samband med den**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I propositionen föreslås att det stiftas en lag om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. Samtidigt föreslås att lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart och lagen om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg upphävs. Dessutom föreslås smärre ändringar i fem andra lagar.

Det stöd som avses i propositionen ska beviljas endast till last- och passagerarfartyg som huvudsakligen går i utrikes sjöfart. Enligt förslaget ska stödet till lastfartyg i huvuddrag motsvara det gällande stödet.

En av de viktigaste revideringarna i propositionen är att göra stödet till bemanningskostnader på passagerarfartyg permanent till dess fulla belopp. Avsikten med stödet är att fullt ut täcka den förskottsinnehållning som verkställs på allmänt skattskyldiga sjömäns sjöarbetsinkomst samt de socialskyddsavgif-

ter och försäkringspremier som arbetsgivaren betalar.

Den temporära befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg upphör och de poster som omfattas av befrielse av betalning av förskottsinnehållning ska i fortsättningen ingå i det direkta stöd som betalas med stöd av den föreslagna lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. På de fartyg som har omfattats av betalningsbefrielsen kan stödperioden på ansökan bestämmas vara en månad i stället för sex månader.

Förslaget hänför sig till budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet efter det att kommissionen har godkänt stödet.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÄN MOTIVERING .....	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÄGE .....	5
2.1 Lagstiftning och praxis.....	5
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	9
Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (Meddelande C(2004) 43 från kommissionen).....	9
Övervakning av statligt stöd till sjöfarten i EU .....	10
Den internationella utvecklingen.....	11
Utredning om statligt stöd till sjöfarten i andra länder.....	11
Direkt stöd.....	11
Lättnader i sociala kostnader .....	12
Nettolönesystem .....	12
Sveriges skattestödssystem.....	12
Stöd till arbetstagarna för att minska bemanningskostnaderna .....	12
Blandbesättning .....	12
Stöd för öcabotage.....	13
Stödformer för att främja sjöfartens konkurrenskraft som gäller skattebehandlingen av rederier och som inte ingår i området för föreliggande regeringsproposition ....	13
Tonnagebeskattning.....	13
Övriga speciella stödformer för rederier .....	13
Stöd för fartygsanskaffningar .....	14
2.3 Bedömning av nuläget .....	14
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	17
3.1 Målsättning .....	17
3.2 Alternativ .....	18
3.3 De viktigaste förslagen.....	18
Permanent stöd till passagerarfartyg .....	18
Begränsningen som gäller blandbesättning avlägsnas på lastfartyg i trafik på Finland.....	19
Systemet med aktuell information som ingick i skattestödet till passagerarfartyg bevaras när den tidsbestämda befrielsen från betalning av förskottsinnehållning upphör.....	19
Förfarande för förhandsavgörande .....	19
Administrativa reformer .....	20
Lagar som ska upphävas eller ändras i samband med förslaget.....	20
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	20
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	20
4.2 Konsekvenser för myndigheterna .....	22
4.3 Konsekvenser för miljön.....	22
4.4 Samhälleliga konsekvenser .....	22
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	23
5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial .....	23

5.2	Remissyttranden och hur de har beaktats.....	23
6	SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	24
	DETALJMOTIVERING .....	25
1	LAGFÖRSLAG .....	25
1.1	Lag om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport .....	25
	1 kap. <b>Allmänna bestämmelser</b> .....	25
	2 kap. <b>Handelsfartygsförteckningen</b> .....	27
	3 kap. <b>Arbetsrättsliga bestämmelser som ska tillämpas på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen</b> .....	29
	4 kap. <b>Stöd</b> .....	34
	5 kap. <b>Stödförfarande</b> .....	39
	6 kap. <b>Särskilda bestämmelser</b> .....	46
1.2	Lag om upphävande av lagen om temporär befrielse från betalning av förskotts innehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg .	51
1.3	Lag om ändring av 81 § i utlänningslagen .....	51
1.4	Lag om ändring av 5 § i lagen om sjömanspensioner .....	51
1.5	Lag om ändring av 4 § i lagen om pension för arbetstagare .....	51
1.6	Lag om ändring av 12 och 15 § i lagen om finansiering av arbetslöshetsförmåner .....	51
1.7	Lag om ändring av 8 § i tonnageskattelagen.....	51
2	IKRAFTTRÄDANDE .....	52
3	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING .....	52
	LAGFÖRSLAG .....	53
	om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.....	53
	om upphävande av lagen om temporär befrielse från betalning av förskotts innehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg .....	61
	om ändring av 81 § i utlänningslagen.....	62
	om ändring av 5 § i lagen om sjömanspensioner .....	63
	om ändring av 4 § i lagen om pension för arbetstagare.....	64
	om ändring av 8 § i tonnageskattelagen .....	66
	BILAGA .....	67
	PARALLELLTEXT .....	67
	om ändring a 81 § i utlänningslagen .....	67
	om ändring av 5 § i lagen om sjömanspensioner .....	68
	om ändring av 4 § i lagen om pension för arbetstagare.....	69
	om ändring av 12 och 15 § i lagen om finansiering av arbetslöshetsförmåner .....	70
	om ändring av 8 § i tonnageskattelagen .....	71

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Finland är p.g.a. sitt geografiska läge mycket beroende av sjötransporter, eftersom ca 80 procent av transportererna i vår utrikeshandel går sjövägen över Östersjön och delvis ännu längre bort. De finska fartygens andel av importen 2006 var 36,4 procent och av exporten endast 16,9 procent, då de finska fartygens andel av exporten ännu på 1990-talet var över 30 procent. Fastän utrikesfartens volym i de finska hamnarna har ökat, har antalet arbetsplatser inom den finska sjöfartssektorn samtidigt minskat med ca 1 400 personer till ca 7 000 personer på fem år. Ändringen har ansetts bero på den skärpta internationella konkurrensen på Östersjön. Samtidigt präglas sjötransporterna på Östersjön av en stark tillväxt.

Trafiktillväxten väntas fortsätta även framöver till följd av den starka ekonomiska utvecklingen i kuststaterna kring Östersjön. Den finska sjöfartens framtidsutsikter är nära förknippade med den finska handelsflottans internationella konkurrenskraft.

Europeiska gemenskapen är oroad över hur sjöfarten i dess medlemsstater ska klara sig i den internationella konkurrensen mot stater med s.k. bekvämlighetsflagg. I dem är beskattningen av rederier, bemanningskostnaderna och delvis också de krav som ställs på fartyg och besättning klart lägre än i Europeiska gemenskapens medlemsstater. Sjöfarten i Europeiska gemenskapens medlemsstater står idag för cirka en tredjedel av sjöfarten i världen. Redan mellan Europeiska gemenskapens medlemsstater varierar omständigheterna så mycket, att Europeiska gemenskapen inte har lyckats nå tillräckligt stor enighet för att i ett direktiv eller i en förordning utfärda bestämmelser om statligt stöd till sjöfarten.

I artikel 87 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen förbjuds sådana statliga stöd som snedvrider eller hotar att snedvrída konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, i den utsträckning det påverkar handeln mellan med-

lemsstaterna. I artikel 80 i EG-fördraget konstateras att transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar omfattas av gemenskapens konkurrensregler och transportpolitik, medan sjöfart och luftfart står utanför dem. Enligt artikeln kan rådet genom särskilt beslut utvidga bestämmelserna till att gälla också dem. I fråga om sjöfart har rådet utfärdat förordning (EEG) nr 4055/86 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater och tredje land och förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage). I EG-fördragets artikel 88 ges kommissionen i uppgift att övervaka de stöd som gemenskapens medlemsstater har beviljat. I denna egenskap har kommissionen meddelat riktlinjer för sådana statliga stöd som den anser vara godtagbara. Inom sjöfarten utarbetade kommissionen 1989 sina första riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. De gällande riktlinjerna gavs genom meddelande C(2004) 43 från kommissionen. Nästa gång kommer riktlinjerna att ses över senast 2011.

Sjöfartens internationella konkurrenskraft påverkas i hög grad av konkurrenskraften hos bemanningskostnaderna, och dessutom av nivån på sjöfartskompetensen i olika förhållanden och av den skattemässiga behandlingen av rederier.

När lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991), som gäller statligt stöd till sjöfarten, ändrades 2004, godkände riksdagen följande uttalanden i sitt svar (RSv 80/2004 rd) på regeringens proposition (RP 72/2004 rd):

Riksdagen förutsätter att regeringen snabbt vidtar åtgärder för att rederier som huvudsakligen bedriver utrikesfart får stöd från staten på lika villkor för verksamhet som uppfyller kraven i lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart.

Riksdagen förutsätter att regeringen utreder under hur lång tid man på lika villkor och

utan snedvridning av konkurrensen kan säkerställa och stödja sjöfarten på Åland och på annat håll i Finland.

Med dessa uttalanden lades särskild vikt vid stöd till trafiken genom Saima kanal samt stöd till trafiken mellan Åland och det finländska fastlandet. Av dessa har lagändringen som gäller trafik genom Saima kanal redan gjorts, och ändringen ingår med samma innehåll som tidigare i denna proposition.

När det gäller att trygga konkurrenskraften för sjöfarten fokuserar denna regeringsproposition på lagstiftningen om stöd till bemanningskostnader. I föreliggande regeringsproposition behandlas inte frågor som gäller tonnageskatt eller andra nya skattestöd, vilka också ingår i regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens andra regering. Avsikten är att en helhetslösning som gäller alla åtgärder för att förbättra den finska sjöfartens konkurrenskraft ska tas fram 2008, då också stödet till bemanningskostnader omvärderas.

## 2 Nuläge

### 2.1 Lagstiftning och praxis

Med stöd av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart, nedan handelsfartygsförteckningslagen, betalas statligt stöd till den finska sjöfarten. Lagen trädde i kraft vid ingången av 1992. Genom handelsfartygsförteckningslagen upphävdes motsvarande tidigare lag om främjande av konkurrensförutsättningarna för lastfartyg i utrikesfart (1139/1990).

Handelsfartygsförteckningslagen har under dess giltighetstid ändrats totalt nio gånger. Avsikten med ändringarna har bl.a. varit att svara mot de utmaningar som de växlande konkurrensförhållandena ställer. Genom lag 1611/1992 ändrades bestämmelsen enligt vilken minst hälften av samtliga anställda på de lastfartyg, som är i trafik på Finland och innehas av en sammanslutning som i egenkap av arbetsgivare bedriver rederiverksamhet med fartyget, är finländare, så att det nämnda nationalitetskravet gäller medborgare inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Ändringen var förknippad med ikraftträdandet av EES-avtalet. Samtidigt

ändrades villkoren för att ett fartyg ska införas i handelsfartygsförteckningen med avseende på de krav som gäller fartygets ålder och antalet passagerarplatser. I den ursprungliga lagen godkändes såsom fartyg som kan skrivas in i handelsfartygsförteckningen sådana såsom passagerarfartyg besiktigade fartyg som huvudsakligen är avsedda för gods-transporter och har högst 60 passagerarplatser. Genom lagändringen ändrades begränsningen om passagerarplatser så att fartyget kan ha högst 120 passagerarplatser.

Genom lag 295/1995 ändrades dröjsmåls-påföljderna i överensstämmelse med räntelagen. Genom lag 1301/1999 utvidgades stödet temporärt till 40 procent av sjömanspensionsförsäkringsavgifterna. Genom lag 922/2000 ändrades stödet permanent så att i stöd beviljades ett belopp som motsvarar sjömanspensionsförsäkringsavgifter, arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och grupplivförsäkringspremier som arbetsgivaren har betalat samt ett belopp som motsvarar arbetsgivarens andel av grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggsförsäkringen för fritiden.

I handelsfartygsförteckningslagen hade stödet till passagerarfartyg ursprungligen begränsats så att till handelsfartygsförteckningen endast godkändes andra passagerarfartyg än sådana som regelbundet trafikerar nordiska hamnar. Genom lag 1349/2001 utvidgades stödet till att gälla fartyg som regelbundet trafikerar finska hamnar. Stödet var likväl endast 97 procent av den förskottsinnehållning som verkstälts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg inskrivet i handelsfartygsförteckningen.

Genom lag 1057/2002 slopades kravet om fartygets ålder bland villkoren för att ett fartyg ska införas i handelsfartygsförteckningen.

Genom lag 542/2004 anpassades det direkta stödet till passagerarfartyg temporärt för 2005–2009 så att ett finländskt rederi som arbetsgivare på ett passagerarfartyg med stöd av lagen om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkstälts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg (625/2004), nedan betalningsbefrielselagen, får behålla ett belopp som motsvarar de för-

skottsinnehållningar som verkställts på arbetstagarnas sjöarbetsinkomst. På passagerarfartyg inbegriper det direkta stödet under den temporära skattelagens giltighetstid endast den del av socialskyddsavgifter och sjömanspensionsförsäkringavgifter och av vissa andra motsvarande försäkringspremier som arbetsgivaren betalar, dock högst till ett belopp som motsvarar 97 procent av de förskottsinnehållningar som verkställts på sjöfarnas inkomst.

Genom lag 544/2005 utvidgades de stödberrättigades krets till att omfatta fartyg som har utländsk ägare och som seglar under finsk flagg (bareboat charter-in). I fråga om dessa fartyg betalas stöd till sådana finska arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet, men som inte är ägare till ett i Finland registrerat fartyg. Samtidigt preciserades terminologin i handelsfartygsförteckningslagen så att den bättre motsvarar gemenskapens uppdaterade riktlinjer för statligt stöd till sjötransport som antogs 2004. På så sätt preciserades tillämpningsområdet för handelsfartygsförteckningslagen i enlighet med kommissionens riktlinjer för sjötransport och förordningarna (EEG) nr 4055/86 och (EEG) nr 3577/92. Förutsättningarna för inskrivning i handelsfartygsförteckningen preciserades i fråga om fartyg som huvudsakligen används i utrikes sjöfart. Också av bogserbåtar och mudderverk krävs att minst 50 procent av deras verksamhetstid utgörs av sjötransport. Kontrollen av att förutsättningarna för sjötransport uppfylls ska utföras kalenderårsvis trots att stöden fortfarande betalas halvårsvis.

Genom lag 1322/2006 utvidgades stödet i fråga om passagerarfartyg temporärt för 2007–2009 till att motsvara samma nivå som tillämpas på lastfartyg, dvs. 100 procent av beloppet av de socialskyddsavgifter samt sjömanspensionsförsäkrings-, arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och grupplivförsäkringspremier som arbetsgivaren betalar samt av det belopp som motsvarar den del av grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggsförsäkringen för fritiden som arbetsgivaren betalar.

Det totala stödbeloppet har således ökat, eftersom lagens tillämpningsområde har utvidgats och andelen arbetsgivarprestationer som inverkar på stödbeloppet utökats. Med stöd

av handelsfartygsförteckningslagen betalas direkt stöd till sådana lastfartyg, passagerarfartyg samt bogserbåtar och skjutbogserare som uppfyller de villkor som anges i lagen.

Avsikten med handelsfartygsförteckningslagen har varit att säkerställa konkurrenskraften i internationell trafik för de finska fartyg som avses i lagen samt att i krissituationer upprätthålla försörjningsberedskapen för det tonnage som för finsk flagg. Handelsfartygsförteckningslagen stiftades i ett läge då det ansågs föreligga ett allvarligt hot för att den finska handelsflottan i utrikesfart skulle gå över till att segla under flagg med förmånligare arbetskraftskostnader.

En förutsättning för betalning av stöd är att fartygets bemanningskostnader och andra arbetskraftskostnader som hänför sig till fartyget har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av stödet möjliggör en lönsam verksamhet i internationell trafik, i jämförelse med andra fartyg som går i motsvarande trafik och omfattas av motsvarande arrangemang i jämförbara länder. De många ändringar som har gjorts i handelsfartygsförteckningslagen har motiverats med behovet att upprätthålla den finska handelsflottans konkurrenskraft.

I handelsfartygsförteckningen har på ansökan införts lastfartyg som upptas i det finska fartygsregistret och andra i det finska fartygsregistret införda fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransport. Dessutom har det funnits krav på att fartyget huvudsakligen används i utrikesfart och minst hälften av det totala antalet anställda på lastfartyg som är i trafik på Finland och innehas av en sammanslutning som i egenskap av arbetsgivare bedriver rederiverksamhet med fartyget är medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Efter lagändringen som trädde i kraft den 1 juli 2006 avses med huvudsaklig användning i utrikesfart att fartyget går i utrikes sjöfart över hälften av dess verksamhetstid, inbegripet trafik genom Saima kanal. Definitionen av huvudsaklighetsbegreppet i enlighet med lagändringen motsvarar Sjöfartsverkets redan tidigare vedertagna tolkning. När ett fartyg går endast i utrikes sjöfart, eller när det antal dagar av fartygets verksamhetstid som fartyget är i utrikes sjöfart är större än antalet dagar i inri-

kesfart, kan fartyget anses huvudsakligen gå i utrikes sjöfart på det sätt som avses i handelsfartygsförteckningslagen. Eftersom den definition i handelsfartygsförteckningslagen som reglerar trafikens karaktär och volym delvis har varit flertydig har i man i stödbesluten tillämpat helhetsprövning i fråga om i vilken utsträckning lastning i flera finska hamnar före utrikesfart eller lossning av last i flera finska hamnar efter utrikesfart räknas utgöra utrikes sjöfart.

I handelsfartygsförteckningen ska på ansökan inskrivas även ett i det finska fartygsregistret infört passagerarfartyg när fartyget huvudsakligen används i utrikesfart och det regelbundet trafikerar från finska hamnar. Även sådana finska passagerarfartyg som går i trafik mellan tredje länder och uppfyller de övriga villkoren i lagen kan skrivas in i handelsfartygsförteckningen.

Såsom fartyg som kan inskrivas i handelsfartygsförteckningen godkänns även bogserbåtar och skjutbogserare som regelbundet transporterar lastpråmar i utrikesfart. En central förutsättning för att ett fartyg ska kunna införas i förteckningen är oberoende av fartygstyp att fartyget huvudsakligen används i utrikes sjöfart. Trafiken är inte bundet vid något särskilt trafikområde. De fartyg som har införts i handelsfartygsförteckningen går huvudsakligen i trafik på Östersjön.

Enligt 4 § i handelsfartygsförteckningslagen är det Sjöfartsverket som fattar beslut om att bevilja stöd. Enligt den praxis Sjöfartsverket har tillämpat i sina avgöranden har trafiken ansetts fylla kriterierna för utrikes sjöfart om fartygets avgångs- eller anlöpningshamn eller vardera är belägna utomlands. Fartyg som uteslutande är i trafik mellan hamnar i Finland har inte kunnat skrivas in i handelsfartygsförteckningen och de har inte heller kunnat få stöd.

För ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen utgör inrikestrafiken inget hinder för inskrivning i förteckningen och betalning av stöd, förutsatt att inrikestrafiken inte utgör den huvudsakliga trafiken för fartyget.

Sjöfartsverket har sedan år 2000 främst med hjälp av PortNet-systemet undersökt utrikes sjöfarten. PortNet är ett informationssystem för hamntrafiken som upprätthålls av

Sjöfartsverket. I PortNet-systemet lagras information om alla fartygsanlöp i finska hamnar. PortNet används av skeppsmäklare, hamnar, speditörer, hamnoperatörer och myndigheterna. Alla användare har tillgång till basuppgifter om fartygen, tidtabeller, hamnanlöp samt vilka sjöfartsavgifter har betalats för ett fartyg. Före PortNet-systemets tillkomst utnyttjades i trafikutredningarna, vid sidan av de uppgifter sökandena om stöd lämnade, bl.a. det av Sjöfartsverket förda sjömansregistret, där uppgifter om sjöfararnas tjänstgöring på de olika fartygen jämte trafikområden finns lagrade, liksom även de anmälningar om bruttofrakter som rederierna kvartalsvis rapporterar till Statistikcentralen. Anmälningarna om bruttofrakter innehåller uppgifter bl.a. om fartygsrutter, bruttofraktintäkter, tidsbefraktare och till utlandet betalda trafikknostnader. De ovan nämnda metoderna för att klarlägga trafiken används fortfarande från fall till fall vid sidan av PortNet-systemet. För att utreda mängden utrikestrafik kan Sjöfartsverket av rederierna även begära in uppgifter ur fartygsjournalerna.

En förutsättning för stödet är att de arbetskraftskostnader som hänför sig till ett i handelsfartygsförteckningen inskrivet fartyg i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i 4 § i handelsfartygsförteckningslagen, möjliggör verksamhet i internationell trafik. I praktiken innebär detta villkor att man ombord på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen tillämpar de kollektivavtal som godkänts av arbetsgivar- och arbetstagarföreningarna. Villkoret gäller både lastfartyg och passagerarfartyg.

Ett fartyg måste ovillkorligen vara inskrivet i handelsfartygsförteckningen för att stöd ska kunna betalas, men inskrivning i förteckningen ger inte automatiskt sökanden rätt till stöd. I samband med att beslut om stöd fattas kontrolleras bl.a. att förutsättningar för betalning av stödet alltjämt föreligger också i fråga om inskrivningen i handelsfartygsförteckningen och fråga om kravet på utrikestrafik. Stödet betalas till en finsk ägare av ett fartyg som är inskrivet i det finska fartygsregistret eller, om ett fartyg som är inskrivet i det finska fartygsregistret har en utländsk ägare,

till en finsk rederiarbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget.

Till rederier för dels lastfartyg, dels passagerarfartyg som trafikerar mellan tredje länder betalas i stöd ett belopp som för allmänt skattskyldiga motsvarar den förskottsinnehållning som verkställts på sjöfararnas sjöarbetsinkomst och den socialskyddsavgift som arbetsgivaren betalat samt arbetsgivarandelarna för sjömanspensionsförsäkringsavgifter och andra lagstadgade försäkringspremier. Sådana på anställningsförhållanden baserade försäkringspremier som täcks med stödet är belopp som motsvarar de arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och grupplivförsäkringspremier som arbetsgivaren betalat. Med stödet täcks dessutom de belopp som motsvarar arbetsgivarens andel av grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggförsäkringen för fritiden. Till rederier för dels lastfartyg, dels passagerarfartyg som trafikerar mellan tredje länder betalas i stöd också ett belopp som motsvarar den källskatt som verkställts på begränsat skattskyldiga sjöfarens löneinkomster och den socialskyddsavgift som arbetsgivaren betalt för inkomsten.

Den sjömanspensionsförsäkringsavgift som är en del av det direkta stödet är lagstadgad och obligatorisk. Lagen om sjömanspensioner (1290/2006) precis som den tidigare lagen om sjömanspensioner (72/1956) tillämpas huvudsakligen på utrikesfart. Lagen om sjömanspensioner tillämpas inte på inrikesfart. För tillämpning av lagen om sjömanspensioner krävs i regel anknytning till Finland på basis av nationalitet, hemort eller EG-regelverket om socialskydd.

Med sjöarbetsinkomst avses sådan i 74 § i inkomstskattelagen (1535/1992) föreskriven sjöarbetsinkomst, på vilken förskottsinnehållning har verkställts enligt en förskottsinnehållningsprocent som fastställts för sjöarbetsinkomst. Berättigade till stödet är alla fartyg som är inskrivna i handelsfartygsregistret, om de ombordanställda personerna omfattas av beskattningen av sjöarbetsinkomst. En likadan definition på sjöarbetsinkomst och förskottsinnehållning ingår också i betalningsbefrielselagen som föreslås bli upphävd.

Enligt 4 § i trafikministeriets beslut om tillämpningen av lagen om en förteckning över

handelsfartyg i utrikesfart (71/1992) betalas direkt stöd som betalas på grundval av handelsfartygsförteckningslagen i efterskott för varje halvårsperiod. Kalenderåret är uppdelat i två stödperioder, dvs. en halvårsperiod från januari till juni och en annan från juli till december. Ansökan om stöd ska lämnas in till Sjöfartsverket senast inom fyra månader från det att stödperioden har upphört. Sjöfartsverket granskar villkoren för beviljande av stöd och det belopp som betalas i stöd särskilt för varje stödperiod.

Stödsystemet för passagerarfartyg består av ett direkt stöd som betalas på basis av handelsfartygsförteckningslagen samt ett skattestöd i enlighet med den temporära betalningsbefrielselagen som gäller till slutet av 2009. Betalningsbefrielselagen gäller förskottsinnehållningar som verkställs på passagerarfartyg. På lastfartyg motsvaras de av ett direkt stöd som Sjöfartsverket betalar i enlighet med handelsfartygsförteckningslagen. 1 § 2 mom. i betalningsbefrielselagen innehåller bestämmelser om att i lagen avsedd arbetsgivare befrias från skyldigheten att betala de förskottsinnehållningar som verkställts på i Finland allmänt skattskyldiga ombord arbetandes lön (betalningsbefrielse) som nedan i lagen föreskrivs. Enligt 1 § 1 mom. i lagen avses med arbetsgivare en finsk arbetsgivare som bedriver trafik med passagerarfartyg i utrikesfart. Betalningsbefrielselagen är nära relaterad till handelsfartygsförteckningslagen. Tillämpningsområdet för betalningsbefrielse motsvarar tillämpningsområdet för det direkta stödet till passagerarfartyg enligt handelsfartygsförteckningslagen. Arbetsgivare kan utan separat beslut av skattemyndighet underlåta att betala förskottsinnehållningar, om Sjöfartsverket har beviljat i handelsfartygsförteckningslagen avsett direkt stöd för löneutbetalningsåret eller för föregående år. Om Sjöfartsverket inte har beviljat i handelsfartygsförteckningslagen avsett stöd eller förordnar att det betalda stödet ska återbetalas, är arbetsgivaren skyldig att betala den förskottsinnehållning som med stöd av betalningsbefrielselagen är obetald.

Hittills har de ägare till fartyg som beviljats handelsfartygsstöd oftast varit finska sammanslutningar införda i handelsregistret i Finland. Också en sådan i det finska handels-



registret införd sammanslutning, som äger ett fartyg och hyr ut det för användning i handelsjöfart, t.ex. ett finansbolag, har ansetts vara fartygets finska ägare och berättigad till stöd enligt handelsfartygsförteckningslagen. Betalning av stöd till ett finländskt fartyg i utländsk ägo gjordes möjlig genom lagändring 544/2005, som trädde i kraft den 1 juli 2006. Detta är möjligt, om fartyget är uthyrt åt en finländare som bedriver rederiverksamhet med fartyget (s.k. bareboat charter-in). Om ett finländskt fartyg har en utländsk ägare betalas stödet likväl till fartygets finska rederiarbetsgivare.

Sjöfartsverket för förteckningen över handelsfartyg, beslutar om införande av fartyg i förteckningen och betalar stöd på ansökan. Den 30 april 2007 fanns 114 fartyg inskrivna i förteckningen, av vilka 16 omfattades av passagerarfartygsstödet och 98 lastfartygsstödet. Stödet betalas halvårsvis i efterskott. År 2006 beviljades stöd till lastfartyg till ett belopp av 38 miljoner euro och till passagerarfartyg till ett belopp av 22 miljoner euro. Med beaktande av både det direkta stödet och skattestödet uppgick det stöd som beviljades till lastfartyg och passagerarfartyg 2006 till totalt 82,7 miljoner euro.

## 2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (Meddelande C(2004) 43 från kommissionen)

Sjöfart och luftfart har i EG-fördragets artikel 80.2 avgränsats utanför gemenskapens konkurrensregler och transportpolitik. Enligt artikeln kan rådet genom särskilt beslut utvidga bestämmelserna till att gälla också dem. I fråga om sjöfart har rådet utfärdat förordning (EEG) nr 4055/86 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land och förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage).

I EG-fördragets artikel 88 ges kommissionen i uppgift att övervaka de stöd som gemenskapens medlemsstater har beviljat. I denna egenskap har kommissionen meddelat riktlinjer för sådana statliga stöd som den anser vara godtagbara. Inom sjöfarten utarbetade kommissionen 1989 sina första riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. De gällande riktlinjerna gavs genom meddelande C(2004) 43 från kommissionen. Nästa gång kommer riktlinjerna att ses över senast 2011.

Kommissionen betonar vikten av ökad öppenhet vad gäller statligt stöd för att inte bara nationella myndigheter i allmänhet utan även företag och enskilda personer ska vara medvetna om sina rättigheter.

Riktlinjerna är avsedda att förbättra en tillförlitlig, effektiv, säker och miljövänlig sjötransport.

Avsikten är också att främja registrering och återregistrering av fartyg i gemenskapen. Däremot får stödordningarna inte påverka övriga medlemsstaters ekonomi negativt. En medlemsstat ska påvisa att nationella stödprogram inte medför risk för snedvridning av konkurrensen mellan medlemsstaterna i en större utsträckning än vad som ligger i det gemensamma intresset.

Riktlinjerna bidrar till en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna, samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna.

Syftet med riktlinjerna är att upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart samt att skydda och främja sysselsättningen för europeiskt sjöfolk.

Målet är också att främja nya tjänster inom närsjöfarten i enlighet med vitboken om den gemensamma transportpolitiken.

Enligt riktlinjerna för statligt stöd måste statligt stöd begränsas till vad som är nödvändigt för att uppnå dess syfte, och det måste beviljas under öppenhet.

Den sammanlagda effekten av allt stöd som beviljas av de statliga myndigheterna på nationell, regional och lokal nivå måste beaktas.

Riktlinjerna tillämpas endast på sjöfart, dvs. transport av last eller passagerare till sjöss. Kommissionen kan godkänna att sjötransporterna även omfattar bogsering till

sjöss av bl.a. andra fartyg eller oljeborrplattformar.

Bogsering hör till tillämpningsområdet för riktlinjerna endast i sådana fall där mer än 50 procent av den bogseringsverksamhet som bogserbåten utför under ett visst år verkligen är sjötrafik. Sådan bogseringsverksamhet som huvudsakligen utförs i hamnar eller i samband med biträdandet av motordrivna fartyg i hamn utgör inte sådan sjötransport som avses i kommissionens meddelande.

I samtliga fall måste stödprogrammen underlätta sjöfartssektorns och sysselsättnings utveckling och på så sätt främja gemenskapens intressen. Således måste de skattemässiga fördelarna som gäller skattebehandlingen av rederier begränsas till sjöfartsverksamhet. Enligt riktlinjerna måste stödet främst syfta till att öka den europeiska sjöfartsindustrins konkurrenskraft.

När det gäller regelbunden persontransport inom gemenskapen ligger tyngdpunkten på att trygga arbetsplatserna för gemenskapens medborgare. Av denna orsak får stöd i fråga om trafik med passagerarfartyg mellan hamnar i gemenskapen endast beviljas sjöfolk från gemenskapen, med vilket avses medborgare i Europeiska gemenskapens medlemsstater eller medborgare i stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Däremot möter de europeiska redarna mycket hårdare internationell konkurrens inom internationell frakttransport. Därför hindrar riktlinjerna för statligt stöd inte medlemsstaterna från att bevilja allt sjöfolk som arbetar på fartyg i frakttrafik skattelättnader, eftersom en dylik begränsning skulle få mycket negativa följder för de europeiska redarnas konkurrenskraft och uppmuntra dem att flagga ut sina fartyg.

Enlig kommissionen är den högsta stödnivå som kan tillåtas en sänkning till noll av inkomstskatt och sociala avgifter för sjöfolk samt en sänkning av företagsskatten på sjöfartsverksamhet. Större bidrag än så får inte heller andra stödordningar leda till, eftersom en snedvridning av konkurrensen måste undvikas. Det högsta tillåtna taket för stöd enligt riktlinjerna omfattar rederiernas skattelättnadsordningar enligt en allmänt godkänd nivå i EU, stöd för indirekta arbetskraftskostnader, stöd för avlösning av besättning,

investeringsstöd och vissa regionala stöd. Utöver detta möjliggör riktlinjerna med närmare angivna villkor utbildningsstöd, omstrukturingsstöd, stöd för införande av allmän trafikplikt och avtal i fråga om dessa tjänster samt stöd till närsjöfart.

I riktlinjerna har beviljandet av stöd på intet sätt förknippats med ägandet av ett fartyg, utan de centrala kriterierna är att fartyget seglar under ett gemenskapslands flagg och att det sysselsätter sjöfarare inom gemenskapen.

#### Övervakning av statligt stöd till sjöfarten i EU

Enligt artikel 87.1 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Om undantag till den nämnda regeln föreskrivs i artiklarna 87.2 och 87.3. I punkterna räknas upp stöd som är förenliga med den gemensamma marknaden och stöd som kan anses förenliga med den gemensamma marknaden.

Enligt artikel 88.1 i EG-fördraget ska kommissionen i samarbete med medlemsstaterna fortlöpande granska alla stödprogram som förekommer i dessa stater. Kommissionen kan med stöd av artikel 88.2 besluta att stöd som betalas i en stat ska upphävas eller stödåtgärderna ändras, om kommissionen finner att det stöd som lämnas av staten eller med statliga medel inte är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87, eller att sådant stöd missbrukas. Före ett sådant beslut yttrar sig kommissionen dock och begär utredning av berörda parter. Om staten i fråga inte rättar sig efter detta beslut inom föreskriven tid får kommissionen eller andra berörda parter hänskjuta ärendet till domstolen.

Rådet har utfärdat förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget. Av rådets förordning framgår tydligt att kommissionen har exklusiv behörighet i fråga om statliga stöd. I

punkt 13 i ingressen till förordningen konstateras att ”i fall av olagligt stöd som inte är förenligt med den gemensamma marknaden bör en effektiv konkurrens återställas. Därför är det nödvändigt att stödet jämte ränta återkrävs utan dröjsmål. Det är lämpligt att återkravet verkställs enligt förfaranden i nationell rätt”. Den nämnda förordningen av rådet innehåller detaljerade bestämmelser om bl.a. förfarande vid anmält stöd, förfarande vid olagligt stöd, återkrav av stöd, förfarande vid missbruk av stöd, förfarande rörande befintliga stödordningar, övervakning och allmänna bestämmelser.

I lagen om tillämpning av vissa av Europeiska gemenskapernas bestämmelser om statligt stöd (300/2001) finns bestämmelser om återkrav helt eller delvis av stödet, om Europeiska gemenskapernas kommission har fattat beslut om återkrav i enlighet med rådets förordning (EG) nr 659/1999. I lagen föreskrivs också om förfarandet för anmälan av stöd, kontrollbesök hos företag och handräkning. Närmare bestämmelser om hur förfarandet för anmälan av statligt stöd ska ordnas på det nationella planet på det sätt som bestäms i Europeiska gemenskapernas regelverk finns i statsrådets förordning om de förfaranden som ska följas när statligt stöd anmäls till kommissionen (86/2004).

Det är skäl att notera att om ett fartyg som införts i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart beviljats stöd utan grund ingår bestämmelserna om återkrav av stödet i 12 § i handelsfartygsförteckningslagen, och inte i den ovan nämnda lagen om tillämpning av vissa av Europeiska gemenskapernas bestämmelser om statligt stöd. Lagen om tillämpning av vissa av Europeiska gemenskapernas bestämmelser om statligt stöd tillämpas om det är fråga om återkrav av stöd på grundval av ett beslut fattat av kommissionen.

#### Den internationella utvecklingen

Med tanke på den finska sjöfartens internationella konkurrenskraft är de viktigaste konkurrentländerna till vilka finskt tonnage under de senaste åren har flaggats ut bl.a. Sverige, Estland, Nederländerna, Storbritannien, Tyskland, Luxemburg och Bahamas.

När det gäller sjöfartens internationella konkurrenskraft är det centrala i de mest framgångsrika konkurrentländerna, särskilt i fråga om lastfartyg, den gynnsamma tonnagebeskattningen och möjlighet till blandbesättning, dvs. möjligheten att anställa sjöfara-re från tredje länder utanför EU:s medlemsstater åtminstone delvis med andra anställningsvillkor än de som gäller i flaggstaten.

Dessutom verkar en annan gemensam faktor vara att stödet för bemanningskostnader är uppdaterat och att det betalas till sitt fulla belopp.

I övrigt varierar stödsystemen från ett land till ett annat, och till följd av skillnader i sjöfartstraditioner och skatte- och socialskyddssystem finns det inte fullständigt harmoniserade system.

#### Utredning om statligt stöd till sjöfarten i andra länder

Den utredningsgrupp som utrett behovet att ändra handelsfartygsförteckningslagen gav sin slutrapport den 31 augusti 2005. Utredningsgruppen beställde en konsultutredning om skattestöd och annat stöd för sjöfartsnäringen i vissa centrala länder.

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

Stöd till arbetsgivaren för att minska bemanningskostnader ingår i området för föreliggande regeringsproposition. I Grekland och Danmark stöds inte arbetsgivarens bemanningskostnader separat.

#### Direkt stöd

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

### Lättnader i sociala kostnader

Lindringar eller befrielse från socialskyddsavgifter förekommer i Norge, Irland, Frankrike och Italien. I Frankrike är dock den befriade summan beskattningsbar inkomst, eftersom den läggs till bolagets beskattningsbara resultat. Detta minskar stöddelen i Frankrike. I Italien kan arbetsgivarna beviljas en rabatt för försäkringspremier. Dessutom är arbetsgivaren i Italien helt befriad från socialskyddsavgifter för de sjömän som bor i Italien eller någon annanstans i EU om italiensk lagstiftning tillämpas på dem. I Storbritannien beviljas inte någon egentlig sänkning av arbetsgivarnas socialskyddsavgifter, men i praktiken kan man kringgå dem genom att ingå arbetsavtal med något utländskt bolag som sköter administrationen kring avgifterna.

### Nettolönesystem

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

Nettolönesystem eller system med motsvarande utfall används i Norge, Nederländerna, Belgien och Italien. I Nederländerna är förmånen högst 40 procent av sjömannens lönebelopp. I Tyskland kan arbetsgivaren låta bli att redovisa 40 procent av det innehållna skattebeloppet.

### Sveriges skattestödssystem

I Sverige kan Rederinämnden bevilja rederistöd åt en arbetsgivare om ett fartyg sysselsätter en besättning och fartyget är registrerat som handelsfartyg (innefattar person- och varutransporter) samt bedriver internationell handel. Stödet till arbetsgivaren motsvarar beloppet på den skatt och de socialavgifter

som betalas för besättningens löner. Skattemyndigheten kan bevilja stödet som skatte-gottgörelse eller som direkt avdrag i samfundsskatten. Förmånen minskar sålunda den samfundsskatt som bolaget ska betala, varvid bemanningskostnaderna kan övervältras på skattemottagaren. Tekniskt beviljas förmånen genom en gottgörelse på företags skattekonto, som är ett skattebetalningskonto som skattemyndigheterna upprätthåller.

### Stöd till arbetstagarna för att minska bemanningskostnaderna

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

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

### Blandbesättning

Blandbesättningar är tillåtna i samtliga jämförelseländer. De är tillåtna utan begränsningar i Storbritannien och Irland. I Frankrike måste fartyg med s.k. Keguelen-flagg ha minst 35 procent franska besättningsmän, och minst två i befälet måste vara fransmän.

I Grekland måste minst 25 procent av besättningen vara bosatt i Grekland. I Nederländerna måste åtminstone fartygets befälhavare vara bosatt i Nederländerna, om fartyget för nederländsk flagg. I Norge får endast medborgare bosatta i Norge eller EES-länderna fungera som befäl för fartyg med en nettodräktighet som överstiger 250 nettoton. I Danmark måste befälhavaren i allmänhet vara EU-medborgare.

I Sverige tillämpas s.k. TAP-avtal (tillfälligt anställd personal), vilka i praktiken möjliggör användningen av blandbesättningar på lastfartyg i utrikesfart och på bogserbåtar och skjutbogserare.

I Tyskland måste fartygets befälhavare och övrigt befäl vara tyska eller EU-medborgare, om fartyget för tysk flagg. I Italien måste besättningen bestå av EU-medborgare. På far-

tyg införet i utländskt register måste befälet innefatta minst sex EU-medborgare. Genom avtal mellan arbetsgivare och arbetstagare kan man i Italien komma överens om att också arbetskraft från stater utanför EU kan användas.

I Belgien måste de som för befäl på fartyget vara bosatta i EU.

#### Stöd för öcabotage

Öcabotage stöds inte alls i Tyskland, Nederländerna, Belgien och Irland. Det stöds i olika former i Danmark, Norge, Storbritannien, Grekland, Frankrike och Italien. I Danmark beviljas inte allmänt statligt stöd, men staten erbjuder ersättning enligt ingånget avtal ifall turtätheten är tillräckligt stor. Också andra villkor kan ställas. Danska staten upphandlar öcabotage hos olika företag. I Sverige införs en form av stöd till öcabotage åtminstone i fråga om Gottland i början av 2009, då stödet kommer att omfatta den inrikesstrafik som staten konkurrensutsätter.

I Norge kan stöd för arbetsgivarens lönekostnader beviljas också för öcabotage.

Storbritannien betalar stöd till sjöfarten enbart för trafiken mellan skotska fastlandet och skotska öarna. Stödet ges direkt till färjerederierna. Grekiska staten beviljar standardstöd som varierar enligt destinationen. Ministeriet definierar vilka hamnar som ingår i stödet och stödets storlek. I Frankrike kan man få stöd för utredningar som bedömer förutsättningarna för nya korta sjörutter, samt stöd för att inleda verksamheten på dem. Ytterligare kan stöd ges till företag med transportformer som ersätter landsvägstrafik.

Fartygsägare i Italien som bedriver öcabotage beviljas en lättnad på 25 procent av de socialskyddsavgifter som arbetsgivaren och arbetstagaren ska redovisa för sjömän bosatta i Italien eller något annat EU-land, förutsatt att de omfattas av italiensk lagstiftning. Detta förutsätter att fartygen är registrerade i Italiens internationella register. Om fartyg som registrerats i ovan nämnda register bedriver öcabotage högst sex gånger per månad eller om varje resa är minst 100 sjömil, är arbetsgivaren helt befriad från betalning av socialskyddsavgifter.

Stödformer för att främja sjöfartens konkurrenskraft som gäller skattebehandlingen av rederier och som inte ingår i området för föreliggande regeringsproposition

#### Tonnagebeskattning

Det första land som tog i bruk tonnagebeskattning var Grekland, där systemet har tillämpats åtminstone fr.o.m. 1959. Grekland förnyade sin tonnagebeskattning genom en lag som utfärdades 1975 och som sedan har kompletterats i olika etapper. I Europa togs tonnagebeskattning sedan i bruk i Norge och Nederländerna 1996, Tyskland 1999, Storbritannien 2000, Danmark 2001, Belgien 2002, Irland och Frankrike 2003 samt Italien 2004. I Finland togs systemet i bruk 2002. Också i Spanien togs tonnagebeskattningen i bruk 2002. I Norge ändrades systemet i juli 2005. Systemet tillämpas inte längre på oljeboringsplattformar, men å andra sidan justeras tonnageskattens belopp nedåt till 1996 års nivå.

Sverige är det enda jämförelselandet där systemet med tonnageskatt inte används. I Sverige tillsattes en utredningsman för att undersöka om Sverige borde ta tonnageskattesystemet i bruk. Utredningsmannen överlämnade sin slutrapport 2006. Hittills har bedräningen av tonnageskattesystemet inte lett längre än till ett betänkande (SOU 20:2006). I Norge sänktes tonnageskatten 2005 så att den motsvarar skattenivån i andra centrala EU-länder (Danmark, Nederländerna och Storbritannien).

#### Övriga speciella stödformer för rederier

Jämförelseländerna Danmark, Norge, Tyskland, Storbritannien, Nederländerna och Irland beviljar inga andra skattelättnader för rederier utöver de ovan presenterade stöden som ingår i tonnagebeskattningen. Övriga lättnader gäller fall i vilka tonnagebeskattningen inte lämpar sig eller fall där den skattskyldige har valt att inte tillämpa systemet med tonnagebeskattning.

I Sverige kan ett bolag som bedriver rederyksamhet få skattestöd, vars belopp grundar sig på arbetstagarnas lönekostnader och lönebikostnader. Frågan behandlas närmare i

avsnittet om stöd som riktar sig till arbetsgivarens arbetskraftskostnader.

I Frankrike kan rederier som bedriver transportverksamhet få lättnader i den lokala näringskatten. Lättnaderna kan erhållas oberoende av om rederiet tillämpar tonnageskatt eller inte. I Grekland kan bolag vilkas verksamhet begränsas till annan verksamhet än administration, drift, förmedling, uthyrning, sjöförklaring eller försäkring av passagerarfartyg, kan åtnjuta befrielse från inkomstskatt såväl som från indirekta skatter. Fartygens verksamhet måste dock ha anknytning till internationell sjötransport. I Italien kan ett bolag som bedriver rederiverksamhet få skatteförmån, om fartyget går i internationell trafik och är registrerat under italiensk flagg. I så fall är 80 procent av inkomsten skattefri. Återstoden beskattas med normal skattesats om 33 procent. Den effektiva skattesatsen blir då 6,6 procent. Utöver detta kan bolaget få fullständig befrielse från lokal skatt.

#### Stöd för fartygsanskaffningar

Italien, Norge, Sverige, Grekland, Storbritannien och Irland saknar ett allmänt system för stöd av fartygsanskaffningar. I Tyskland beviljar Kreditanstalt für Wiederaufbau subventionerade lån. Dessa kan också beviljas till bolag som bedriver sjöfart. I Danmark beviljar Skibskreditfond lånegarantier för fartygsanskaffningar. I Grekland är fartyg som anskaffas för kommersiellt bruk befriade från överlåtelseskatt och mervärdesskatt.

Snabbare avskrivningsregler för fartyg är möjliga i Frankrike (40 % av anskaffningskostnaderna år 1), Nederländerna, Danmark, Storbritannien och Belgien (20 % år 1, 15 % år 2 samt 10 % därefter av den ursprungliga anskaffningskostnaden). I Belgien är det dessutom möjligt med en tilläggsavskrivning på 30 procent. I Tyskland, Nederländerna, Belgien och Storbritannien kan försäljningsvinsten göras till en återanskaffningsreserv i beskattningen. I Frankrike är vinst på

avyttring av fartyg skattefri under vissa premisser.

#### 2.3 Bedömning av nuläget

Enligt en utredning från 2005 har utvecklingen under 2000-talet gått bakåt i fråga om den handelsflotta som seglar under finsk flagg. Orsaker till detta kan antas vara bl.a. den hårdnande konkurrensen i Östersjöområdet till följd av den utvecklade konkurrenskraften inom sjöfarten i de baltiska länderna, tillåtandet av blandbesättningar på lastfartyg i utrikesfart, bogserbåtar och skjutbogserare i Sverige samt tonnageskatteregimen i viktiga konkurrentländer såsom Danmark, Tyskland, Nederländerna och Storbritannien. I Finland har tillbakagången enligt nyaste uppgifter fortsatt till 2006. Den negativa utvecklingen verkar ha brutits i Finland av att stödet utvidgades till att omfatta bareboat-chartrade fartyg och stödet till passagerarfartyg utvidgades betydligt samt av att det i regeringsprogrammen för Matti Vanhanens första och andra regering har skrivits in att tonnageskatten i Finland ska revideras för att bli konkurrenskraftig.

Det tonnage som används i utrikesfart har minskat trots ökningen av det statliga stödet. År 2002 fanns 129 fartyg i handelsfartygsförteckningen och deras bruttodräktighet var 1,47 miljoner, medan antalet fartyg i början av 2006 var 109 och bruttodräktigheten 1,22 miljoner. Ändringarna kan förefalla förhållandevis små, men det väsentliga är att det finska tonnagets medelålder samtidigt har stigit betydligt. Antalet nyanskaffningar har varit litet, vilket delvis beror på att beskattningen av rederier i Finland inte anses vara konkurrenskraftig och sporra till att förnya tonnaget. Uträknat på basis av antal fartyg är de finska fartyg som går i utrikesfart för närvarande i medeltal 19 år gamla. Inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EU och Norge) är motsvarande medelålder cirka 12 år och för världshandelsflottans del cirka 13 år.

## Fartyg införda i handelsfartygsförteckningen 2002–2007

Fartyg i slutet av året	2002	2003	2004	2005	2006	30.4.2007
Fartyg som omfattas av lastfartygsstödet	114	108	106	100	94	98
Bruttodräktighet	1 019 561	943 325	974 597	978 107	763 372	852 772
Fartyg som omfattas av passagerarfartygsstödet	15	13	13	15	15	16
Bruttodräktighet	445 795	369 556	370 632	393 261	455 845	501 768
Fartyg totalt	129	121	119	115	109	114
Bruttodräktighet	1 465 356	1 312 881	1 345 229	1 371 368	1 219 217	1 354 540

Samtidigt har antalet arbetsplatser inom den finska sjöfartssektorn minskat. Besättningen på fartyg införda i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart hade minskat från

ca 6 300 årsverken 2002 till ca 5 400 årsverken 2006. Minskningen i antal årsverken har varit betydande.

## Besättningen på fartyg införda i handelsfartygsförteckningen 2002–2007

Fartyg i slutet av året	2002	2003	2004	2005	2006	30.4.2007
Fartyg som omfattas av lastfartygsstödet	114	108	106	100	94	98
Sjöfarare	2 300	2 200	2 370	2 150	1 960	1 870
Fartyg som omfattas av passagerarfartygsstödet	15	13	13	15	15	16
Årsverken	4 000	3 500	3 610	3 750	3 450	3 514
Fartyg totalt	129	121	119	115	109	114
Sjöfarare	6 300	5 700	5 980	5 900	5 410	5 348

Utrikesfartens volym i de finska hamnarna har under de senaste åren ständigt ökat. Samtidigt har antalet fartyg som för finsk flagg ständigt minskat och fartygens medelålder stigit. De inhemska fartygens andel av dessa transporter 2006 var i fråga om importen 36,4 procent, men endast 16,9 procent i fråga om exporten, vilken andel är den allra lägsta genom tiderna, då motsvarande siffra i början av 1990-talet var över 30 procent. Siffrorna ger vid handen att den finska lastfartygsflottan har klarat sig rätt dåligt i den internationella konkurrensen.

Avsikten med de ändringar som gjordes i handelsfartygsförteckningslagen 2005 och 2006 har varit att vända utvecklingen i annan riktning. Fram till utgången av april 2007 har flottan under finsk flagg utökats med två utländskt ägda tankfartyg och två utländskt ägda ropax-fartyg som kan medföra upp till 120 passagerare. Det ena ropax-fartyget har avförts från det finska fartygsregistret i april 2006.

Bland de centrala problem som hänför sig till konkurrenskraften för fartyg som för finsk flagg finns bl.a. följande:

Trots att stödet till passagerarfartyg har utvidgats så att det med undantag av det stöd som gäller begränsat skattskyldiga sjöfarare är lika stort som stödet till lastfartyg, är stödet till passagerarfartyg temporärt så att det upphör i slutet av 2009. Detta bidrar till att skapa osäkerhet om sysselsättningen av finska sjöfarare i fortsättningen.

På grund av osäkerheten i fråga om den framtida internationella konkurrenskraften har också förnyandet av det tonnage som består av passagerarfartyg fördröjts.

Eftersom stödet till passagerarfartyg är temporärt är det osäkert om stora ropaxfartyg som räknas till passagerarfartyg kvarstår under finsk flagg. Nybyggen av just denna fartygstyp har på senaste tid registrerats under finsk flagg och i likhet med stora passagerarbilfärjor står de för en betydande andel av transportererna i Finlands utrikeshandel.

Lastfartygen har varit rätt så konkurrenskraftiga i trafiken mellan Finland och kuststaterna kring Östersjön samt Nederländerna, Frankrike och Storbritannien tack vare stödet för bemanningskostnader. Lastfartygsflottan som seglar under finsk flagg har, särskilt i fråga om mindre lastfartyg, inte förnyats i betydande grad genom nybyggen sedan tiden före Finlands EU- och EES-medlemskap då man tillämpade räntestöd som uppmuntrade till att förnya fartygen. Internationellt sett är den finska lastfartygsflottan nu påfallande gammal särskilt i fråga om små fartyg. Lastfartygsflottan har till en stor del förnyats genom förvärv av begagnade fartyg. Speciellt i fråga om lastfartyg kan en övergång till tonnagebeskattning påskynda nyinvesteringar.

Samtidigt som det på passagerarfartygen finns oro för sjöfararnas sysselsättning, råder det brist på utbildade sjöfarare på vissa lastfartyg. I synnerhet på mindre lastfartyg, men också på andra fartyg, har man delvis utnyttjat medborgare från andra länder som arbetskraft. De vanligaste ursprungsländerna för andra än finska sjöfarare ombord på finskflaggade fartyg är för tillfället Estland, Ryssland och Sverige. Störst är arbetskraftsbristen i fråga om maskinmästare. Arbetskraftsunderskottet beror åtminstone delvis på brister i det praktisksystem som ingår i sjöfartsutbildningen.

Enligt handelsfartygsförteckningslagen är det en förutsättning för stödet att fartyget används i utrikes sjöfart, och därför är inrikesfart och sådan utrikesfart, av vilken över hälften av verksamhetstiden är inrikesfart, inte berättigat till stöd. Detta ställer fartygen i inrikestrafik i en tuff internationell konkurrenssituation. Det händer allt oftare att fartyg som går i inrikesfart i Finland seglar under utländsk flagg och att de får stöd för utrikesfart från ett annat land då de används vid den finska kusten. Detta är en olägenhet både för de finska sjöfararnas sysselsättning och för försörjningsberedskapen. Bogserbåtar och skjutbogserare som transporterar lastpråmar är utsatta för internationell konkurrens. Fartyg som går i trafik mellan öar, i synnerhet mellan Åland och fastlandet, möter internationell konkurrens från fartyg som går under svensk och estnisk flagg. Nästan 90 procent av oljetransportererna i Finland sker numera med fartyg som seglar under utländsk flagg, närmast till fartyg registrerade i Sverige, Norge och Portugal.

Stödpolitiken i fråga om handelsfartyg och definitionerna i handelsfartygsförteckningslagen har avgränsats så att stödet inte omfattar många sådana specialområden inom sjöfart, på vilka Finland tidigare har varit framgångsrikt eller på vilka tillväxten har varit markant på sista tiden. I cross trade-trafiken utanför de finska hamnarna minskar de dyra besättningsbytena lönsamheten. Off shore-verksamheten har varit en tillväxtbransch på sistone, men enligt handelsfartygsförteckningslagen omfattas den inte av stödet, om det inte är fråga om godstransport eller bogsering av lastpråmar. Off shore-verksamhet går t.ex. ut på att fartyg lägger kabel och biter oljeriggar bl.a. i Nordsjön och Brasilien.

Isbrytningen och förbindelsefartygstrafiken är på väg att öppnas för internationell konkurrens. Inom isbrytning används redan som hjälp fartyg som seglar under utländsk flagg. Inom förbindelsefartygstrafiken kan konkurrensen leda till att rutter mellan öar och det finska fastlandet tas över av fartyg som går under utländsk flagg. Isbrytning och förbindelsefartygstrafik omfattas inte av stöd som betalas med stöd av handelsfartygsförteckningslagen.



Jämfört med finskflaggade fartyg skiljer sig de viktigaste konkurrentländerna från Finland i det att det särskilt bland de anställda på lastfartyg finns en stor andel utlänningar. De anställda kommer från medlemsstater i såväl Europeiska gemenskaperna som Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och dessutom från s.k. tredje länder i förhållande till dem. Exempelvis i Sverige, Norge och Nederländerna är det mycket vanligt att anställa filippinska sjöfarare för lastfartyg i utrikes sjöfart. I Finland har blandbesättningar inte varit så vanliga, vilket beror på avtal mellan arbetsmarknadsorganisationerna. I handelsfartygsförteckningslagen föreskrivs endast att högst 50 procent av de anställda på de lastfartyg, som är i trafik på Finland och innehas av ett rederi får vara medborgare i en tredje stat. Enligt lagen är det inte heller möjligt att på fartyg som går i reguljär passagerarfartygstrafik på Finland och som medför över 120 passagerare ingå kollektivavtal med utländska arbetstagarorganisationer eller att på dessa fartyg avvika från finsk lagstiftning om kollektivavtal.

Det har tidvis varit svårt och i ekonomiskt hänseende mycket riskfyllt för rederierna att på förhand uppskatta, om ett fartyg på vissa förutbestämda villkor kan skrivas in i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart och om det kan beviljas stöd. Tillämpningen av lagen har lett till många tolkningstvister som har avgjorts vid förvaltningsdomstolarna.

Stödet beviljas halvårsvis i efterskott på basis av en redogörelse för de avgifter som rederiet har betalat. Stödet har varit i realtid endast i fråga om den temporära friheten för passagerarfartyg att redovisa förskottsinnehållning. Tidvis har det varit svårt att utbyta exakta uppgifter mellan de sökande, stödmyndigheten, skatteförvaltningen, Sjömanspensionskassan och försäkringsbolagen.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

#### **3.1 Målsättning**

Syftet med propositionen är att bevara den internationella konkurrenskraften för fartyg

som seglar under finsk flagg. Målet är att skapa internationellt konkurrenskraftiga förutsättningar för rederierna att bedriva sjöfart under finsk flagg, att utveckla den finska sjöfarten, att bibehålla en tillräcklig finsk sjöfararbefolkning och sjöfartskompetens och att bringa kostnaderna i nivå med konkurrentländerna. Avsikten är att lagen ska göra det möjligt för rederier att planera sin verksamhet på lång sikt och att den ska fungera som drivkraft för nya investeringsbeslut och gynna tillförseln av fartyg till det finska fartygsregistret. På detta sätt är målet att trygga sysselsättningen av finländska sjöfarare. Att främja sysselsättningen av sjöfarare på passagerarfartyg är av särskilt stor betydelse betonas även i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Därför är målet att trygga sysselsättningen av sjöfarare på passagerarfartyg även med hjälp av bestämmelser som gäller kollektivavtal och hemlandet för de sjöfarare som är föremål för stödet.

Genom den internationella konkurrenskraften tar man även sikte på att trygga försörjningsberedskapen, trots att man i detta syfte även använder sig av andra medel. Utgångspunkten för försörjningsberedskapen är i så fall att man på finskflaggade fartyg tillämpar finsk lag såväl under normala förhållanden som under undantagsförhållanden. Betydelsen av försörjningsberedskap accentueras vid livsmedels- och bränsletransporter. Med tanke på försörjningsberedskapen är lastfartyg av största betydelse, men nuförtiden svarar också ropax-lastfartyg samt passagerarbilfärjor för en stor andel av den trafik som är viktig för att upprätthålla försörjningsberedskapen. I Finland är det dessutom av betydelse för försörjningsberedskapen att tonnaget och besättningen är anpassade för trafik under svåra förhållanden vintertid.

Propositionen har samband med de åtgärder i regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens andra regering som gäller en revidering av beskattningen av rederier och som syftar till att effektivisera en modernisering av den finska fartygsflottan.

I propositionen föreslås att stödet till passagerarfartyg i centrala delar ska vara permanent även efter 2009 och att lastfartygsstödet och passagerarfartygsstödet samtidigt förenhetligas.

Den centrala utgångspunkten för denna proposition är att ge beprövade lösningar i den gällande handelsfartygsförteckningslagen samt den senaste tidens revideringar formen av lagtekniskt sett och med tanke på grundlagen modern och tydlig lag. Samtidigt föreslås att motsvarande gällande lagar upphävs och att hänvisningar till dem i andra lagar ändras till hänvisningar till den nya lagen.

### 3.2 Alternativ

I propositionen föreslås att stödet till bemanningskostnader på handelsfartyg ska föreskrivas genom lag. En förordning om stöd för bemanningskostnader inom sjöfarten som utfärdas med stöd av lagstiftningen om statligt stöd anses inte vara tillräcklig, eftersom grunderna för rederiernas rättigheter och skyldigheter ska föreskrivas genom lag och det endast genom lag kan grundas subjektiv rätt till stödet, förutsatt att villkoren för stöd uppfylls. Tolkningen av lagen baseras på rättslig prövning.

Lagen avses gälla tills vidare, men så att den ändras alltid när gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport ändras och kräver lagändringar. Riktlinjerna kommer antagligen att ses över nästa gång 2011. En tidsbunden lag skulle inte skapa en tillräckligt långsiktig grund för rederierna, då de investerar i nya fartyg som ska användas under flera årtionden.

Förslaget innefattar de avtalsrättsliga bestämmelser om kollektivavtal som ingår i den gällande handelsfartygsförteckningslagen, vilka syftar till att bringa klarhet i den tillämpade lagen och kollektivavtalen på motsvarande sätt som i den gällande handelsfartygsförteckningslagen. Detta är motiverat eftersom sjöfart är till sin karaktär en mycket internationell bransch.

Det föreslås att endast några få bestämmelser som ovillkorligen eller ekonomiskt begränsar användningen av blandbesättningar ska stå kvar i lagen. Bestämmelsen enligt vilken det inte ska vara möjligt att ingå avtal med utländska arbetstagarorganisationer på fartyg som går i passagerarfartygstrafik på Finland och som kan ta minst 120 passagerare föreslås vara den enda bestämmelsen som ovillkorligen begränsar användningen av

blandbesättningar. Dessutom ska stöd betalas till passagerarfartyg som går i trafik mellan hamnar i gemenskapen endast för medborgare i Europeiska gemenskapens medlemsstater eller medborgare i stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

I det här skedet föreslås inte att omfattningen av de fartygsgrupper och bemanningskostnader som för närvarande omfattas av stödet utvidgas, trots att olika alternativ för ett utvidgat stöd diskuterades under beredningen av propositionen. Under beredningen behandlades en eventuell utvidgning av stödet till fartyg som utför öcabotage eller kustcabotage samt till begränsat skattskyldiga på sådana passagerarfartyg till vilka stöd inte tidigare har betalats. Dessutom övervägdes möjligheten att utvidga stödet på bred bas till off shore-verksamhet på öppet hav som grundar sig på utvinning av naturresurser på kontinentalsockeln och möjligheten att utvidga stöden för avlösning av besättning från stödens nuvarande omfattning. Dessa stödformer har uppskattats ha en gynnsam effekt på sjöfarten under finsk flagg. Frågan om stödlösningar kommer att tas upp i samband med att en helhetslösning om åtgärderna för att förbättra den finska sjöfartens konkurrenskraft utarbetas.

Utvecklingen av yrkesutbildningen och den kompletterande utbildningen inom sjöfart hör till undervisningsministeriets förvaltningsområde. Det är möjligt att förebygga den hotande arbetskraftsbristen ombord på finska fartyg genom att man utvecklar praktikperioderna på fartygen och lönerna för praktiken.

Förslaget innehåller inte stöd som hänförs till sjöarbetsinkomst på fartyg som byggs, trots att ett sådant stöd kunde ha en positiv effekt på registreringen av fartyg i Finland. Det har ansetts att ett dylikt stöd inte är förenligt med definitionen av begreppet sjötransport i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, eftersom den avser transport av passagerare eller gods till sjöss.

### 3.3 De viktigaste förslagen

#### Permanent stöd till passagerarfartyg

Det föreslås att stödet till bemanningskostnader på passagerarfartyg ska göras perma-

nent i likhet med stödet till lastfartyg, så att stödet omfattar 100 procent av förskottsinnehållningen på besättningens sjöarbetsinkomst. Avsikten är att passagerarfartygsstödet också ska täcka motsvarande socialskyddsavgifter, sjömanspensionsavgifter och försäkringspremier som på lastfartyg. Målet med stödet är att förbättra de finskflaggade passagerarfartygens internationella konkurrensförutsättningar och att minska olägenheterna av att nyare lastfartygstonnage hamnar inom tillämpningsområdet för passagerarfartygsstödet. Ropax-lastfartyg kan medföra mer än 12 passagerare och på så sätt är de till sin karaktär passagerarfartyg enligt gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.

Begränsningen som gäller blandbesättning avlägsnas på lastfartyg i trafik på Finland

Den gällande handelsfartygsförteckningslagen gör det redan möjligt att anställa utländska sjöfarare på nationella villkor för sjöfarare. Lösningen motiverades i början av 1990-talet med sjöfartens internationella karaktär och den rådande konkurrenssituationen. Den internationella praxisen i fråga om s.k. blandbesättning är densamma i de flesta länder, vilket även framgår av den internationella jämförelsen i punkt 2.2 i denna proposition.

När det gäller lastfartyg föreslås att man slopar kravet på att högst 50 procent av blandbesättningen ombord på de fartyg som ägs av ett rederi och som går i trafik på Finland får vara medborgare i stater utanför EU- och EES-området.

Som gränstal mellan passagerarfartyg och lastfartyg föreslås i enlighet med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport 12 passagerare och i lagen minskas betydelsen av gränstalet på 120 passagerare på ropax-fartyg.

I handelsfartygsförteckningslagen har gränsen mellan passagerarfartyg och lastfartyg dragits vid 120 passagerare, vilket har gjort det möjligt att jämställa ropax-fartyg med högst 120 passagerarplatser med lastfartyg. I gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport förutsätts gränsen vara 12 passagerare. Gränsvärdet är av betydelse för rikt-

linjerna endast i den mån det av sysselsättningskäl begränsar stödet till passagerarfartyg endast till sjöfarare som är medborgare i Europeiska gemenskapens medlemsstater eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdets medlemsstater. I andra sammanhang, t.ex. i fråga om kollektivavtal, är det fortfarande möjligt att hålla kvar gränsen på 120 passagerare. Det föreslås att gränsen ska stå kvar, eftersom gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport inte utgör något hinder för det. Lösningen motiveras också av att p.g.a. av avgränsningen i förslaget 8 § gäller möjligheten till blandbesättningar i syfte att anställa sjöfarare på deras nationella villkor närmast trafik med lastfartyg. Fartyg som medför högst 120 passagerare transporterar i huvudsak gods.

Systemet med aktuell information som ingick i skattestödet till passagerarfartyg bevaras när den tidsbestämda befrielsen från betalning av förskottsinnehållning upphör

Stödperioden föreslås i regel vara sex månader även framöver. Enligt förslaget ska ett stödår, dvs. den tidsperiod för vilket förutsättningarna för stöd kontrolleras i efterhand, också i fortsättningen vara ett kalenderår. För passagerarfartyg som kan ta över 120 passagerare föreslås stödperioden i fråga om de poster som betalats till skattemyndigheten dock vara en månad, vilket motsvarar tidigare praxis vid befrielse från betalning av förskottsinnehållning. Lösningen siktar på att bevara den finska sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till det system som tillämpas i våra grannländer. En stödperiod på en månad lämpar sig för alla finska passagerarfartyg som kan ta över 120 passagerare. Sålunda skulle en stödperiod på en månad kunna tillämpas både på passagerarfartyg i trafik på Finland och på passagerarfartyg i trafik mellan tredje länder.

Förfarande för förhandsavgörande

Det föreslås att det i lagen tas in ett förfarande för förhandsavgörande, med hjälp av vilket rederierna på förhand för en bestämd tid av högst två år kan försäkra sig om inskrivning i handelsfartygsförteckningen och

uppfyllande av villkoren för stöd, om de villkor för stöd som rederierna har uppgett kvarstår sådana som de har anmälts.

#### Administrativa reformer

Det föreslås att lagen ska inkludera administrativa reformer som säkerställer att stödet grundar sig på betalningsutredningar i realtid. Systemet tar sikte på att utnyttja den moderna teknikens möjligheter.

Lagar som ska upphävas eller ändras i samband med förslaget

Det föreslås att lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart och lagen om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkstälts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg upphävs. Hänvisningar i andra lagar till lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart ska enligt förslaget ändras till hänvisningar till lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används i sjöfart. Hänvisningar som ska ändras finns i 81 § i

utlänningslagen (301/2004), 5 § i lagen om sjömanspensioner (1290/2006), 4 § i lagen om pension för arbetstagare (395/2006), 12 och 15 § i lagen om finansiering av arbetslöshetsförmåner (555/1998) och 8 § i tonnagekattelagen (476/2002).

## 4 Propositionens konsekvenser

### 4.1 Ekonomiska konsekvenser

År 2006 var det lastfartygsstöd som betalades på grundval av handelsfartygsförteckningslagen (moment 31.32.41 i statsbudgeten) totalt ca 38 miljoner euro per år och passagerarfartygsstödet (moment 31.32.42 i statsbudgeten) totalt 22 miljoner euro per år. När man dessutom beaktar det skattestöd på 22,7 miljoner euro som passagerarfartygen har fått i form av befrielse att betala förskottsinnehållning, uppgick passagerarfartygsstödet 2006 till 44,7 miljoner euro per år. På årsnivå var det sammanlagda stödet till lastfartyg och passagerarfartyg 2006 således 82,7 miljoner euro.

#### Direkt stöd till fartyg införda i handelsfartygsförteckningen 2002–2006

1000 euro	2002	2003	2004	2005	2006
Lastfartygsstöd mom. 31.32.41	40 681	40 307	39 132	39 292	38 039
Passagerarfartygsstöd mom. 31.32.42	12 849	26 613	23 640	21 700	22 025
Totalt	53 530	66 920	62 772	60 992	60 064

Med beaktande av att passagerarfartygsstödet har utvidgats genom en tidsbestämd lagändring som gäller från den 1 januari 2007 till den 31 december 2009 så att det i likhet med lastfartygsstödet täcker 100 procent av beloppet på förskottsinnehållningar, socialskyddsavgifter och pensions- och försäk-

ringspremier så är redan de lagbaserade stöden 94,7 miljoner euro per år fram till 2009. Om passagerarfartygsstödet inte blir permanent, minskar det totala stödbeloppet gradvis till ca 62,6 miljoner euro per år fram till början av 2011.

## UTFALLSPROGNOS FÖR STÖDEN 2007

	Totalt	Lastfartygsstöd	Passagerarfartygsstöd
Direkt stöd till lastfartyg (Moment 31.32.41 i statsbudgeten)	36,7	36,7	-
Direkt stöd till passagerarfartyg (L 1322/2006) (Moment 31.32.42 i statsbudgeten)	27,0	-	27,0
Nettolön på passagerarfartyg (L 625/2004)	24,3	-	24,3
Statens andel av Sjömanspensionskassans utgifter (Moment 33.19.50 i statsbudgeten)	42,0 <sup>1)</sup>	14,7 <sup>1)</sup>	27,3 <sup>1)</sup>
Avdrag för sjöarbetsinkomst	25,0 <sup>1)</sup>	8,9 <sup>1)</sup>	16,1 <sup>1)</sup>
Stöd totalt (miljoner euro)	155,0	60,3	94,7
=====			
Årsverken (30.4.2007)	5 348	1 870	3 514
Stöd (euro)/årsverke	28 983	32 246	26 949

1) fördelat mellan fartygsgrupper enligt antal anställda 2007

I utfallsprognosen för 2007 ingår finansministeriets kalkyl över statens andel i Sjömanspensionskassans utgifter, vilka finns i

statsbudgeten under moment 33.19.50, samt en kalkyl över sjöarbetsinkomstsvdragets effekt på statsfinanserna.

## Kalkyl över de nuvarande stödets utveckling 2007–2011

1000 euro	2007	2008	2009	2010	2011
Lastfartygsstöd mom. 31.32.41	36 682	38 253	38 253	38 253	38 253
Passagerarfartygsstöd mom. 31.32.42	27 027	31 416	31 416	27 883	24 350
Direkta stöd, totalt	63 709	69 669	69 669	66 136	62 603
Skattestöd (befrielse från betalning av förskottsinnehållning)	24 308	25 104	25 104	4 184	0
STÖD TILL HANDELS-SJÖFARTEN, TOTALT	88 017	94 773	94 773	70 320	62 603

En etablering av passagerarfartygsstödet på permanent basis till 2007 års nivå skulle alltså inte ha några kostnadseffekter på statsfinanserna, men på sikt skulle ökningen av stöden vara ca 32 miljoner euro jämfört med en genom lag fastställd permanent nivå.

Enligt de lösningar som ingår i den föreslagna lagen stabiliseras det sammanlagda stödet till handelsfartyg till en nivå på 94,7 miljoner euro per år, vilket motsvarar stödnivån i redan tidigare fattade beslut. De före-

slagna reformerna beräknas inte ha någon utvidgande effekt på stödet.

Handelsfartygsstödet bedöms ha en gynnsam effekt på det finska näringslivet och ekonomin. I samhällsekonomin främjar stöden på ett produktivt sätt sysselsättningen inom sjöfartsklustret och inkomstbildningen. Hur omfattande effekterna blir och hur de fördelas mellan olika sjöfartssektorer beror likväl mycket på konkurrenssituationen på Östersjön och i närområdena såsom Sverige och Estland. Det är också av stor vikt vilka

former av rederibeskattnings som införs i Finland. Bemanningkostnaderna har en betydande inverkan på rederiernas konkurrenskraft under finsk flagg. Konkurrenskraften påverkas emellertid också av hur rederierna behandlas skattemässigt, av förhållandet till investeringar i en modernisering av flottan och av hur specialkunnandet inom sjöfart och skeppsbyggnad utvecklas.

På sikt är det ekonomiska målet med stöden att bevara verksamhetsförutsättningarna för lastfartyg och passagerarfartyg att segla under finsk flagg. Med tanke på företag uppskattas lagförslaget ha positiva verkningar särskilt för passagerarfartygsrederier. Förslaget har inga betydande konsekvenser för lastfartygens konkurrenskraft. I samband med den reform av tonnageskattelagstiftningen som ingår i regeringsprogrammet för Matti Vanhanens andra regering är det särskilt viktigt i fråga om lastfartyg, men också andra fartyg, att uppskatta vilken den totala effekten av de olika stödformerna är med tanke på de finskflaggade fartygens konkurrenskraft.

#### 4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Enlig den föreslagna lagen har stödmyndigheten rätt att få uppgifter av skatteförvaltningen och Sjömanspensionskassan om de inbetalningar som rederierna har gjort och av tullförvaltningen om användningen av fartyget. Enligt förslaget kan uppgifterna samlas in också i elektronisk form.

För skatteförvaltningen innebär lagförslaget att uppgifter som hänför sig till verkställigheten av den tidsbestämda befrielsen från betalning av förskottsinnehållning upphör, när det stöd som gäller förskottsinnehållningar på passagerarfartyg ändras till ett direkt stöd administrerat av stödmyndigheten, dvs. Sjöfartsverket. Å andra sidan ökar skatteförvaltningens uppgifter något då de skatteuppgifter som rör passagerarfartyg ska överlämnas månatligen till stödmyndigheten.

I egenskap av stödmyndighet utökas Sjöfartsverkets uppgifter i någon mån, eftersom det stöd som sikts till förskottsinnehållningar som verkställts på passagerarfartyg avses bli ett direkt stöd administrerat av Sjöfartsverket. För passagerarfartyg som tar över 120 passagerare föreslås stödperioden vara en

månad. Till följd av ovan nämnda orsaker kan de stödfunktioner som stödmyndigheten svarar för öka något, men ökningen är inte betydande. Den totala mängd uppgifter som stödmyndigheten har att svara för beror på hur många finskflaggade fartyg som omfattas av stödet vid respektive tidpunkt. För ett stödsystem i enlighet med den nya lagen behövs stödmyndigheten ett enhetligt datasystem.

#### 4.3 Konsekvenser för miljön

Lagen har inga direkta och betydande miljökonsekvenser. Det finska tonnageets lämplighet för isförhållanden, besättningens utbildning, besättningens erfarenhet av isförhållanden och av navigering i de finska kustvattnen med många grund samt besiktningssystemet för fartyg är faktorer ägnade att på förhand trygga säkerheten under ofta svåra förhållanden och att på så sätt förebygga uppkomsten av olycksfall med skadlig inverkan på miljön.

Det växande antalet oljetransporter på Östersjön höjer klart risken för skadliga miljökonsekvenser. Den föreslagna lagen bedöms likväl inte ha någon nämnvärd inverkan på risksannolikheten, eftersom de finskflaggade tankfartygens andel av olje-, gas- och kemikalietransporterna på Finska viken eller i andra delar av Östersjön sist och slutligen är förhållandevis liten.

Lagen avses inte inbegripa stödet för bemanningkostnader på olika administrativa fartyg, såsom oljebekämpningsfartyg.

#### 4.4 Samhälleliga konsekvenser

De finskflaggade fartygens internationella konkurrenskraft inverkar direkt på antalet sysselsatta finländska sjöfarare och i vidare bemärkelse även på det finska sjöfartsklustrets omfattning och på att sakkunskapen inom sjöfart bevaras i Finland. Sjöfartsklustret innefattar förutom sjötransporter också hamnarna, olika lastnings- och lossningsfunktioner, rederiernas övriga affärsverksamhet, forskning och utbildning inom sjöfart, administration inom sjöfartssektorn samt varvsindustrin med dess underleverantörer.

Till de centrala samhällliga konsekvenserna av lagen hör att trygga försörjningsberedskapen under stränga naturförhållanden och i eventuella krissituationer genom att den dagliga livsmedels- och energiförsörjningen och även andra utrikeshandelstransporter ska kunna skötas på ett sätt som tryggar försörjningsberedskapen i enlighet med finsk lagstiftning.

## 5 Beredningen av propositionen

### 5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Regeringspropositionen har beretts i en arbetsgrupp som kommunikationsministeriet tillsatte den 16 juni 2006 med uppgift att bereda en förbättring av den finländska handelsflottans konkurrenskraft i fråga om bemanningskostnader. Arbetsgruppens mandatperiod upphörde den 30 juni 2007. I arbetsgruppen ingick företrädare för kommunikationsministeriet, handels- och industriministeriet, finansministeriet samt Sjöfartsverket.

Arbetsgruppen har under lagberedningen använt sig av de utredningar som beskrivs i mellanrapporten av den 17 december 2004 och slutrapporten av den 31 augusti 2005 sammanställd av den arbetsgrupp som utredde behovet att ändra lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart. Utredningsgruppen lät göra en konsultutredning som kommunikationsministeriet sedan publicerade. Utredningsresultaten presenteras i punkt 2.2.

Arbetsgruppens förslag har behandlats i en styrgrupp med företrädare för samma instanser som arbetsgruppen samt arbetsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna inom sjöfartsbranschen samt de största företagen inom den finska sjöfartssektorn.

Den fortsatta beredningen av propositionen har skett vid kommunikationsministeriet och Sjöfartsverket.

### 5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Kommunikationsministeriet begärde den 7 augusti 2007 utlåtande om arbetsgruppens

förslag till regeringsproposition av totalt över fyrtio instanser som på ett täckande sätt representerar statsförvaltningen och sjöfartsbranschen. Tidsfristen för utlåtandena gick ut den 24 augusti 2007. Utlåtandena lämnades av inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, undervisningsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, handels- och industriministeriet, arbetsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Ålands landskapsregering, länsstyrelsen på Åland, Försörjningsberedskapscentralen, Sjömanspensionskassan, Skattestyrelsen, Statens revisionsverk, Tullstyrelsen, Sjöfartsverket, Finansbranschens Centralförbund rf, Finlands Rederiförening rf, Ålands Redarförening rf och Fraktfartygsföreningen rf tillsammans, Finlands Maskinbefälsförbund rf, Finlands Sjömans-Union FS-U, Finlands Näringsliv EK, Finlands Hamnförbund rf, Hamnoperatörerna rf, Alandia Bolagen, Kristina Cruises Oy, Mopro Oy och ESL-Shipping Oy.

I utlåtandena understöddes allmänt lagförslaget och de förslag om ett permanent stöd till passagerarfartyg och om upphävande av den temporära lagen om befrielse för passagerarfartyg från att betala förskottsinnehållning som ingick i det.

Arbetsgruppens förslag som sändes på remiss innehöll också förslag om en mer omfattande harmonisering av lastfartygsstödet och passagerarfartygsstödet och förslag om stöd till cabotage trafik, vilka också de vann ett allmänt understöd. Målen om att förbättra de finskflaggade flottans internationella konkurrenskraft och om att trygga försörjningsberedskapen, det finska sjöfartsklustret, den finska sjöfartskompetensen och de finska arbetsplatserna ansågs vara viktiga. Förslaget om att lagen ska sättas i kraft i brådskande ordning redan i början av 2008 vann ett brett understöd.

Enligt vissa utlåtanden borde det i samma proposition också ha ingått en reform av de lagar som gäller beskattningen av sjöfarten och incitament för fartygsinvesteringar.

De positiva konsekvenserna av arbetsgruppens förslag bedömdes vara snävare för lastfartyg än för passagerarfartyg. Förslaget om ö- och kustcabotage med lastfartyg understöddes på bred front, och vissa remissintanser förordade en utvidgning av cabotagestö-

det så att det också omfattar passagerarfartyg i inrikesfart. Många remissinstanser tyckte att det var nödvändigt att utvidga stödet också till off shore-verksamhet.

Finansministeriet ansåg i sitt utlåtande att omfattningen av de fartygsgrupper och bemanningskostnader som för tillfället är berättigade till stöden inte ska utökas.

Under den fortsatta beredningen kom man överens om att de frågor som gäller en utvidgning av stödet ska lösas i samband med den helhetslösning som ska utarbetas om åtgärder för att förbättra den finska sjöfartens konkurrenskraft.

Remissinstanserna motsatte sig i stor utsträckning det stödtak för försäkringspremier som arbetsgruppen föreslog och därför har förslaget om ett stödtak för försäkringspremier strukits från propositionen.

De lösningar i förslaget som gällde blandbesättningar understöddes allmänt, men remissyttrandena innehöll ställningstagande både för en utvidgning och för en minskning av möjligheten till blandbesättningar. De mest problematiska frågorna beträffande blandbesättningar var förslaget om att avlägsna begränsningen på att högst 50 procent av blandbesättningen på lastfartyg i reguljär trafik på Finland får vara medborgare i stater utanför EU- och EES-området, och förslaget om att hålla kvar möjligheten till blandbesättningar på passagerarfartyg (ropax), vilka kan medföra 12–119 passagerare i reguljär trafik på Finland. I lagförslagets kapitel 3 ingår arbetsrättslig reglering i likhet med den tidigare handelsfartygsförteckningslagen, vilket på det hela taget understöddes, men vissa remissinstanser föreslog att regleringen ska strykas från den nya lagen. De lösningar i förslaget som gäller blandbesättningar står i

linje med det förslag av arbetsgruppen om vilket utlåtanden begärdes.

För passagerarfartyg föreslogs på bred bas att stödperioden ska vara en månad även för de fartyg som kan medföra 12–119 passagerare. Kortare stödperioder föreslås likväl inte tillämpas i större omfattning än vad som har varit fallet under giltighetstiden av lagen om befrielse från att betala förskottsinnehållning.

Till vissa punkter i förslaget lämnades önskemål om preciserande förbättringar, vilka i mån av möjlighet har tagits med in regeringens proposition. Därför har bestämmelserna om återkrav av stödet och stödmyndighetens utvidgade besvärsmått preciserats till att bättre motsvara grundlagsutskottets ställningstaganden. Bemyndigandet att utfärda förordningar har preciserats, likaså har bestämmelserna om ansökan och beviljande av stöd preciserats, försäkringsavgiftsterminologin har ändrats, skyddet för affärshemligheter då arbetsmarknadsorganisationer hörs har betonats och utvecklingen beträffande lagstiftningen om verkställigheten av lagen har beaktats.

## **6 Samband med andra propositioner**

Propositionen hänför sig till propositionen om statsbudgeten för 2008 och avses bli behandlad i samband med den. Lagförslaget innehåller en ändring som avses träda i kraft under 2008 om att stödet blir ett direkt stöd. Ändringen gäller sjöfarare som arbetar på passagerarfartyg och stödet föreslås tidigare läggas i fråga om passagerarfartyg. För att det ska vara möjligt att betala stöd under 2008 är det nödvändigt att föreliggande lagförslag behandlas i samband med budgetpropositionen för 2008.



## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1.1 Lag om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport

##### 1 kap. Allmänna bestämmelser

**1 §. Lagens syfte.** Syftet med lagen är att förbättra den finska handelsflottans internationella konkurrenskraft. Detta är också vad innehållet beträffar nästan samma syfte som anges för den gällande handelsfartygsförteckningslagen, eftersom en förutsättning för stödet enligt lagen har varit att genom avtal mellan arbetsmarknadsparterna bringa de arbetskraftskostnader som hänför sig till ett fartyg till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i handelsfartygsförteckningslagen, möjliggör verksamhet i internationell trafik.

Enligt kommissionens meddelande C (2004) 43 publicerat i Europeiska unionens officiella tidning 2004/C 13/03 finns det också andra allmänna mål för statligt stöd än förbättrad konkurrenskraft: De statliga stödordningarna ska främja en tillförlitlig, effektiv, säker och miljövänlig sjötransport. Ett viktigt mål är att främja registrering och återregistrering av fartyg i medlemsstaternas register. Stödet ska bidra till en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna, samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna. Syftet med stödet ska också vara att upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart samt skydda och främja sysselsättningen för europeiskt sjöfolk. Vidare är ett mål för det statliga stödet att främja nya tjänster inom närsjöfarten i en-

lighet med vitboken om den gemensamma transportpolitiken.

En finsk handelsflotta som är internationellt konkurrenskraftig anses vara en nödvändig förutsättning för att beståndet av säkra fartyg som är anpassade till det stränga klimatet i norr ska återhämta sig och därmed också leda till att sysselsättningen för sjöfolk på fartyg som seglar under finsk flagg förbättras och hela det finska sjöfartsklustret konsolideras. På detta sätt bevaras sakkunskapen inom sjöfartssektorn i Finland. Av en internationellt konkurrenskraftig finsk handelsflotta följer också en bättre försörjningsberedskap i krissituationer, t.ex. under stränga isförhållanden då transport av energi, livsmedel och viktiga varor till industrin annars avstannar.

**2 §. Tillämpningsområde.** Lagen tillämpas på stöd som beviljas av statens medel för förbättrande av konkurrenskraften i fråga om bemanningskostnader för fartyg som används för sjötransport. I denna lag föreskrivs om de nationella stöd som i Finland beviljas för detta ändamål.

Eftersom rätten till stödet och beloppet av det stöd som beviljas grundar sig i detalj på lag, dvs. rätten till stödet är en s.k. subjektiv rätt, är inte statsunderstödslagen (688/2001) sekundärt tillämplig tillsammans med den föreslagna lagen.

**3 §. Definitioner.** Definitionen på passagerarfartyg i 1 mom. 1 punkten överensstämmer med definitionen i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (FördS 11/1981), nedan SOLAS-konventionen. Av ett fartygs besiktningshandlingar framgår om fartyget får medföra fler än 12 passagerare.

I fråga om definitionen på passagerarfartyg skiljer sig den gällande handelsfartygsförteckningslagen från den lag som nu föreslås.

Också alla fartyg som får medföra 13-120 passagerare är enligt den föreslagna lagen passagerarfartyg. I frågor som gäller kollektivavtal i den föreslagna lagens 6 § 2—4 mom. och 7 § jämföras de dock med lastfartyg. Eftersom alla fartyg som tar fler än 12 passagerare är passagerarfartyg, ska de beviljas stöd för regelbunden passagerartrafik mellan hamnar i Europeiska gemenskapen endast när det gäller medborgare i gemenskapens medlemsstater och medborgare i stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Övriga skillnader mellan stöd till passagerarfartyg och lastfartyg bortfaller, då nu också stödet till passagerarfartyg görs permanent. Det stöd som baseras på begränsat skattskyldiga gäller också i fortsättningen endast lastfartyg och passagerarfartyg som får medföra 13–120 passagerare.

I 2 punkten konstateras att lastfartyg är alla fartyg som inte är passagerarfartyg. Det betyder att också bogserbåtar, skjutbogserare, traditionella isbrytare, kombinationsfartyg som används i offshoreverksamhet, farledsfartyg, förbindelsefartyg, depåfartyg för sjömätning, fiskefartyg, skolfartyg, sjömättnings- och havsforskningsfartyg och andra fartyg som tillhör den offentliga sektorn är lastfartyg enligt den föreslagna lagen om de får medföra högst 12 passagerare. Å andra sidan har varken passagerarfartyg eller lastfartyg rätt till det stöd som avses i denna lag, om de inte över hälften av sin verksamhetstid går i utrikes sjötrafik och transporterar gods eller passagerare till sjöss.

Enligt 3 punkten avses med bogserbåt eller skjutbogserare ett lastfartyg som är avsett att utföra bogsering eller skjutbogsering och som huvudsakligen används för transport. Definitionen på bogserbåt och skjutbogserare behövs i lagen, eftersom definitionen på sjötransport när det gäller bogserbåtar och skjutbogserare i gemenskapens riktlinjer för sjötransport skiljer sig från vad som avses med sjötransport i samband med lastfartyg. Bogsering och skjutbogsering kan understödas, om mer än hälften av fartygets faktiska bogseringsverksamhet under ett visst år är utrikes sjöfart.

Bogseringsverksamhet som huvudsakligen utförs i hamnar eller som innebär bogsering av självdrivna fartyg i hamn utgör inte sjö-

transport enligt gemenskapens riktlinjer för sjötransport. Enligt definitionen i denna lag ska en bogserbåt eller skjutbogserare huvudsakligen användas för transport för att verksamheten ska vara stödberättigande. Transport är bogsering av lastpråmar, andra än motordrivna fartyg, delar av fartyg och olika föremål. Verksamhet som inte avses i definitionen i 3 § 3 punkten kan inte erhålla stöd. T.ex. kabel- och rörläggning samt underhåll av kablar och rör, bearbetning av havsbotten och annan verksamhet som inte omfattar transport, är inte verksamhet som berättigar till stöd. Sjötransport som berättigat till stöd kan sålunda inte omfatta användning som depåfartyg när det gäller bogserbåtar och skjutbogserare eller andra fartyg, om huvuddelen av verksamheten inte utgörs av olika transporter till sjöss som vid behov kan bevisas med skeppsdagboken.

Enligt 4 punkten avses med sjötransport transport, bogsering eller skjutbogsering av passagerare eller gods till sjöss. Däremot är inte bogsering eller skjutbogsering som huvudsakligen utförs i hamnområden eller biträdande av motordrivna fartyg i hamn inte sjötransport.

Enligt 5 punkten avser passagerare alla personer med undantag av befälhavaren eller medlemmarna i besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov. I antalet passagerare ingår dock inte barn under ett år. Definitionen på passagerare motsvarar SOLAS-konventionens definition. Artister och ekonomipersonal som arbetar för fartygets räkning är alltså inte passagerare enligt denna lag.

Enligt 6 punkten avser fartyg som huvudsakligen går i utrikes sjöfart fartyg som över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i sjöfart mellan finska och utländska hamnar eller utanför finska territorialvatten, inbegripet trafik genom Saima kanal. Vid bedömningen av trafikens art beaktas lastnings- och väntetider i anslutning till resor samt sådan inrikesfart som direkt hänförs till fartygets utrikesfart. I riktlinjerna för statligt stöd nämns uttryckligen för bogserbåtarnas och mudderverkens vidkommande att en förutsättning för att få stöd är att över 50 procent av fartygens årliga verksam-

hetstid utgörs av sjötransport. Trafik genom Saima kanal till utlandet och tillbaka till finska hamnar berättigar på motsvarande sätt till stöd. Villkoren enligt avsnitt 2.1. i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd uppfylls när ett passagerar- eller lastfartyg huvudsakligen går i trafik mellan en finsk hamn och en hamn i gemenskapen eller en finsk hamn och en hamn i ett tredje land. Också trafik till plattformar och ankrade fartyg utanför finska territorialvatten uppfyller villkoret för utrikes sjöfart, ifall fartyget transporterar passagerare eller gods. Den tid som ett fartyg inte varit i drift utan t.ex. legat i docka räknas inte till fartygets verksamhetstid.

Enligt 7 punkten avser ett stödår ett kalenderår. Ett stödår är den period under vilken villkoren för stödet i sista hand ska granskas i enlighet med gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Om det i efterskott visar sig att villkoren för stödet inte har uppfyllts, återkrävs stödet per stödår.

Enligt 8 punkten avser stödmyndighet Sjöfartsverket. Också i handelsfartygsförteckningslagen är Sjöfartsverket stödmyndighet. Nu ska Sjöfartsverket vara stödmyndighet också i fråga om passagerarfartygens förskottsinnehållningar, som tidigare endast har omfattats av betalningsbefrielselagen, enligt vilken skattemyndigheterna har skött uppgifterna i anslutning till övervakningen av stödet.

Enligt 9 punkten avses med handelsfartygsförteckningen den förteckning som stödmyndigheten för över fartyg som kan ansöka om stöd enligt den föreslagna lagen. En förutsättning för beviljande av stöd är alltså på motsvarande sätt som i den gällande handelsfartygsförteckningslagen att fartyget är inskrivet i handelsfartygsförteckningen. I samband med inskrivningen i handelsfartygsförteckningen utreds den sökandes avsikt att uppfylla villkoren för stöd. Dessa är de villkor som gäller sjötrafik samt de övriga villkoren för inskrivning i förteckningen, t.ex. att fartyget är infört i det finska fartygsregistret. Fartyg som uppenbart inte är berättigade till stöd ska inte inskrivas i handelsfartygsförteckningen, och beslut om detta fattas redan i samband med inskrivningen innan fartyget går i trafik under en stödperiod. Det

ska vara möjligt att bedöma förutsättningarna för en inskrivning i handelsfartygsförteckningen i ett förhandsavgörandeförfarande.

På motsvarande sätt ska stödmyndigheten avföra ett fartyg ur handelsfartygsförteckningen antingen på ansökan eller å tjänstens vägnar, ifall villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen inte uppfylls annat än tillfälligt.

Ett fartyg kan skrivas in i handelsfartygsförteckningen och avföras ur förteckningen under ett stödår. Hur villkoren för stöd uppfylls bedöms under stödåret utgående från fartygets verksamhetstid. I fråga om beslut om inskrivning i handelsfartygsförteckningen och beslut som gäller fastställande av stöd kan yrkande om rättelse framställas och ändring sökas hos förvaltningsdomstolen.

## 2 kap. Handelsfartygsförteckningen

**4 §. Inskrivning i handelsfartygsförteckningen.** Inskrivning av ett fartyg i handelsfartygsförteckningen ska grunda sig på prövning som är av juridisk art. Om villkoren för en inskrivning i förteckningen uppfylls, ska fartyget skrivas in i förteckningen. För inskrivning i handelsfartygsförteckningen ansvarar stödmyndigheten. En ansökan är en förutsättning för inskrivning i handelsfartygsförteckningen och inskrivning kan inte ske på tjänsten vägnar. I fråga om fartygets verksamhet är en förutsättning för inskrivning i handelsfartygsförteckningen att det finns en fast föresats och förutsättningar för att använda fartyget i sjöfart enligt en uppgjord plan. Detta till skillnad från att förutsättningen för beviljande av stöd skulle vara på grundval av utredningar fastställd faktisk verksamhet som uppfyller villkoren och faktiska bemanningskostnader som uppfyller villkoren.

Enligt 1 mom. ska stödmyndigheten på ansökan i handelsfartygsregistret skriva in sådana i det finska fartygsregistret införda passagerarfartyg, lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare som huvudsakligen är avsedda att användas i utrikes sjöfart under stödåret. Utrikes sjöfart definieras i 3 § 6 punkten.

Enligt 2 mom. kan ansökan göras av fartygets finska ägare eller en finsk arbetsgivare

som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland. Andra kan göra ansökan endast om de bemyndigats av de ovan nämnda. Med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland avses ett s.k. bareboat-befraktat fartyg för vilket endast en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet kan ansöka om inskrivning i handelsfartygsregistret. Ett bareboat charter-in-avtal betyder att fartyget har hyrts utan besättning. Ansökan kan göras av den som det stöd som avses i den föreslagna lagen betalas till. Om någon annan gör ansökan krävs en giltig fullmakt. En sammanslutning som bedriver rederiverksamhet kan själv vara arbetsgivare eller så kan arbetsgivare vara en annan sammanslutning t.ex. genom ett management-avtal. Den sökande kan i så fall vara en finsk arbetsgivare som svarar för besättningskostnaderna. Avsikten är att revideringen av handelsfartygsförteckningslagen som avser s.k. bareboat charter-in-fartyg genom denna proposition ska ingå som sådan i den föreslagna lagen. Även den nämnda revideringens målsättningar att förnya och utöka fartygsbeståndet i Finland och målsättningar gällande sysselsättningen för sjöfolk är också fortsättningsvis mål för den föreslagna lagen.

Enligt 3 mom. ska den som för fartygsregistret på Åland i handelsfartygsförteckningen på ansökan skriva in ett fartyg som på Åland införts i fartygsregistret på de villkor som nämns i den föreslagna paragrafen. Behörighet att skriva in fartyg i handelsfartygsförteckningen har både stödmyndigheten, dvs. Sjöfartsverket, och, i fråga om fartyg som införts i fartygsregistret på Åland, den som för fartygsregistret på Åland. Detta motsvarar regleringen i den gällande handelsfartygsförteckningslagen. Stödmyndigheten har behörighet att skriva in fartyg i handelsfartygsförteckningen i hela Finland, och i fråga om fartyg som införts i fartygsregistret på Åland avgör den sökande om han ansöker om inskrivning i handelsfartygsförteckningen hos stödmyndigheten eller den som för fartygsregistret på Åland. Stödmyndigheten har dock exklusiv behörighet när det gäller att fatta beslut om beviljande av stöd och förhandsavgöranden, fastställande av stödperiodens längd och återkrav av stöd. De juridiska

förutsättningarna för inskrivning i handelsfartygsförteckningen är desamma såväl i Fastlandsfinland som på Åland och de bestäms i den föreslagna paragrafen.

**5 §.** *Avförande ur handelsfartygsförteckningen.* Enligt 1 mom. ska stödmyndigheten på ansökan eller på tjänstens vägnar avföra ett fartyg ur handelsfartygsregistret, om fartyget inte längre annat än tillfälligt uppfyller villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen. Bestämmelsen ändrar inte regleringen enligt handelsfartygsförteckningslagen.

Enligt 21 § i den föreslagna lagen ska en finsk ägare till ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen eller en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland utan onödigt dröjsmål meddela stödmyndigheten alla sådana ändringar som kan vara av betydelse för att fartyget ska hållas kvar i eller avföras ur handelsfartygsförteckningen, eller som kan påverka villkoren för beviljande av stöd eller beloppet av stöd. Uppgifter om att villkoren inte längre uppfylls kan på detta sätt nå stödmyndigheten. Till meddelandet kan också fogas en ansökan om avförande ur handelsfartygsförteckningen. Även om en ansökan inte ingår i ett meddelande ska stödmyndigheten avföra ett fartyg ur handelsfartygsförteckningen, om fartyget inte längre annat än tillfälligt uppfyller villkoren för inskrivning i förteckningen. Stödmyndigheten kan också få kännedom om att villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen inte uppfylls om det i samband med behandlingen av stödansökan visar sig att fartyget har avförts ur fartygsregistret. Även uppgifter om andra förutsättningar kan framgå ur fartygsregistret och besiktningshandlingarna. Om ett fartyg avförs ur handelsfartygsförteckningen enbart på grund av trafikverksamheten, krävs ytterligare utredningar om fartygets trafikverksamhet.

T.ex. när ett fartyg säljs utomlands och avförs ur det finska fartygsregistret, betyder det att fartyget också ska avföras ur handelsfartygsförteckningen av en annan anledning än av tillfälliga orsaker. Ett fartyg kan också tillfälligt försättas i en situation där villkoren för inskrivning i förteckningen inte uppfylls. Närmast kan detta komma i fråga när fartyg-

gets trafikområde ändras tillfälligt så att det under en tid huvudsakligen används i sådan inrikesfart som inte uppfyller villkoret för inskrivning i handelsfartygsförteckningen eller berättigar till stöd. Detta är fallet om ett fartyg som gått i utrikesfart inte uppfyller förutsättningarna för huvudsaklig utrikesfart. En sådan situation kan uppstå t.ex. när ett fartyg för stor del av sin verksamhetstid har utfört bogsering i hamnområde eller använts i in-sjötrafik. Avförande ur förteckningen på grund av en sådan tillfällig orsak är ett onödigt tungt förfarande, eftersom stöd betalas endast för den tid då villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen uppfylls. Stödmyndigheten har inte avfört fartyg ur handelsfartygsförteckningen om villkoren för inskrivning i förteckningen inte tillfälligt har varit uppfyllda närmast på grund av att trafikområdet har ändrats.

Enligt 2 mom. ska stödmyndigheten innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra fartygets finska ägare eller den finska arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland, om avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur finska fartygsregistret. Genom bestämmelsen preciseras samrådsskyldigheten som annars bestäms enligt 34 § i förvaltningslagen (434/2003). Samråd med de instanser som nämns i 2 mom. är ett ovillkorligt krav och ska alltid verkställas om avförandet ur handelsfartygsförteckningen inte grundar sig på att fartyget redan har avförts ur det finska fartygsregistret. Den som ansvarar för fartygets verksamhet kan ha information som är viktig när ett avgörande ska fattas, i synnerhet när det gäller bedömning tillfälliga orsaker. Om ett fartygs finska ägare eller en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg själv har ansökt om att fartyget ska avföras ur handelsfartygsförteckningen, är samrådskravet i regel uppfyllt i och med ansökan, ifall det när avgörandet ska fattas inte framkommer väsentlig ny information som stödmyndighetens beslut grundar sig på.

Eftersom inskrivning i handelsfartygsförteckningen är ett villkor för stöd för bemanningskostnader, vilket för sin del är av väsentlig betydelse med tanke på handelssjöfar-

tens internationella konkurrenskraft och den allmänna rätten att idka näring i allmänhet, ska särskild uppmärksamhet fästas vid att rättssäkerheten beaktas vid förfaranden och avgöranden som gäller inskrivning i och avförande ur handelsfartygsförteckningen. Detta innebär att det i praktiken är lättare för fartygen att hållas kvar i handelsfartygsförteckningen än att vara berättigade till stöd under ett visst stödår.

Enligt 3 mom. ska stödmyndigheten innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra den som för fartygsregistret på Åland, ifall avförandet gäller avförande ur handelsfartygsförteckningen av ett fartyg som på Åland införts i fartygsregistret, och avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur det finska fartygsregistret. Bestämmelsen motsvarar regleringen i den gällande handelsfartygsförteckningslagen.

### 3 kap. **Arbetsrättsliga bestämmelser som ska tillämpas på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen**

**6 §. Överenskommelse genom kollektivavtal.** Enligt 1 mom. ska finsk lag iakttas ombord på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen, om inte något annat föreskrivs. Enligt internationella allmänna sjörättsliga principer omfattas ett fartyg av den lagstiftande makten och jurisdiktionen i sin hemstat. I överensstämmelse med detta föreslås att finsk lag ska iakttas ombord på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen, om inte något annat bestäms. Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i handelsfartygsförteckningslagen.

I 9 § i handelsfartygsförteckningslagen har det funnits en bestämmelse enligt vilken förfarandet med arbetstillstånd enligt utlänningslagen (378/1991) och bestämmelser som har utfärdats med stöd av den inte tillämpas på utlänningar som arbetar ombord på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen. Det föreslås nu att denna hänvisning till en annan lag slopas, eftersom det i den nya utlänningslagen (301/2004) finns bestämmelser om i vilka situationer en utlänning har rätt att utföra förvärvsarbete utan uppehållstillstånd. Enligt 81 § 3 punkten i la-

gen har en utlänning rätt att utföra förvärvsarbete utan uppehållstillstånd om han eller hon arbetar som sjöman antingen på ett fartyg i utrikesfart som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen eller, efter att ha anställts någon annanstans än i Finland, på ett fartyg som huvudsakligen går i trafik mellan utländska hamnar.

Eftersom målet för den föreslagna lagen att förbättra den finska handelsflottans konkurrenskraft förutsätter att det finns en möjlighet att flexibelt avtala om anställningsvillkoren, föreslås i 2 mom. att man genom kollektivavtal ska kunna komma överens om något annat än vad som föreskrivs i sjömanslagen (423/1978), sjöarbetstidslagen (296/1976), semesterlagen för sjömän (433/1984) eller lagen om samarbete inom företag (334/2007). Genom den sistnämnda lagen har den tidigare lagen 725/1978 med samma namn upphävts. Av kollektivavtalet eller dess bilagor ska i detalj framgå de villkor som ska iakttas i stället för bestämmelser i lag. Bestämmelsen motsvarar den bestämmelse som finns i den gällande handelsfartygsförteckningslagen. Fortsättningsvis förutsätts inte att parterna ingår avtal på riksnivå, utan avtal kan ingås mellan enskilda arbetsgivare och lokala arbetstagarföreningar.

I 3 mom. föreslås dock att avtalsrätten begränsas så att en bestämmelse i ett kollektivavtal som minskar de förmåner som motsvarar arbetstagarförmåner i internationella konventioner som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter, och som föreskrivs i ovan nämnda lagar, är ogiltig och att bestämmelser i en internationell konvention eller i Europeiska gemenskapens rättsakter eller, om detta inte är möjligt, den lag genom vilken bestämmelserna i en internationell konvention eller i Europeiska gemenskapens rättsakter har genomförts, ska iakttas i stället. Beträffande lagen om samarbete inom företag gäller möjligheten till avvikelse som avses i 2 mom. naturligtvis endast arbete som utförs ombord på fartyget och inte annat arbete som utförs inom rederiföretaget. Det nya i jämförelse med den gällande handelsfartygsförteckningslagen är att Europeiska gemenskapens rättsakter, dvs. direktiv och förordningar, jämföras med inter-

nationella konventioner som är bindande för Finland.

Avsikten med det föreslagna arrangemanget är att också på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen trygga sjöfolkets rättigheter när det gäller arbete och sociala frågor. När ett fartyg seglar under finsk flagg iakttas finsk lag bl.a. i fråga om kraven på skydd i arbete. Också alla de grundprinciper i Internationella arbetsorganisationens konventioner som är bindande för Finland iakttas i och med skyldigheten att tillämpa finsk lagstiftning. Det innebär att man i fråga om fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen inte kan tala om bekvämlighetsregistrerade fartyg.

Genom kollektivavtal är det möjligt att avvika från förmåner som motsvarar de arbetstagarförmåner som föreskrivs i sjömanslagen, sjöarbetstidslagen, semesterlagen för sjömän och lagen om samarbete inom företag högst fram till det att ovillkorliga bestämmelser om motsvarande förmåner har införts i Internationella arbetsorganisationens konventioner som är bindande för Finland. De viktigaste av Internationella arbetsorganisationens konventioner som är bindande för Finland är konventionen angående sjömäns arbetsavtal, nr 22 (FördrS 4/1947), konventionen om arbetstidens förkortning till 40 timmar i veckan, nr 47 (FördrS 69/1990), konventionen om årlig semester med lön för sjömän, nr 146 (FördrS 72/1990), konventionen om minimiålder för inträde till arbete, nr 138 (FördrS 87/1976), konventionen om lika lön för män och kvinnor för arbete av lika värde, nr 100 (FördrS 9/1963), konventionen angående diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning, nr 11 (FördrS 63/1970) och konventionen angående ersättning för arbetslöshet till följd av fartygs förolyckande, nr 8 (FördrS 40/1949). Enligt konvention nr 22 om sjömäns arbetsavtal ska ett arbetsavtal alltid vara skriftligt och det ska tydligt ange vardera partens rättigheter och skyldigheter. I arbetsavtalet ska nämnas på vilket eller vilka fartyg som sjömannen förbinder sig att arbeta och de resor som ska företas, om de kan anges när avtalet ingås. Av arbetsavtalet ska dessutom framgå sjömannens tjänsteuppgifter ombord samt uppgifter om födoämnen som ska tillhandahållas sjömannen, lönen, år-

lig semester med lön och anställningsförhållandets längd.

Avtalet kan ingås antingen för en bestämd tid, för en viss resa eller gälla tills vidare. Ett tidsbundet avtal upphör den dag som nämns i avtalet. Om arbetsavtalet är ingånget för en viss resa upphör anställningsförhållandet i fartygets destinationshamn. I arbetsavtalet ska nämnas den tid efter ankomsten då sjömännens har rätt att lämna tjänsten. Ett anställningsförhållande som gäller tills vidare upphör genom skriftlig uppsägning efter uppsägningstidens utgång. I avtalet kan överenskommas om uppsägningstiden. Den ska dock vara minst 24 timmar. Uppsägningstiden ska vid uppsägning från arbetsgivarens sida vara minst lika lång som den uppsägningstiden som gäller för sjömännens.

Ett arbetsavtal hävs om sjömännens dör, fartyget förolyckas eller blir fullständigt sjöovärdigt. Enligt konvention nr 47 angående arbetstidens förkortning till fyrtio timmar i veckan förklarar sig varje medlemsstat som ratificerar konventionen gilla principen om fyrtiotimmarsveckan, tillämpad på sådant sätt att den inte medför sänkning av arbetstagarnas levnadsnivå.

Enligt konvention nr 146 om årlig semester med lön för sjömannen har varje sjöman rätt till minst 30 kalenderdagens semester för ett års tjänst. För tjänstetid som understiger ett år har en sjöman rätt till en semester med lön som är proportionell mot tjänstetiden. För semestertiden ska sjömännens erhålla minst sin normala lön samt motvärdet för varje del av lönen som utgår in natura. Om anställningsförhållandet upphör innan semestern har hållits, ska för varje semesterdag betalas semesterersättning som motsvarar lönen för de semesterdagar som inte hållits.

Kraven på minimiålder i konvention nr 138 om minimiålder för inträde till arbete har tagits in 5 § i sjömanslagen.

Enligt konvention nr 100 angående lika lön för män och kvinnor för arbete av lika värde ska lönegrunderna fastställas utan diskriminering på grund av arbetstagarens kön.

Enligt konvention nr 11 angående diskriminering i fråga om anställning och yrkesutövning förstås med diskriminering varje åtskillnad, uteslutning eller företräde på grund av ras, hudfärg, kön, religion, politisk upp-

fattning, nationell härstamning eller socialt ursprung. Diskrimineringen leder till att likställdhet med avseende på möjligheter eller behandling i fråga om anställning eller yrkesutövning omintetgörs eller beskärs. Målet är att avskaffa varje diskriminering i detta hänseende.

Enligt konvention nr 8 angående ersättning för arbetslöshet till följd av fartygs förolyckande ska arbetsgivaren betala ersättning till sjömännens för arbetslöshet som orsakas av fartygets förolyckande. Ersättningen är lika stor som lönen enligt arbetsavtalet. Genom avtalet kan ersättningen dock begränsas till högst två månaders lön. Bestämmelser i anslutning till tryggnad av sjöfolks sociala förhållanden finns också i konvention nr 73 angående läkarundersökning av sjöman (FördrS 7/1956), konvention nr 92 angående besättningens bostäder å fartyg (FördrS 29/1951) och konvention nr 147 om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/1979) samt konvention nr 158 om uppsägning av anställningsavtal på arbetsgivarens initiativ (FördrS 114/1992).

Bestämmelser om sjömannens arbetstid och bemanningen på fartyg finns också i konvention nr 180 om sjömannens arbetstid och bemanningen på fartyg (FördrS 100/2002) som beaktar bestämmelserna i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) instrument 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984).

Internationella arbetsorganisationen (ILO) har 2006 antagit en ny konvention om arbete till sjöss som täcker nästan alla tidigare ILO-konventioner som berör sjöfartssektorn. Finland har ännu inte ratificerat den nya konventionen. Finland kommer att ratificera den nya ILO-konventionen om arbete till sjöss efter det att den nationella lagstiftningen till alla delar har utformats så att den motsvarar bestämmelserna i konventionen.

En gemenskapsrättsakt som gäller tillämpningsområdet för de lagar som nämns i 2 mom. är för närvarande rådets direktiv 1999/63/EG om det avtal om arbetstidens organisation för sjöman som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ECSA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST).

De krav som införs genom det avtal som direktivet genomför överensstämmer med de internationella konventioner som är bindande för Finland och syftet med direktivet är att säkerställa att kraven efterföljs. Bestämmelserna i 2 mom. motsvarar huvudsakligen den reglering som redan finns i handelsfartygsförteckningslagen.

I de fall där arbetsgivaren är tvungen att iaktta bestämmelserna i ett kollektivavtal, men en del av arbetstagarna inte är det, skulle arbetsgivaren trots bestämmelserna i kollektivavtalet vara tvungen att iaktta de ovillkorliga bestämmelserna i sjömanslagen, sjöarbetstidslagen, semesterlagen för sjömän och lagen om samarbete inom företag när det gäller de obundna arbetstagarna. Av den anledningen finns det i 4 mom. en bestämmelse med stöd av vilken en arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal som avses i 2 mom. kan tillämpa bestämmelser i avtalet som avviker från de nämnda lagarna också när det gäller sådana arbetstgares anställningsförhållanden som står utanför kollektivavtalet, men i vilkas anställningsförhållanden arbetsgivaren i övrigt ska iaktta bestämmelserna i det ifrågasvarande avtalet. Bestämmelsen motsvarar en bestämmelse i handelsfartygsförteckningslagen. Bestämmelsen grundar sig på 4 § 2 mom. i lagen om kollektivavtal (436/1946) enligt vilket en arbetsgivare som är bunden av kollektivavtal ”må inom dess tillämpningsområde icke heller med arbetstgare, som står utanför avtalet men utför i kollektivavtalet avsett arbete, sluta arbetsavtal på villkor, som står i strid med kollektivavtalet”.

**7 §.** *En utländsk arbetstagarförenings ställning.* Enligt 6 § är det i fråga om fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen endast genom kollektivavtal möjligt att avvika från de mest centrala bestämmelserna i sjöfartsarbetslagstiftningen. På dessa fartyg förekommer också att man använder utländsk arbetskraft för att sänka kostnadsnivån. Därför föreslås att en bestämmelse om utländska arbetstagarföreningars behörighet att ingå kollektivavtal som motsvarar den bestämmelse som redan finns i den gällande handelsfartygsförteckningslagen tas in i lagen.

Enligt 1 § 1 mom. i lagen om kollektivavtal och bestämmelserna i föreningslagen (503/1989) följer att arbetstagarnas och arbetsgivarnas föreningar som är parter i kollektivavtal ska vara registrerade i Finland.

Enligt den föreslagna 7 § kan, med avvikelser från 1 § 1 mom. i lagen om kollektivavtal, kollektivavtal som ska iaktas i anställningsförhållanden på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen även ingås av en sådan utländsk arbetstagarförening som uppfyller villkoren i Internationella arbetsorganisationens konventioner nr 87 och 98 (FördrS 45/1949 och 32/1951). Enligt konvention angående facklig föreningsfrihet och skydd för facklig organisationsrätt som antogs av Internationella arbetsorganisationens konferens 1948 (FördrS 45/1949) har arbetstgare och arbetsgivare rätt att bilda och ansluta sig till organisationer (artikel 2). Organisationerna har rätt att avfatta sina stadgar och reglementen, utse sina representanter i full frihet, organisera sin förvaltning och verksamhet samt fastställa sitt handlingsprogram (artikel 3). Med organisation avses i konventionen varje organisation som har till ändamål att främja och värna arbetstgares eller arbetsgivares intressen (artikel 10). Offentliga myndigheter ska avhålla sig från varje ingripande som begränsar eller inverkar menligt på rätten att grunda och ansluta sig till organisationer (artikel 3). Arbetstagar- och arbetsgivarorganisationer får inte upplösas eller förbjudas genom administrativa åtgärder (artikel 4).

Organisationerna har rätt att bilda och ansluta sig till förbund och centralorganisationer och varje organisation, förbund och centralorganisation har rätt att ansluta sig till internationella organisationer (artikel 5). Enligt konventionen ska också varje medlemsstat säkerställa att både arbetstgare och arbetsgivare kan utöva sin fackliga organisationsrätt (artikel 11).

Enligt konventionen angående tillämpningen av principerna för organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten (FördrS 32/1951) som antogs av Internationella arbetsorganisationen 1949 ska arbetstgare skyddas mot åtgärder som är av organisationsfientlig art. Skydd ska särskilt lämnas i situationer där villkor för anställning är att



arbetstagaren inte ansluter sig till en fackförening eller upphör att vara fackligt organiserad, eller där arbetstagaren avskedas eller orsakas annat förfång på grund av medlemskap i fackförening eller deltagande i fackföreningsverksamhet (artikel 1).

Arbetstgares och arbetsgivares organisationer ska enligt konventionen skyddas mot inblandning från motpartens eller dess ombuds eller dess medlemmars sida i fråga om organisationernas bildande, verksamhet eller förvaltning. Med iblandning avses särskilt åtgärder som främjar bildandet av arbetstagarorganisationer över vilka arbetsgivare eller arbetsgivarorganisationer har ett bestämmande inflytande, eller stödjande av arbetstagarorganisationer i syfte att inordna dessa under arbetsgivares eller arbetsgivarorganisationers kontroll (artikel 2).

Medlemsstaterna ska vid behov främja frivilliga förhandlingar om kollektivavtal (artikel 4).

I fråga om arbetstagare på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen och som inte är fackligt organiserade finns i 7 § 2 mom. en bestämmelse enligt vilken bestämmelserna i ett kollektivavtal ska iakttas också när det gäller dessa arbetstagare. För de oorganiserade arbetstgarnas del begränsas tillämpningsområdet för 4 § 2 och 3 mom. i lagen om kollektivavtal så, att de två sistnämnda bestämmelserna i lagen om kollektivavtal inte tillämpas.

**8 §.** *Undantag från de arbetsrättsliga bestämmelserna i fråga om passagerarfartyg.* Den föreslagna lagen som syftar till att förbättra konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport innehåller möjligheten att utöver arbetskraft från Finland också använda utländsk arbetskraft. En motsvarande bestämmelse finns i den gällande handelsfartygsförteckningslagen. Passagerarfartygsrederierna har betonat behovet att bestämmelserna i 6 och 7 §, enligt vilka det är möjligt att avvika från vissa bestämmelser i finsk lagstiftning på finska fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen, också ska vara tillämpliga på alla passagerarfartyg. Passagerarfartygsrederierna motiverar detta med att det skulle förbättra deras möjligheter att nå samma kostnadsnivå som i de konkurrerande länderna och på så sätt förbättra konkurrens-

kraften också för passagerarfartyg som går i trafik på Finland.

Å andra sidan vill Europeiska kommissionen säkerställa sysselsättningen för sjöfolk från gemenskapen i passagerarfartygstrafik genom att statligt stöd för bemanningskostnader endast kan beviljas för sjöfolk från gemenskapen som arbetar ombord på fartyg som går i trafik mellan hamnar i gemenskapen.

I förslaget har man gått in för att inte ändra på den reglering som finns i handelsfartygsförteckningslagen. Det innebär att sådana finska passagerarfartyg som får transportera fler än 120 personer och som går i regelbunden trafik på Finland inte heller i fortsättningen har möjlighet att tillämpa 6 § 2—4 mom. och 7 §. Syftet med denna i grunden nationella bestämmelse är att effektivt skydda sysselsättningen för sjöfolk från Finland ombord på passagerarfartyg som går i trafik på Finland. Förslagets 6 § 2—4 mom. och 7 § kan däremot tillämpas på alla lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare, passagerarfartyg som går i trafik mellan tredje länder samt sådana passagerarfartyg som går i regelbunden trafik på Finland och som får ta högst 120 passagerare.

Motiveringen till att sätta gränsen vid 120 passagerare har varit att fartyg som får ta högst 120 passagerare i regel transporterar gods och att en stor del av passagerarna är långtradarchaufförer. Möjligheten att använda en blandad besättning ombord på fartygen har uttryckligen varit förenad med gods-transport.

Det föreslås att villkoret för inskrivning i handelsfartygsförteckningen i den gällande handelsfartygsförteckningslagen enligt vilket minst hälften av samtliga anställda på de lastfartyg som är i trafik på Finland och innehas av en sammanslutning som i egenskap av arbetsgivare bedriver rederiverksamhet med fartyget är medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, slopas. Denna ändring påverkar dock endast ställningen för lastfartyg som tar högst 120 passagerare, eftersom de inte finns någon gräns för passagerarfartyg, utan en blandad bemanning av passagerarfartyg begränsas av 1 § 4 mom. i den gällande handelsfartygsför-

teckningslagen som motsvaras av 8 § i förslaget.

**9 §.** *Domstol i tvistemål och brottmål som gäller anställningsförhållanden.* På grund av sjöfartens speciella karaktär har det varit ändamålsenligt att föreskriva att rättstvister ska avgöras vid särskilda domstolar som har sakkunskap om branschen. I den gällande handelsfartygsförteckningslagen har tvistemål koncentrerats i enlighet med 88 § i sjömanslagen till sjörättsdomstolar.

Enligt 1 mom. i denna paragraf ska tvistemål och brottmål som gäller eller följer av anställningsförhållanden som avses i lagen handläggas och avgöras av en domstol som avses i 21 kap 1 § i sjölagen. Sjörättsdomstolar är Åbo och Ålands tingsrätter i Åbo hovrättsdomkrets, Vasa tingsrätt i Vasa hovrättsdomkrets, Nyslotts tingsrätt i Östra Finlands hovrätts domkrets, Helsingfors och Raseborgs tingsrätter i Helsingfors hovrätts domkrets, Kotka tingsrätt i Kouvola hovrätts domkrets och Uleåborgs tingsrätt i Rovaniemi hovrätts domkrets.

Enligt 21 kap. 3 § i sjölagen är behörig sjörättsdomstol i tvistemål den sjörättsdomstol i den hovrättsdomkrets där svaranden har sin hemort eller där han varaktigt idkar rörelse eller där fartyget finns. Rederibolagets hemort anses vara fartygets hemort. Behörig sjörättsdomstol i brottmål är sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där brottet har begåtts. Om brottet har begåtts under en resa, behandlas målet av sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets dit svaranden först anländer med fartyget eller där han annars anträffas eller där fartyget har sin hemort.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om att tvistemål angående sådana kollektivavtal som avses i den föreslagna lagen handläggs och avgörs av arbetsdomstolen i enlighet med lagen om arbetsdomstolen (646/1974). Också tvistemål angående kollektivavtal som ingåtts med utländska arbetstagarföreningar handläggs huvudsakligen av arbetsdomstolen. I ett kollektivavtal som ingås med en utländsk arbetstagarförening kan likväl överenskommas att tvistemål som gäller anställningsvillkor för en arbetstagare som är bunden av avtalet ska avgöras av en domstol i arbetstagarföreningens hemland. I det föreslagna 2 mom. avses inte tvistemål som gäl-

ler tolkningen eller tillämpningen av ett kollektivavtal när sakägare är en enskild arbetstagare. Talan som avses i momentet kan väckas av en förening eller arbetsgivare som är part i avtalet på det sätt som bestäms närmare i 12 § i lagen om arbetsdomstolen. Också en bestämmelse motsvarande 2 mom. finns redan i den gällande handelsfartygsförteckningslagen.

#### 4 kap. Stöd

**10 §.** *Allmänna villkor för beviljande av stöd.* Stödmyndigheten ska bevilja det stöd som avses i den föreslagna lagen om alla villkor i 1 mom. 1–5 punkten uppfylls. Det ska inte vara möjligt att ställa några andra villkor för stöd än de som nämns i lagen. Dessa principer framgår av högsta förvaltningsdomstolens avgörande HFD 14.2.1997/306 som gäller den gällande handelsfartygsförteckningslagen. Om någon av punkterna inte uppfylls är det inte möjligt att bevilja stöd. Beviljande av stöd ska ske med stöd av lag och enligt juridisk prövning. Om villkoren för beviljande av stöd uppfylls, ska stöd beviljas och utbetalas utan ändamålsenlighetsprövning. Den sökandes rättssäkerhet skyddas av möjligheten att yrka på rättelse och anföra besvär hos förvaltningsdomstolen. Även när de villkor för beviljande av stöd som anges i 1 mom. uppfylls för ett enskilt fartyg, kan stöd enligt vad som förutsätts i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport beviljas i de fall som avses i 2 mom., dvs. i fråga om regelbunden passagerartrafik mellan hamnar i gemenskapen endast för medborgare i gemenskapens medlemsstater och i stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Enligt 1 mom. 1 punkten ska fartyget vara inskrivet i handelsfartygsförteckningen och det ska uppfylla villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen under den tid för vilken stöd söks. Stöd kan beviljas endast för bemanningskostnader som hänför sig till en stödperiod under vilken fartyget har varit inskrivet i handelsfartygsförteckningen. Stöd kan inte beviljas för bemanningskostnader som hänför sig till tiden före inskrivning i handelsfartygsförteckningen eller till tiden

efter avförande ur handelsfartygsförteckningen.

Villkoret i 1 mom. 1 punkten betyder framför allt att fartyget ska vara infört i fartygsregistret i Finland. Om ett fartyg ännu inte införts i det finska fartygsregistret, finns det inte förutsättningar för beviljande av stöd för kostnader som hänför sig till sådan tid. Om ett fartyg har avförts ur finska fartygsregistret finns det inga förutsättningar för beviljande av stöd för tid efter avförandet ur registret, med undantag för semester eller kompensationsdagar som grundar sig på tid då fartyget har varit infört i det finska fartygsregistret.

Villkoret i 1 mom. 1 punkten innebär också att fartyget under stödperioden är ett sådant passagerarfartyg eller lastfartyg eller en sådan bogserbåt eller skjutbogserare som avses i 3 §. Eftersom ett fartyg som har rätt till stöd huvudsakligen ska transportera gods eller personer i utrikes sjöfart, innebär det att bl.a. fartyg som används för traditionell isbrytning, farledsunderhåll, sjömätning, havsforskning, sjöräddning, oljebekämpning, fiske, utbildning och annan off shore-verksamhet än egentlig transport i regel inte kan anses uppfylla villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen eller rätt till stöd. I fråga om det stöd som avses i den föreslagna lagen är det avgörande att fartygen används för transport av gods och passagerare inom handelssjöfarten. Om ett passagerar- eller lastfartyg inte går i utrikes sjöfart över hälften av sin verksamhetstid, dvs. transporterar gods eller passagerare, så har det inte heller rätt till det stöd som avses i lagen.

Enligt 1 mom. 2 punkten är ett villkor för beviljande av stöd att fartygets bemanningskostnader genom ett avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i lagen, möjliggör internationellt konkurrenskraftig verksamhet inom sjötransport. Detta villkor betyder enligt handelsfartygsförteckningens ursprungliga syfte att nivån och läget när det gäller bemanningskostnaderna per trafikområde jämfördes med Finlands viktigaste konkurrentländer, som i Östersjön och i närtrafikområdet som sträcker sig till Engelska kanalen var de nordiska länderna och Tyskland. Som en kostnads-sänkande faktor utöver bemanningskostna-

derna var det också möjligt att beakta bl.a. avdrag för rederiernas förvaltningskostnader. I fråga om fartyg som inskrevs i handelsfartygsförteckningen skulle inbesparingar i bemanningskostnaderna som åstadkommits redan tidigare genom olika rationaliseringsåtgärder beaktas vid prövningen. De ovan nämnda omständigheterna har redan länge beaktats i sjöfartsbranschens kollektivavtal, varför det villkor i handelsfartygsförteckningslagen som motsvarar det villkor som föreslås i 1 mom. 2 punkten redan för närvarande tolkas så att man ombord på ett fartyg ska iaktta ett kollektivavtal som ingåtts mellan sjöfartsbranschens arbetsgivarorganisationer och arbetstagarorganisationer, antingen så att fartyget är direkt bundet till kollektivavtalet eller så att avtalets villkor tillämpas ombord på fartyget. I oklara fall har stödmyndigheten begärt utlåtanden av arbetsmarknadsparterna för att utifrån dem bedöma om ett fartyg uppfyller detta villkor. Den föreslagna lagen ändrar inte den gällande handelsfartygsförteckningslagen på denna punkt. Att genom avtal mellan arbetsmarknadsparterna bringa arbetskraftskostnaderna till en internationellt konkurrenskraftig nivå sker utöver genom stöd för bemanningskostnader och skattestöd till rederierna framför allt genom godkännandet av kollektivavtal och tillämpningen av kollektivavtal.

Enligt 1 mom. 3 punkten är ett villkor för beviljande av stöd att fartyget under stöddåret huvudsakligen har använts i utrikes sjöfart.

Villkoret gällande trafik i 1 mom. 3 punkten uppfylls när ett fartyg av vilken typ som helst som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen under stöddåret huvudsakligen har använts i utrikes sjöfart. Villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen finns i detaljmotiveringen till 4 § 1 mom. När ett fartyg huvudsakligen har använts i utrikes sjöfart framgår av motiveringen till 3 § 6 punkten.

Enligt 1 mom. 4 punkten är ett villkor för beviljande av stöd att skatter och arbetsgivaravgifter för sjömän som arbetar ombord har betalats i Finland. Enligt den föreslagna lagen består stödet av återbetalad förskottsintehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst och arbetsgivares socialskyddsavgift, samt på motsvarande sätt i fråga om begrän-

sat skattskyldiga av återbetalad källskatt och arbetsgivares socialskyddsavgift, som också har återbetalats som stöd enligt den gällande handelsfartygsförteckningslagen redan fr.o.m. att lagen ursprungligen trädde i kraft. Genom lag nr 922/2000 fogades återbetalning av vissa andra lönebikostnader till stödet. Dessa är arbetsgivarens andel av sjömanspensionsförsäkringsavgiften, arbetslöshetsförsäkringspremierna, olycksfallsförsäkringspremierna, grupplivförsäkringspremierna samt grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggsförsäkringen för fritiden. Med undantag för grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggsförsäkringen för fritiden hör avgifterna till den lagstadgade socialförsäkringen i Finland, och tillförlitliga uppgifter om belopp och inbetalningar fås från skatteförvaltningen och Sjömanspensionskassan. På begäran av den sökande lämnar försäkringsbolaget ut intyg över inbetalda försäkringspremier. Avgifter som betalas enligt andra länders socialförsäkringssystem återbetalas inte genom stödssystemet i Finland.

Enligt 1 mom. 5 punkten är ett villkor för beviljande av stöd att fartyget under stödperioden inte betalas andra stöd för att sänka bemanningskostnaderna än de som beviljas enligt den föreslagna lagen. Stödet beviljas alltså inte för den tid som ett fartygs finska ägare eller ett utländskt fartygs finska rederiarbetsgivare får statligt stöd som är avsett att sänka fartygets driftskostnader, eller när fartyget får stöd av samma typ från någon annanstans. Sådant annat stöd som beviljas för att sänka bemanningskostnaderna och som avses i bestämmelsen är ett hinder för beviljande av det stöd som avses i den föreslagna lagen, vare sig det betalas från Finland eller något annat land. I fråga om bedömningen av andra stöd och ackumuleringen av stöd tillämpas de principer som anges gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.

Enligt 2 mom. beviljas stöd när det gäller passagerarfartyg som bedriver regelbunden passagerartrafik mellan hamnar i Europeiska gemenskapen dock endast för medborgare i Europeiska gemenskapens medlemsstater och i stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Denna begränsning grundar sig på gemenskapens riktlinjer för

statligt stöd till sjötransport och syftet är att trygga sysselsättningen på passagerarfartyg som bedriver persontransport mellan hamnar i gemenskapen. Av 2 mom. följer att varje passagerarfartyg, också de som transporterar 13–120 passagerare, i ansökningarna om stöd ska särskilja skatter och socialförsäkringsavgifter som hänför sig till medborgare i stater som hör till Europeiska gemenskapen och medborgare i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet från skatter och avgifter som hänför sig till medborgare i andra länder. Enligt bestämmelsen i 2 mom. kan stöd även betalas för sjöfolk från tredje länder som arbetar inom regelbunden persontransport, om fartygets avgångshamn eller destination ligger utanför Europeiska gemenskapens medlemsstaters och Europeiska ekonomiska samarbetsområdets staters territorium. Denna bestämmelse gör det möjligt att använda sjöfolk som behärskar de språk som används inom trafikområdet på dessa rutter. Om den regelbundna persontransporten sker på en rutt som består både av avsnitt mellan hamnar i gemenskapen och avsnitt mellan hamnar i gemenskapen och hamnar i tredje länder, ska det i ansökan om stöd tillräckligt tydligt för bestämmandet av stödet meddelas andelen sjöfolk från tredje länder under olika avsnitt av ruten.

**11 §. Stöd som betalas utifrån allmänt skattskyldiga sjömäns sjöarbetsinkomst.** I paragrafen föreskrivs uttömmande om de rättsliga grunder enligt vilka beloppet av stöd bestäms i fråga om allmänt skattskyldiga sjömäns arbetsinkomst, om fartyget uppfyller de allmänna villkoren för beviljande av stöd enligt 10 §.

Sjömän är allmänt skattskyldiga eller begränsat skattskyldiga i enlighet med 9 § i inkomstskattelagen. Allmänt skattskyldiga sjömäns sjöarbetsinkomst bestäms enligt 74 § i inkomstskattelagen.

Enligt 1 punkten betalas i stöd för en allmänt skattskyldig sjöman ett belopp som motsvarar under stödperioden verkställd förskottsinnehållning på den i 74 § i inkomstskattelagen avsedda sjöarbetsinkomsten enligt den förskottsinnehållningsprocent som fastställts för sjöarbetsinkomsten. Stöd betalas dock inte till den del som förskottsinnehållningen har höjts med stöd av 17 § i lagen

om förskottsuppbörd (1118/1996). Stöd enligt 1 punkten bestäms alltså enligt förskottsinnehållningen som verkställs på den faktiska sjöarbetsinkomsten. Om en sjöman utöver sjöarbetsinkomsten har andra inkomster och förskottsinnehållningen på dessa inkomster har verkställts genom en höjning av förskottsinnehållningsprocenten för sjöarbetsinkomsten, återbetalas inte denna förhöjning genom stödet, eftersom det inte hänför sig till sjömännens löner.

Enligt 2 punkten betalas i stöd för en allmänt skattskyldig sjöman ett belopp som motsvarar under stödperioden av arbetsgivaren betald socialskyddsavgift. Om arbetsgivares socialskyddsavgift föreskrivs i lagen om arbetsgivares socialskyddsavgift (366/1963). I denna avgift ingår både arbetsgivarens sjukförsäkringsavgift enligt sjukförsäkringslagen (1224/2004) och arbetsgivarens folkpensionsavgift enligt folkpensionslagen (347/1956).

Bestämmelser om avgiftsprocentsatsen för arbetsgivares socialskyddsavgift utfärdas årligen genom förordning av statsrådet. Procentsatsen för arbetsgivares socialskyddsavgift 2007 är 2,951 procent i klass I. Till denna klass, som är den vanligaste, hör nya företag och företag vilkas avskrivningar på förslitning underkastade anläggningstillgångar understeg 50 500 euro i beskattningen för 2005, samt företag vilkas avskrivningar uppgick till mer än 50 500 euro 2005, men understeg 10 procent av lönerna. Till klass I hör också arbetsgivare som inte bedriver affärsverksamhet, t.ex. hushåll och föreningar som inte har affärsverksamhet. Procentsatsen för arbetsgivares socialskyddsavgift 2007 är 5,151 procent i klass II. Till denna klass hör företag vilkas avskrivningar 2005 på motsvarande sätt översteg 50 500 euro och samtidigt utgjorde minst 10 procent och högst 30 procent av lönerna. I klass III är procentsatsen för arbetsgivares socialskyddsavgift 6,051 procent. Till denna klass hör företag vilkas avskrivningar 2005 översteg 50 500 euro och samtidigt utgjorde över 30 procent av lönerna. En arbetsgivare som bedriver affärsverksamhet ska själv räkna ut enligt vilken procentsats socialskyddsavgiften ska betalas.

Enligt 3 punkten betalas i stöd för en allmänt skattskyldig sjöman ett belopp som

motsvarar under stödperioden erlagd arbetsgivarandel av sjömanspensionsförsäkringsavgiften. Enligt 4 § i lagen om sjömanspensioner tillämpas lagen på arbetstagare som utför i sjömanslagen avsett arbete. Lagen tillämpas på arbete som utförs ombord på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen. I 10 kap. 138–152 § i lagen om sjömanspensioner föreskrivs om avgifter till Sjömanspensionskassan. Social- och hälsovårdsministeriet fastställer på ansökan av pensionskassan procentsatserna för arbetsgivarens och arbetstagarens pensionsförsäkringsavgift. Arbetsgivarens andel av pensionsavgiften bestäms enligt 141 § i lagen om sjömanspensioner på basis den pensionsgrundande arbetsinkomsten som fastställs enligt 78 §, och avgiftsprocenten är för närvarande 11 procent.

Enligt 4 punkten betalas i stöd för en allmänt skattskyldig sjöman ett belopp som motsvarar under stödperioden erlagd arbetsgivarandel av arbetslöshetsförsäkringspremierna. I lagen om finansiering av arbetslöshetsförmåner (555/1998) föreskrivs om grunderna för arbetsgivarens arbetslöshetsförsäkringspremie. Arbetslöshetsförsäkringspremierna för arbetsgivare och arbetstagare ska enligt lagens 2 § bestämmas så att den i lagen avsedda arbetslöshetsförsäkringsfonden kan klara finansieringen av de arbetslöshetsförmåner och det vuxenutbildningsstöd samt övriga lagstadgade uppgifter som den ansvarar för. Arbetslöshetsförsäkringspremie betalas enligt lagens 12 och 15 § inte för arbetstagare som arbetar ombord på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen, men som inte bor i Finland. En motsvarande bestämmelse finns också i 13 § fram till den 1 januari 2008. I 18 § föreskrivs om arbetslöshetsförsäkringspremiens belopp. Arbetslöshetsförsäkringspremierna uppbärs i samband med försäkringspremierna för olycksfallsförsäkringen, och arbetsgivarens andel är för närvarande 0,75 procent av lönen för en lönesumma upp till 840 940 euro och 2,95 procent av lönen för den överskjutande delen. Ju större ansvar fonden har till följd av arbetslöshetsförsäkringen och ju större företaget är, desto större är arbetsgivarens arbetslöshetsförsäkringspremie.

Enligt 5 punkten betalas i stöd för en allmänt skattskyldig sjöman ett belopp som motsvarar under stödperioden erlagd arbetsgivarandel av försäkringspremien för olycksfallsförsäkringen. Försäkringspremien varierar från försäkringsbolag till försäkringsbolag beroende på lönesumman och branschvis enligt olycksfallsrisken. Det betyder att premien varierar enligt bransch och från företag till företag. Arbetsgivaren ska försäkra en arbetstagare om antalet arbetsdagar under ett år sammanlagt är fler än 12.

I lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948) föreskrivs om olycksfallsförsäkringspremien. Enligt lagens 35 § ska en försäkringsanstalt ha kalkyleringsgrunder i vilka det bestäms hur försäkringspremierna räknas ut. Försäkringspremiernas kalkyleringsgrunder ska enligt 35 a § vara sådana att försäkringspremierna står i skäligen proportion till de kostnader som försäkringarna medför med beaktande av risken för olycksfall och yrkesjukdom i det arbete som försäkras. Genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet utfärdas närmare bestämmelser om klassificering av risker och bestämmande av försäkringspremien enligt hur farligt yrket eller arbetet är samt om hur försäkringstagarens egen olycksstatistik ska beaktas när försäkringspremien bestäms. Försäkringspremien består enligt 35 a § av en förskottspremie och en utjämningspremie. Därför kan den försäkringspremie som berättigar till stöd enligt den föreslagna lagen bestämmas slutgiltigt först efter stöddåret. Olycksfallsförsäkringspremien varierar också från fartyg till fartyg. Ju bättre man lyckats med arbetarskyddet och ju färre olycksfall som inträffat, desto lägre är försäkringspremierna. I 35 b § föreskrivs om vilka arbetsinkomster som ska inräknas i det lönebelopp som försäkringspremien grundar sig på.

Enligt 6 punkten betalas i stöd för en allmänt skattskyldig sjöman ett belopp som motsvarar under stödperioden erlagd arbetsgivarandel av försäkringspremien för grupplivförsäkringen. Försäkringspremien för grupplivförsäkringen tas ut i samband med olycksfallsförsäkringspremien. Premien faktureras med en separat räkning och baserar sig på samma lönesumma som arbetslöshetsförsäkringspremien.

Enligt 7 punkten betalas i stöd för en allmänt skattskyldig sjöman ett belopp som motsvarar under stödperioden erlagd arbetsgivarandel av frivillig olycksfallsförsäkring för fritiden och tilläggsförsäkring för fritiden. Den tidigare använda termen grupplivförsäkring för fritiden har korrigerats med termen olycksfallsförsäkring för fritiden.

Arbetsmarknadens centralorganisationer kommer sinsemellan överens om villkoren för de grupplivförsäkringar och den frivilliga olycksfallsförsäkring för fritiden som avses i 6 och 7 punkten. I fråga om tilläggsförsäkringen för fritiden ingår överenskommelsen i kollektivavtalen för sjöfartssektorn till den del som sjömännen är försäkrade enligt denna försäkring. Försäkringsbolagen bestämmer villkoren och premierna. När det gäller grupplivförsäkring, den frivilliga olycksfallsförsäkringen för fritiden eller tilläggsförsäkringen för fritiden finns det ingen detaljerad lagstiftning om innehåll, belopp och premier. Om livförsäkring föreskrivs allmänt i 13 kap. i lagen om försäkringsbolag (1062/1979), och i lagen om försäkringsavtal (543/1994) finns också enstaka bestämmelser om livförsäkring. I 11 kap. i lagen om försäkringsavtal föreskrivs allmänt om grupplivförsäkring. I 207 § i lagen om pension för arbetstagare (395/2006) föreskrivs om utlämnande av uppgifter för arbetstagarnas grupplivförsäkring. I 57 § 2 och 3 mom. i lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948) föreskrivs allmänt om frivillig olycksfallsförsäkring för fritiden.

**12 §. Stöd som betalas utifrån begränsat skattskyldiga sjömäns arbete ombord.** Enligt paragrafen betalas för en enligt 9 § i inkomstskattelagen begränsat skattskyldig sjöman i stöd ett belopp som motsvarar källskatt och arbetsgivares socialskyddsavgift som betalats för den löneinkomst som denne erhållit av arbete ombord på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen under stödperioden.

När det gäller begränsat skattskyldiga återbetalas alltså inte sjömanspensionsförsäkringsavgiften, arbetsgivares socialskyddsavgift eller arbetsgivarens andel av arbetslöshetsförsäkringspremien, olycksfallsförsäkringspremien, grupplivförsäkringspremien eller olycksfallsförsäkringen för fritiden eller tilläggsförsäkringen för fritiden. Om dessa

avgifter återbetalades som stöd skulle det p.g.a. stödet vara förmånligare för rederierna att anställa begränsat skattskyldiga sjömän än allmänt skattskyldiga sjömän. Detta grundar sig på att källskatteprocenten i regel är 35, när skatteprocenten för sjöarbetsinkomst i genomsnitt är något under 20. Eftersom de poster som avses i punkt 1–7 återbetalas för allmänt skattskyldiga och de poster som avses i punkt 1–2 för begränsat skattskyldiga, är enligt en uppskattning som baserar sig på uppgifter över 2006 utbetalda stöd ställningen för arbetstagare som bor i Finland inte sämre än den vore för begränsat skattskyldiga arbetstagare som huvudsakligen bor utomlands.

Källskatten för begränsat skattskyldigas inkomst bestäms på vanligt sätt enligt lagen om beskattning av begränsat skattskyldig för inkomst (627/1978). I vissa specialfall som nämns i lagen tillämpas lagen om källskatt för löntagare från utlandet (1551/1995).

I fråga om begränsat skattskyldiga bestäms alltså källskatten som innehålls på inkomst i regel enligt lagen om beskattning av begränsat skattskyldig för inkomst och skatteverket utfärdar enligt 5 § på ansökan ett källskattekort för en begränsat skattskyldig för tillämpning av bestämmelserna. Enligt 7 § utgör källskatten 35 procent på lönen och enligt 9 § ska källskatt uppbäras då källskattepliktigt belopp betalas till vederbörande eller antecknas på konto honom till godo. Som lön anses enligt 4 § sådan lön eller sådant arvode som avses i 13 § i lagen om förskottsuppbörd samt ersättning för vistelsekostnader samt andra gottgörelser och naturaförmåner på det sätt som framgår närmare av paragrafen.

När källskatt debiteras görs enligt 6 § ett avdrag per månad, om den skattskyldiga visar upp ett källskattekort för den som betalar för prestationen. Avdraget är för närvarande 510 euro av den totala inkomsten, om källskatten är 35 procent av inkomsten. I fråga om inkomst för en kortare tid än en månad är avdraget 17 euro per dag. Det innebär att också källskatten i viss utsträckning omfattas av skatteprogression, och att källskatteprocenten inte särskilt ofta är 35.

Betydelsen av föreslagna 12 § minskas att en begränsat skattskyldig som är bosatt i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbets-

området enligt 13 § i lagen om beskattning av begränsat skattskyldig för inkomst i stället för källskatt kan välja att förvärvsinkomsten vid beskattningsförfarandet beskattas enligt en progressiv skatteskala, om han under skatteåret erhållit minst 75 procent av sin förvärvsinkomst i Finland. Det innebär att återbetalning av källskatt för närvarande endast gäller sjömän som är bosatta utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt en del av de arbetstagare som är bosatta någon annanstans än i Finland inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

För arbetsgivares socialskyddsavgift som stödgrundande avgift redogörs under 11 § 1 mom. 2 punkten.

Enligt 2 mom. betalas stöd som avses i 1 mom. inte för löneinkomst som erhållits för arbete ombord på ett finskt passagerarfartyg som får medföra fler än 120 passagerare. Stöd för bemanningskostnaderna betalas alltså inte för begränsat skattskyldiga när det gäller stora passagerarfartyg. Detta mostvarar praxis enligt den gällande fartygsförteckningslagen. I detta avseende skiljer sig alltså stöd för lastfartyg från stöd för passagerarfartyg fortsättningsvis från varandra.

## 5 kap. Stödförfarande

**13 §. Stödperiod.** Med en stödperiod avses en del av kalenderåret som sträcker sig från 1 januari till 30 juni eller den 1 juli till den 31 december. Denna huvudregel som innebär att stödåret indelas i två stödperioder gäller alla lastfartyg, bogserbåtar, skjutbogserare samt passagerarfartyg som får medföra högst 120 passagerare. Bestämmelsen motsvarar den gällande fartygsförteckningslagen.

I fråga om passagerarfartyg som får medföra fler än 120 passagerare ska dock stödperioden fastställas till en månad på ansökan och genom stödmyndighetens beslut, till den del som beviljande av stöd grundar sig på de övervakningsdeklarationer över månatliga betalningar som lämnas in till skatteförvaltningen och de verifikat som skatteförvaltningen utfärdar med stöd av dessa. När stöd söks för fartyg som får medföra fler än 120 passagerare, anger den sökande i sin ansökan om stödet ska beviljas för ett halvt år långa stödperioder eller för en månad långa stödpe-

rioder i efterskott. En förutsättning är att utbetalning av stöd per månad kan motiveras med tillräcklig utredning, dvs. den sökandes övervakningsdeklarationer till skatteförvaltningen och skatteförvaltningens verifikat över dessa. Om den sökande inte har yrkat på en annan stödperiod inom den utsatta ansökningstiden, är stödperioden ett halvt kalenderår.

**14 §. Ansökan om stöd.** Enligt 1 mom. kan stöd sökas av en finsk ägare av ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen eller, om fartyget har utländsk ägare, en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget. Stöd kan också sökas av en finsk ägare av ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen på Åland eller, om fartyget har utländsk ägare, en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget. När det gäller finska fartyg i finsk ägo är endast fartygets ägare berättigad till stöd, oberoende av om fartyget är inskrivet i handelsfartygsförteckningen i Fastlandsfinland eller på Åland. Stöd kan inte sökas för ett finskt fartyg med en ansökan som gjorts av någon annan än fartygets ägare eller av någon annan sådan sökande, så som av fartygets rederi, som bemyndigats av ägaren att ansöka om stöd. Om ett finskt fartygs ägare och rederi inte är en och samma juridiska person, ska dessa komma överens sinsemellan om förfarandet i samband med handelsfartygsstödet och om vem som enligt avtal ska få stödet. Om det mellan fartygets ägare och rederi eller någon annan sökande inte finns ett korrekt bemyndigande, ska stödmyndigheten inte behandla någon annan sökandes ansökan än fartygets ägares. Bestämmelsen motsvarar en bestämmelse i den gällande handelsfartygsförteckningslagen. Genom bestämmelsen vill man försäkra sig om att utbetalningen av stödet sker enligt fartygets ägares och redares och motsvarande instansers enhälliga beslut.

Enligt 1 mom. kan också när ett fartyg har en utländsk ägare stöd sökas av och beviljas en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget och svarar för fartygets bemanningskostnader och kollektivavtal. Bestämmelsen motsvarar regleringen i handelsfartygsförteckningslagen. En utländsk ägare är en sammanslutning eller en fysisk

person som har sin hemort någon annanstans än i Finland. Finska företags hemort framgår av handelsregistret. När det gäller en utländsk ägares fartyg är endast en arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget berättigad till stöd, oberoende om fartyget är inskrivet i handelsfartygsförteckningen i Fastlandsfinland eller på Åland.

Med ett finskt fartyg som har en utländsk ägare avses i 1 mom. en i lagen avsedd finsk rederiarbetsgivare, om fartyget har befraktas från utlandet eller finansieringen av fartyget överlämnas till en utomstående finansiär. Ett allmänt arrangemang är bareboat charter-in som innebär att ett fartyg hyrs utan besättning. Ett fartyg som har en utländsk ägare kan ha en finsk rederiarbetsgivare oberoende av om fartyget är ett passagerarfartyg, lastfartyg, bogserbåt eller skjutbogserare.

Enligt 2 mom. söks stödet hos stödmyndigheten, dvs. Sjöfartsverket, med en skriftlig ansökan. Av ansökan ska framgå vilket stödbelopp ansökan gäller och grunderna för stödet. Dessutom ska den sökande underteckna ansökan. Den sökande ska ge riktiga och tillräckliga uppgifter om de omständigheter som är relevanta med tanke på beviljande av stöd. Den sökande kan också underteckna ansökan med elektronisk signatur. Eftersom situationerna varierar, är det inte möjligt att uttömmande ange vilka uppgifter som behövs i de enskilda fallen. I 16 § i den föreslagna lagen föreskrivs om de viktigaste uppgifterna. På behandlingen av ansökan tillämpas utöver bestämmelserna i den föreslagna lagen också förvaltningslagen (434/2003). Centrala principer för förfarandet finns i bestämmelserna om komplettering av handlingar (22 §), behandling utan dröjsmål (23 §), utredningsskyldighet (31 §), hörande av part (34 §), beslutets form (43 §), beslutets innehåll och motivering av beslut (44 och 45 §), anvisningar om rättelsemedel och besväransvisning (46–47 §) och delgivning (10 kap., i synnerhet 59 §).

Enligt 3 mom. kan stöd sökas för varje stödperiod med en ansökan som lämnas in till stödmyndigheten inom fyra månader från det att stödperioden har upphört. I fråga om lastfartyg och sådana passagerarfartyg som tar högst 120 passagerare är dock huvudregeln att ansökan om stöd görs och stöd bevil-



jas per stödperiod två gånger om året, först för tiden från 1 januari till 30 juni och sedan för tiden från 1 juli till 31 december. När det gäller passagerarfartyg som får ta fler än 120 passagerare, införs ett nytt förfarande i och med att utbetalningen av stöd som är återbetalning av förskottsinnehållning som verkställs av skatteförvaltningen och av arbetsgivares socialskyddsavgifter sker månadsvis i efterskott. Också det stöd som ansöks månadsvis ska sökas högst 4 månader i efterskott. Genom att införa en månad långa stödperioder för passagerarfartyg när det gäller de belopp som betalas till skattemyndigheten försöker man trygga passagerarfartygens konkurrensställning när befrielsen från förskottsinnehållning slopas. Passagerarfartygsägaren eller rederiarbetsgivaren ska komma överens om förfarandet med stödmyndigheten.

**15 §. Lönebokföring.** Det föreslås att arbetsgivaren ska vara skyldig att ordna sin lönebokföring så att det med tillräcklig noggrannhet går att fastställa de stödgrundande beloppen. Skyldigheten har hittills ingått i lagen om betalningsbefrielse. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar 10 § i lagen om betalningsbefrielse som enligt förslaget ska upphävas, dock så att också de stödbelopp som inte ingår i lagen om betalningsbefrielse nämns i den föreslagna bestämmelsen. Arbetsgivarna ska alltså redan för närvarande ha ordnat sin lönebokföring skilt för varje fartyg och löntagare. Genom det föreslagna bokföringssättet garanteras också i fortsättningen tillgången till tillförlitliga uppgifter om bemanningskostnaderna och inbetalningar per fartyg för beslut som gäller beviljande av stöd.

**16 §. Nödvändiga uppgifter.** Enligt 1 mom. ska den sökande sörja för att stödmyndigheten har tillgång till alla uppgifter om fartyget och den trafik som bedrivs med fartyget som behövs för att fastställa förutsättningarna för stödet och stödbeloppet. Över användningen av fartyget i trafik ska för varje stödperiod på begäran av stödmyndigheten lämnas ett utdrag ur skeppsdagboken som sökanden bekräftar med sin underteckning. Liksom hittills är det den sökandes skyldighet att uppvisa tillräcklig utredning som behövs för att fastställa stödet. Stödmyndigheten utfärdar

anvisningar angående de uppgifter som ska fogas till ansökan och begär vid behov lagenliga kompletteringar av uppgifterna.

Sedvanliga uppgifter som det ska vara möjligt att kräva av den sökande är t.ex. separata ansökningar för varje fartyg, tillräckliga uppgifter för identifiering av den sökande som namn och kontaktuppgifter, tillräckligt noggranna uppgifter om fartygets rutten och uppgifter om den tid som fartyget inte har använts i trafik. Över fartygets trafik behövs ett utdrag ur skeppsdagboken ifall tillräckliga uppgifter inte fås från stödmyndighetens PortNet-system. Detta gäller t.ex. cross-trade-trafik samt ofta i fråga om bogserbåtar och skjutbogserare och fördelningen mellan utrikesfart och bogsering i hamnområde. Uppgifterna om fartyget ska vara tillräckligt specifika så att det går att skilja fartyget från andra fartyg. Ofta anges fartygets namn, fartygets registernummer i det finska fartygsregistret samt fartygets ägare och rederi. I fråga om det stöd som söks anges period, stödet i euro och uppgifter om bankkontakt. Ansökan och bilagor och eventuella tilläggsutredningar ska dateras och undertecknas av den eller de personer som har rätt att teckna bolagets firma. Fullmakt krävs om stöd till ägaren av ett finskt fartyg söks av någon annan än fartygets ägare. Fullmakt behövs också om stöd till en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med ett fartyg som har en utländsk ägare söks av någon annan än fartygets rederiarbetsgivare.

Som bilaga till ansökan ska uppvisas tillräcklig utredning, i allmänhet omfattande en redovisning över beloppen av stöd och utbetalningen av stöd. Detta framgår t.ex. av en förteckning över besättningen ombord på fartyget med uppgifter om namn, nationalitet, sjöarbetsinkomst, förskottsinnehållning, källskatt, arbetsgivares socialskyddsavgift och sjömanspensionsförsäkringsavgift för var och en av besättningsmedlemmarna. Vidare ska kopior av övervakningsdeklarationer över sjöarbetsinkomsten och intyg från skatteförvaltningen eller annan utredning över betald förskottsinnehållning, källskatt och arbetsgivares socialskyddsavgift uppvisas. Försäkringar som berättigar till stöd framgår av försäkringsbolagens intyg per fartyg över premiepromiller för försäkringspremier per för-

säkringsslag, uppskattad sjöarbetsinkomst och inbetalda försäkringspremier.

Till ansökan ska fogas en utredning över sänkningen av arbetskraftskostnaderna. Vanligen avser detta en specificering av de kollektivavtal som tillämpas ombord på fartyget. Vidare behövs en utredning över annat statligt stöd som eventuellt har beviljats eller beviljas fartyget och som syftar till att sänka fartygets driftskostnader, samt en utredning över liknande stöd som har beviljats eller beviljas fartyget och som betalas från något annat land.

Enligt 2 mom. ska den sökande till stödmyndigheten lämna kopior av de övervakningsdeklarationer som lämnats till skatteförvaltningen och en redogörelse för hur de erlagda belopp som avses i övervakningsdeklarationerna fördelas mellan arbetsgivarens olika fartyg och, för vart och ett av fartygen, hur de är uppdelade på belopp som utgör grund för stöd och övriga belopp. Skyldigheten att lämna en redogörelse enligt 2 mom. ansluter sig till stödmyndighetens rätt enligt 17 § 1 mom. 1 punkten att av skatteförvaltningen få nödvändiga uppgifter för utredning och kontroll av beloppet av det stöd som avses i lagen. Genom att kombinera den sökandes uppgifter i övervakningsdeklarationerna med skatteförvaltningens uppgifter om inbetalningar kan stödmyndigheten utreda beloppen av de avgifter och skatter som berättigar till stöd. Eftersom skatteförvaltningens uppgifter är företagsspecifika och inte anges per fartyg, är det den sökandes uppgift att uppvisa tillförlitlig utredning över hur beloppen fördelas per fartyg både i fråga om fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen och andra fartyg. På motsvarande sätt ska den sökande uppvisa tillförlitlig utredning över hur beloppen är uppdelade på belopp som utgör grund för stöd och övriga belopp.

Enligt 3 mom. ska den sökande till stödmyndigheten för varje stödperiod lämna en redogörelse för de pensionsförsäkringsavgifter som betalats in till Sjömanspensionskassan under stödperioden. Stödmyndigheten kan fastställa beloppet av sjömanspensionsförsäkringsavgifter som berättigar till stöd genom att jämföra den sökandes uppgifter med de uppgifter om inbetalade avgifter som

Sjömanspensionskassan lämnar ut i enlighet med 17 § 1 mom. 2 punkten.

Enligt 4 mom. ska den sökande i efterskott per stödperiod lämna en sammanställning av fartygets försäkringsbolag av de under stödperioden per fartyg inbetalda försäkringspremier som grundar sig på sjöarbetsinkomsten och som avses i 11 §. Av de försäkringspremier som ska återbetalas är huvuddelen de som hör till det lagstadgade socialförsäkringssystemet, men om vilkas betalning arbetsgivaren ingår avtal med ett försäkringsbolag. Därför är det den sökandes skyldighet att uppvisa utredning över att dessa har betalats och att lämna stödmyndigheten sammanställningen från försäkringsbolaget. Den föreslagna lagen begränsar inte fartygsägarens eller rederiarbetsgivarens möjlighet att välja försäkringsbolag. Stöd utbetalas dock endast på basis av sammanställningar från försäkringsbolag som följer finsk bokföringslagstiftning. Ett finskt dotterbolag till ett utländskt bolag som har sin hemort i Finland, anses vara ett finskt bolag och därför kan försäkringspremier återbetalas på basis av sammanställningar från ett sådant bolag.

**17 §. Stödmyndighetens rätt att få uppgifter.** Enligt 1 mom. har stödmyndigheten rätt att, utan hinder av sekretessbestämmelserna och andra begränsningar av tillgången till information, få uppgifter av skatteförvaltningen, Sjömanspensionskassan och tullverket.

Enligt 1 mom. 1 punkten har stödmyndigheten rätt att av skatteförvaltningen för utredning och kontroll av beloppet av stöd som avses i den föreslagna lagen få uppgifter om övervakningsdeklarationer som lämnats till skatteförvaltningen och de belopp som erlagts med stöd av dessa samt de skatteuppgifter som är nödvändiga för fullgörandet av den övervakningsuppgift som stödmyndigheten har enligt den föreslagna lagen.

För fastställande av stödbeloppet har stödmyndigheten rätt att från skatteförvaltningens datasystem få uppgifter om olika stödfaktorer, dvs. förskotts innehållningen som verkställts på allmänt skattskyldiga sjömäns sjöarbetsinkomst och arbetsgivarens socialskyddsavgifter samt i fråga om begränsat skattskyldiga sjömän uppgifter om källskatt och arbetsgivarens socialskyddsavgift. Dessa uppgifter grundar sig på de övervakningsde-

klarationer som lämnats in till skatteförvaltningen och de uppgifter som skatteförvaltningen har om de inbetalningar som gjorts på basis av dessa. Från övervakningsdeklarationerna fås uppgifterna per arbetsgivare, inte per fartyg eller per person. Så länge som uppgiften om begränsat skattskyldigas sjukförsäkringspremie endast framgår av den sökandes handlingar, fastställs stödfaktorena till denna del på grundval av den sökandes uppgift. För att fastställa stödbeloppet behövs utredningarna i regel per stödperiod.

Utöver detta kan stödmyndigheten i enskilda fall behöva skatteuppgifter som är nödvändiga för fullgörandet av stödmyndighetens övervakningsuppgift. En begäran om överlämnande av dessa uppgifter kan bli aktuell, om den sökandes uppgifter och t.ex. de uppgifter som skatteförvaltningen överlämnat till stödmyndigheten är så motstridiga att det är nödvändigt att i arbetsgivarens årsanmälningar kontrollera sjöarbetsinkomsten som arbetsgivaren betalat till var och en av arbetstagarna och förskotts innehållningen. När övervakningen gäller enskilda fall måste behovet av uppgifterna motiveras särskilt för skatteförvaltningen. Ett exempel på motivering är att de uppgifter som lämnats in till stödmyndigheten i hög grad är sinsemellan motstridiga och att det behövs en närmare utredning angående varje arbetstagare eftersom stödet ska återkrävas.

Enligt 1 mom. 2 punkten har stödmyndigheten rätt att av Sjömanspensionskassan för utredning och kontroll av beloppet av stöd som avses i den föreslagna lagen få uppgifter per fartyg om de pensionsförsäkringsavgifter som betalats till Sjömanspensionskassan.

Enligt 1 mom. 3 punkten har stödmyndigheten rätt att av tullverket för utredning och kontroll av beloppet av stöd som avses i lagen få uppgifter om fartygens rutter. Tullverket sköter in- och utklareringen av fartyg och har därför uppgifter om fartygens trafikområden, som dock vanligtvis framgår av PortNet-systemet.

Enligt 2 mom. har stödmyndigheten rätt att få de uppgifter som avses i 1 mom. avgiftsfritt. Om elektronisk överföring av uppgifterna från en myndighet till en annan kräver nya urvalsprogram eller motsvarande, ska man innan de tas i bruk förhandla och komma

överens. Samtidigt kan man också komma överens om fördelningen av kostnader mellan de myndigheter som använder datasystemet.

Den föreslagna regleringen motsvarar praxis enligt den gällande handelsfartygsförteckningslagen.

**18 §. Hörande av riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer.** Om stödmyndigheten överväger att förvägra stöd, ska den enligt 1 mom. innan ärendet avgörs höra respektive riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer. Samråd är i dessa fall ett obligatoriskt moment i behandlingen av stödansökan. Bestämmelsen motsvarar regleringen i handelsfartygsförteckningslagen. Samråd ska ordnas när stödmyndigheten överväger att avslå hela ansökan eller huvuddelen av ansökan. På samma sätt som för närvarande ordnas fortsättningsvis inte samråd om stödet beviljas endast något avvikande från ansökan och avvikelsen t.ex. beror på skillnader vid beaktandet av verifikat och stödgrundande belopp, och avgörandet inte innehåller principiella vittsyftande ställningstaganden, t.ex. viktiga nya tolkningsfrågor i anslutning till den nya lagen.

Enligt 2 mom. kan stödmyndigheten höra respektive riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer med anledning av en ansökan om ett förhandsavgörande. Om frågor som är viktiga med tanke på sjöfartssektorn framtid behandlas i förhandsavgörandeförfarande, är det motiverat att inhämta de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationernas ställningstaganden. Det är dock inte obligatoriskt att höra arbetsmarknadsorganisationerna.

Enligt 3 mom. ska bestämmelserna om skyldigheten att iaktta sekretess i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) iakttas vid hörande. Sekretessen vid utlåtandeförfarande gäller i detta fall i synnerhet affärshemligheter, som myndigheterna ska respektera genom att utelämna uppgifter som omfattas av skyddet för affärshemligheter vid hörandet.

**19 §. Beviljande av stöd.** Enligt 1 mom. beviljas stöd på ansökan i efterskott på grundval av sådana uppgifter som avses i 14, 16 och 17 § när de allmänna villkor för beviljande som avses i 10 § är uppfyllda. I stödet ingår inte andra poster än sådana som betalas

i efterskott och som grundar sig på verifikat över erlagda belopp. Den temporära befrielsen från förskottsinnehållning som har gällt passagerarfartyg slopas. Stöd kan inte beviljas utan ansökan. Om en ansökan har inkommit till stödmyndigheten efter den utsatta ansökningstiden på fyra månader, behandlas den inte av stödmyndigheten.

Uppfyllandet av villkoren för beviljande av stöd avgörs i efterskott för hela stödåret, men granskas preliminärt i också samband med behandlingen av en ansökan som avser en stödperiod. Uppfyllandet av villkoren för stöd granskas enligt gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport per kalenderår. Därför är också ett stödår i den föreslagna lagen detsamma som ett kalenderår.

**20 §. Förhandsavgörande.** Enligt 1 mom. kan stödmyndigheten på ansökan ge ett förhandsavgörande om huruvida ett fartyg under de omständigheter som nämns i ansökan kan skrivas in i handelsfartygsförteckningen och huruvida ett fartyg kan beviljas stöd enligt den föreslagna lagen. En förutsättning för meddelande av förhandsavgörande är att ärendet är särskilt viktigt med tanke på den sökandes ekonomiska verksamhet. I ansökan ska anges i vilken fråga förhandsavgörande söks och framläggas de uppgifter som behövs för avgörande av ärendet. Stödmyndigheten kan begära ytterligare utredning som behövs för att avgöra ärendet.

Ett förhandsavgörande förutsätter ansökan från en part för vilken ärendet är särskilt viktigt med avseende på den ekonomiska verksamheten. Det innebär att det är möjligt att en ansökan inte behandlas, om den som ansöker om förhandsavgörande inte tidigare har bedrivit omfattande rederiverksamhet eller annan ekonomisk verksamhet. Det ska dock vara möjligt att meddela förhandsavgörande också i fråga om nya projekt som med avseende på den ekonomiska verksamheten är sedvanliga.

Ett förhandsavgörande kan gälla huruvida ett fartyg under givna förutsättningar kan inskrivas i handelsfartygsförteckningen eller huruvida ett fartyg under givna förutsättningar kan beviljas det stöd som avses i lagen. Stödmyndigheten ska grunda sitt avgörande på de rättsliga grunder som avses i lagen. I ansökan om förhandsavgörande ska de frågor

som man önskar få svar på specificeras. Uppvisande av utredning är den sökandes uppgift, även om stödmyndigheten kan begära ytterligare utredningar för avgörande av ärendet. Den sökande ansvarar för att de förutsättningar som nämns i den sökandes utredning och fråga finns under den stödperiod som det eventuella förhandsavgörandet gäller. Om de förutsättningar som nämns i förhandsavgörandet inte uppfylls ska stödet återkrävas.

Enligt 2 mom. gäller ett förhandsavgörande högst till utgången av det stödår som följer efter det då avgörandet meddelas. Stödmyndigheten ska tillämpa förhandsavgörandet på de kalenderår som det har meddelats för. Ett förhandsavgörande är sålunda bindande för stödmyndigheten. Stödmyndigheten kan inte avvika från förhandsavgörandet, men den kan avslå ansökan om stöd på den grund att förutsättningarna för förhandsavgörandet, t.ex. i fråga om trafik, inte uppfylls. Ett förhandsavgörande kan inte meddelas för en längre tid än pågående och därpåföljande kalenderår. I fråga om ansökan av det stöd som förhandsavgörandet gäller tillämpas 14 § och vad som i övrigt bestäms i den föreslagna lagen. Stöd ska alltså också när det grundar sig på ett förhandsavgörande sökas per stödperiod och de nödvändiga uppgifterna ska uppvisas. En på ett förhandsavgörande grundad stödansökan som gjorts för sent lämnas utan prövning.

Enligt 3 mom. ska ett ärende som gäller förhandsavgörande behandlas skyndsamt. Med tanke på de sökandes ekonomiska verksamhet är det viktigt att förhandsavgöranden behandlas i brådska ordning hos stödmyndigheten.

**21 §. Stödmottagarens skyldighet att anmäla ändringar.** Enligt paragrafen ska en finsk ägare av ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen eller en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland utan onödigt dröjsmål meddela stödmyndigheten alla sådana ändringar som kan vara av betydelse för att fartyget ska stå kvar i eller avföras ur handelsfartygsförteckningen, eller som kan påverka villkoren för beviljande av stöd eller stödbeloppet.

Anmälningsskyldigheten gäller både ägare av finska fartyg och finska arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland. Eftersom fartygets ägare och den som opererar fartyget inte alltid är en och samma, ska båda anmäla det som avses i paragrafen. I praktiken är det ofta så att endast den som opererar t.ex. känner till den trafik som bedrivs med fartyget. Anmälan ska göras utan onödigt dröjsmål. Anmälan till stödmyndigheten ska göras t.ex. när ett fartyg avförs ur det finska fartygsregistret och när ett fartygs trafikområde har ändrats på ett sätt som kan vara av betydelse för att fartyget ska hållas kvar i handelsfartygsförteckningen så som avses i 5 § och 4 § 1 mom.

**22 §. Återbetalning och återkrav av stöd.** Enligt 1 mom. bedöms villkoren för stödet och stödbeloppet i efterskott. Kontrollen görs stödårsvis. Om det vid kontrollen konstateras att stöd har betalats helt eller delvis utan lagenlig grund därför att alla villkor inte har uppfyllts, ska stödet återkrävas. Återkravet gäller endast den del av stödet som betalats utan grund. Återkrav av stöd verkställas om det är klart att det finns rättslig grund för återkrav. Att kontrollen av uppfyllandet av villkoren för stöd sker stödårsvis överensstämmer med Europeiska gemenskapens gemensamma riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Om det är uppenbart att villkoren för stödet t.ex. i fråga om fartygets trafik inte kommer att uppfyllas, kan situationer där stöd måste återkrävas undvikas genom att stöd för stödperioden i början av året beviljas först när en utredning visar att det är klart att villkoret kommer att uppfyllas. I praktiken görs denna prövning i efterskott för hela stödåret i samband med utbetalningen för stödårets sista stödperiod, när de slutliga uppgifterna för stödåret är tillgängliga både när det gäller inbetalningarnas nettobelopp och trafiken. Om stödmyndigheten senare får kännedom om sådant som inte tidigare varit känt, t.ex. därför att det lämnats felaktiga uppgifter eller att uppgifter hemlighållits, kan återkrav av stöd verkställas också senare inom ramen för de allmänna preskriptionstiderna för fordringar.

Enligt 2 mom. ska stödmyndigheten bestämma att stöd som betalats utan grund ska

återbetalas om den sökande i samband med ansökan om inskrivning i handelsfartygsförteckningen eller ansökan om stöd på en väsentlig punkt har gett oriktiga, vilseledande eller bristfälliga uppgifter eller har förtigit uppgifter som i väsentlig grad skulle ha inverkat på fartygets godkännande för handelsfartygsförteckningen eller erhållande av stöd, eller har vägrat lämna väsentliga uppgifter, handlingar eller annat material som behövs för övervakningen av handelsfartygsförteckningen eller som ansluter till erhållandet av stöd. När en utredning eller ett förfarande kontrolleras ska sökandes skyldighet att lämna in uppgifter enligt 16 § samt stödmyndighetens skyldighet att sörja för komplettering av ansökan och anskaffande av tilläggsutredningar enligt förvaltningslagen beaktas. Återkrav av stöd kan alltså undvikas genom att beviljandet av stödet skjuts upp tills utredningar har inkommit eller genom att ansökan avslås på grund av otillräckliga utredningar. Användningen av grunderna i 1–3 punkten vid återkrav är bundet till de allmänna preskriptionstiderna.

Däremot om stöd annars har beviljats eller betalats i väsentligt avseende utan grund eller på oriktiga grunder, kan det enligt 2 mom. bestämmas att det ska återbetalas för högst det stödår då felet konstaterades och för stödåret före det. Paragrafens 1 mom. 4 punkt och 2 mom. kommer till tillämpning framför allt i fall där orsaken till att stöd har beviljats i väsentligt avseende utan grund eller på oriktiga grunder inte hänför sig till den sökande utan till stödmyndigheten, t.ex. om stödmyndigheten inte tidigare har begärt att få nödvändiga tilläggsutredningar trots att behovet av tilläggsutredningar hade kunnat konstateras redan på basis av ansökningshandlingarna. I dessa fall begränsas återkravet enligt den sökandes intresse till det stödår då felet konstaterades och stödåret före det.

Enligt 2 mom. kan återkravet frångås helt eller delvis om det skulle leda till ett uppenbart oskäligt resultat. Vid en bedömning av detta beaktas felets omfattning och å andra sidan vilken verkan återkravet kan ha på stödtagarens affärsverksamhet. Återkravet ska vara klart oskäligt när det bedöms på detta sätt.

Enligt 3 mom. ska en ränta på det belopp eller den förmån som ska återbetalas fastställas enligt 4 § i räntelagen (633/1982). Enligt bestämmelsen i räntelagen ska gäldenären vid dröjsmål med betalning av gäld på det försenade beloppet betala en årlig dröjsmålsränta som är sju procentenheter högre än den i 12 § i räntelagen avsedda referensräntan. Om dröjsmålsräntan är lägre än den ränta som skulle betalas på gälden för tiden före förfallodagen, ska dröjsmålsräntan betalas enligt samma grund som före förfallodagen.

Bestämmelsen om återkrav och dröjsmålsränta motsvarar i övrigt bestämmelsen i den gällande handelsfartygsförteckningslagen, men i fråga om annat återkrav än sådant som beror på den sökande föreslås att återkravet begränsas till det stödår då felet konstaterades och stödet före det.

I paragrafen föreskrivs endast om återkrav som grundar sig på den föreslagna lagen. Ogrundat stöd som avses i Europeiska gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport kan dock återkrävas också med stöd av Europeiska gemenskapens lagstiftning. Denna möjlighet grundar sig på gemenskapsrätten och stödmyndigheten har inte någon behörighet i detta avseende. Hänvisningar till gemenskapsrätten finns för närvarande i den nationella lagstiftningen i Finland i 6 § i statsrådets beslut om förfaringsätten vid anmälan av statligt stöd till kommissionen (18/1995) och i 1 § i lagen om tillämpning av vissa av Europeiska gemenskapernas bestämmelser om statligt stöd (300/2001).

## 6 kap. Särskilda bestämmelser

**23 §. *Behandling av uppgifter.*** Enligt 1 mom. tillämpas i fråga om behandlingen personuppgifter som en myndighet förfogar över och som avses i detta lagförslag personuppgiftslagen (523/1999), och i fråga om utlämnande av uppgifter lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Ansökningar och bilagor som finns hos myndigheten innehåller uppgifter ur personregister och på behandlingen av dessa uppgifter tillämpas personuppgiftslagen. Detta innebär att det ska göras upp en registerbeskrivning över uppgifterna om handelsfartygsstöden, i

synnerhet sjömännens personuppgifter, och att behandlingen av uppgifterna ska planeras och genomföras så att insamlandet av uppgifter, rätten att behandla dem, utlämnandet av personuppgifter, utplåningen av uppgifter och de registrerades rättigheter uppfyller de krav som ställs i lagen. På motsvarande sätt innehåller uppgifterna om rederier och sjöfolk information som omfattas av affärshemligheten på det sätt som avses i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Sekretessen i fråga om dessa uppgifter ska ombesörjas på ett ändamålsenligt sätt. Däremot är uppgifter som ingår i handelsfartygsförteckningen och stödmyndigheternas beslut i regel offentliga.

Enligt 2 mom. kan uppgifter som avses i den föreslagna lagen lämnas ut till en myndighet och från en myndighet också via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form. Inlämnande av ansökan jämte bilagor samt annan utredning i elektronisk form till stödmyndigheten förutsätter att man kommer överens om sättet för inlämnande på förhand. Avsikten med bestämmelsen är att skapa juridiska förutsättningar för en övergång till överföring via tekniska anslutningar. Detta betyder att man kan använda e-post och fax när uppgifter som utgör grund för stöd överförs mellan den sökande, stödmyndigheten, skatteverket, Sjömanspensionskassan och försäkringsbolagen. Elektroniskt anhängiggörande av ärenden med hjälp av elektronisk signatur också när det gäller ansökningarna kan bli möjligt i framtiden genom övergången till användningen av teknisk anslutning. Eftersom de elektroniska systemen ofta är inkompatibla och den sökande ansvarar för inlämnandet av ansökan, föreskrivs i 2 mom. att man på förhand ska komma överens om sättet för inlämnande.

**24 §. *Tystnadsplikt.*** Det föreslås att lagen i fråga om tystnadsplikt ska innehålla en särskild hänvisning till personuppgiftslagen och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Avsikten är att understyrka att de personer som hos stödmyndigheten bereder, föredrar och avgör ärenden ansvarar för att affärshemligheter inom sjöfartsbranschen inte kommer till konkurrenternas kännedom. I 33 § i personuppgiftslagen föreskrivs om tystnadsplikt för den som vid utförandet av

åtgärder som har samband med behandlingen av personuppgifter har fått kännedom om något som gäller en annan persons egenskaper, personliga förhållanden eller ekonomiska ställning.

**25 §. Bevarande av uppgifter.** I det föreslagna 1 mom. föreskrivs om bevaringstiden för handlingar som hänför sig till lagen. Enligt Sjöfartsverkets gällande arkivstadga bevaras handlingar som gäller handelsfartyg varaktigt. Bevaringstiden för uppgifterna ska nu bestämmas enligt arkivlagen och de bevaringstider som anges i den. Om det inte föreskrivs om bevaringstid i arkivlagen (831/1994), är bevaringstiden 10 år med beaktande av preskriptionstiden för fordringar och tjänstemäns straffrättsliga ansvar i anslutning till handelsfartygsstödet.

I 2 mom. föreskrivs om hur bevaringstiden för handlingar och uppgifter beräknas. Bevaringstiden börjar när beslut har meddelats eller när ärendet på annat sätt upphör att vara anhängigt hos stödmyndigheten. På vilket sätt handlingar ska bevaras regleras inte i lagen, utan i det avseendet tillämpas de allmänna bestämmelser som gäller bevaringen av myndighetshandlingar.

**26 §. Avgifter för beslut.** Enligt paragrafen tas det ut en avgift för inskrivning i och avförande ur handelsfartygsförteckningen och för beslut med anledning av ansökan om stöd i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och 34 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Närmare bestämmelser om Sjöfartsverkets avgiftsbelagda prestationer utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Betalningsskyldig när det gäller beslut om inskrivning i och avförande ur handelsfartygsförteckningen och beslut som fattas med anledning av ansökan om stöd är den sökande. Om ett fartyg avförs ur handelsfartygsförteckningen på tjänstens vägnar är den som har försummat att anmäla en ändring till stödmyndigheten, dvs. den finska ägaren till ett fartyg eller den finska arbetsgivaren som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen, betalningsskyldig när det gäller beslut.

I 34 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet föreskrivs att ingen avgift

tas ut för utlämnande av en handling med stöd av 9 och 11 § när uppgifter ur handlingen lämnas ut muntligen, handlingen läses eller kopieras hos myndigheten, en offentlig handling som lagrats i elektronisk form sänds per e-post till den som begärt uppgifterna, en handling som lagrats i elektronisk form sänds till en part per e-post eller lämnandet av den begärda handlingen ingår i myndighetens skyldighet att ge råd, höra eller informera. I de fall som avses i 34 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet tas dock en avgift ut som motsvarar kostnaderna för att ta fram uppgifterna i vissa situationer som nämns närmare i bestämmelsen och motiveringen till den.

**27 §. Rättelseyrkande och ändringssökande.** Enligt 1 mom. får en part som är missnöjd med stödmyndighetens beslut söka rättelse i beslutet inom 30 dagar efter det att parten fick del av beslutet. Till stödmyndighetens beslut ska fogas anvisning om rättelseyrkande. Innan ändring söks enligt förvaltningslagen förutsätts att det i fråga om dessa beslut fattas ett beslut med anledning av ett rättelseyrkande. I sitt beslut med anledning av yrkandet på rättelse kan stödmyndigheten rätta beslutet genom att helt eller delvis ändra det så att det överensstämmer med lag, bestämmelser och föreskrifter och vedertagen förvaltningspraxis. Samtidigt kan stödmyndigheten motivera närmare varför ansökan inte har behandlats på det sätt som framställts i rättelseyrkandet. På förfarandet vid rättelseyrkande tillämpas förvaltningslagens bestämmelser, t.ex. i fråga om behandling utan onödigt dröjsmål. Till beslut som meddelas med anledning av ett yrkande på rättelse ska i enlighet med 3 kap. i förvaltningsprocesslagen (586/1996) fogas en besväransvisning.

Enligt 2 mom. är det först i ett beslut med anledning av ett yrkande på rättelse som ändring får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Enligt förvaltningsprocesslagen har sakägare besvärsrätt. Besväransvisning ska fogas till beslut som kan överklagas. Beslut som stödmyndigheten fattar med stöd av denna lag är överklagbara utan andra begränsningar än att den som vill få sin sak prövad av domstol först ska yrka på rättelse hos stödmyndigheten. Över åtgär-

der i samband med beredningen får besvär inte anföras särskilt. Det är möjligt att söka ändring endast i samband med huvudsaken. Överklagbara är alltså inte enstaka kontroller och utredningar, utan beslut som fattas efter dem och med anledning av dem. Avgöranden som fattas med anledning av förvaltningsklagan i samband med övervakning är i sig inte överklagbara i enlighet med 5 § i förvaltningsprocesslagen, men om ett beslut av myndigheten ändras till följd av klagan, är ändringen av beslutet ett beslut som kan överklagas. I fråga om ändringssökande gäller i övrigt vad som bestäms i förvaltningsprocesslagen.

Administrativa myndighetsbeslut enligt denna lag som omfattas av rättelseförfarande och som kan överklagas är beslut om stödperiodens längd (13 § 2 mom.), beslut om inskrivning av fartyg i handelsfartygsförteckningen (4 §), beslut om avförande av fartyg ur handelsfartygsförteckningen (5 §), beslut om beviljande av stöd (19 §), förhandsavgöranden (20 §) och beslut om återbetalning av stöd (22 §). Ett beslut kan innebära att hela eller en del av en ansökan godkänns, inte godkänns eller lämnas utan prövning. Endast när en ansökan godkänns i sin helhet saknas rättsligt intresse för ändringssökande.

Enligt 3 mom. har stödmyndigheten rätt att hos högsta förvaltningsdomstolen överklaga ett beslut genom vilket stödmyndighetens beslut har ändrats eller upphävts i förvaltningsdomstolen. Denna rätt att överklaga förvaltningsdomstolens beslut motiveras av att man vill upprätthålla en enhetlig rättspraxis. Upprätthållandet av en enhetlig rättspraxis är viktigt eftersom förvaltningsdomstolarnas avgöranden har varierat, och stödmyndigheten har saknat medel för att åstadkomma enhetliga riktlinjer som den sedan kan iaktta. Hittills har Sjöfartsverket som har fungerat som stödmyndighet inte ansetts ha sådan besvär rätt, vilket framgår av högsta förvaltningsdomstolens beslut HFD 29.12.2000/3461. Beslutet grundar sig på att det inte har föreskrivits om Sjöfartsverkets besvär rätt i stödlagstiftningen eller annan lagstiftning, och på att Sjöfartsverket inte heller har haft till uppgift att bevaka något sådant allmänt intresse som avses i 6 § 2 mom. i förvaltningsprocesslagen p.g.a. vilket besvär rätten är nöd-

vändig. Besvär rätt för den myndighet som fattat ett beslut har i vissa fall godkänts för åstadkommande av en enhetlig rättspraxis, när ett beslut har upphävts eller ändrats i förvaltningsdomstolen. Exempel på detta är 33 § i lagen om ändring av lagen om finansiering av hållbart skogsbruk (316/2007, GrUU 45/2006 rd) och 195 § i utlänningslagen (301/2004, GrUU 4/2004).

Enligt 4 mom. får ändring i en avgift som stödmyndigheten har fastställt enligt denna lag sökas på det sätt som föreskrivs i 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten. Enligt lagen om grunderna för avgifter till staten yrkas på rättelse när det gäller avgifter som påförts genom beslut först hos den myndighet som fattat beslutet, och myndighetens beslut kan sedan överklagas hos förvaltningsdomstolen.

**28 §. Verkställighet.** Enligt 1 mom. hindrar inte rättelseförfarande eller ändringssökande att ett beslut verkställs, om inte den myndighet som behandlar rättelseyrkandet eller besvär myndigheten med stöd av 32 § i förvaltningsprocesslagen förbjuder verkställigheten av beslutet eller bestämmer att verkställigheten ska avbrytas, eller bestämmer något annat i något annat förordnande som gäller verkställighet. Stöd ska kunna betalas utan dröjsmål och till det belopp som stödmyndigheten anser vara lagenligt. Ett överklagande får inte skjuta upp betalningen av stöd. Å andra sidan ska det vara möjligt att direkt verkställa ett beslut om indragning av stöd. Med tanke på den sökandes rättssäkerhet är det viktigt att rättelseyrkanden och överklaganden behandlas utan dröjsmål och att motiveringen till avgörandet är tillräcklig.

Bestämmelsen i 1 mom. är ett klarläggande undantag till 31 § i förvaltningsprocesslagen enligt vilken ett beslut i vilket ändring kan sökas genom besvär inte får verkställas innan det har vunnit laga kraft. Detta innebär att man innan en utbetalning kan ske alltid skulle vara tvungen att vänta på att tiden för rättelseyrkande och besvärstiden löpt ut och att ett beslut med anledning av eventuella besvär har vunnit laga kraft. Detta skulle vara problematiskt med tanke på de sökandes rättssäkerhet.

Enligt 2 mom. kan ett beslut i ett ärende som gäller återkrav verkställas på det sätt



som anges i 3 § i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Detta betyder att en utbetalning enligt den föreslagna lagen som ska återkrävas, kan utsökas utan dom eller utslag med stöd av ett beslut om återbetalning av stöd, eftersom annan offentligrättslig eller jämförbar fordran i penningar kan utsökas utan dom eller utslag, då det finns en särskild bestämmelse om detta i lag eller förordning.

**29 §. Information och meddelanden.** Enligt 1 mom. informerar stödmyndigheten på sin webbplats om villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen och beviljande av stöd. Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport förutsätter öppenhet av stödssystemen. Handelsfartygsförteckningen är offentlig och det informeras allmänt om villkoren för inskrivning i förteckningen och för beviljande av stöd. Detta sker genom att det finns information om villkoren på stödmyndighetens hemsidor och om kontaktpersoner vid stödmyndigheten som ansvarar för inskrivningen i handelsfartygsförteckningen och frågor som gäller förhandsavgörande och beviljande av stöd. Vid behov annonseras också i Officiella tidningen.

Enligt 2 mom. informerar stödmyndigheten dem som inskrivits i handelsföretagsförteckningen och har rätt att ansöka om stöd om det stöd som kan sökas i god tid före utgången av den ansökningstid som gäller för varje stödperiod. Alla ägare till fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen eller rederiarbetsgivare informeras om stöd som kan sökas i och med att de får de giltiga ansökningsblanketterna med anvisningar per post. Praktiken har visat att man endast på detta sätt kan säkerställa att tillräckliga uppgifter fogas till ansökan och att förändrade bestämmelser beaktas. Också i de fall som stödperioden är kortare än ett halvt år, är det i allmänhet ändamålsenligt att meddela anvisningar för ett halvt år i sänder.

Enligt 3 mom. lämnar stödmyndigheten för varje stödår kommunikationsministeriet uppgifter om stöd som har betalats enligt den föreslagna lagen och om lagens inverkan på utvecklingen inom sjöfartsnäringen. Bestämmelsen motsvarar nuvarande reglering, som grundar sig på trafikministeriets beslut om tillämpningen av lagen om en förteckning

över handelsfartyg i utrikesfart. På detta sätt får kommunikationsministeriet huvuddelen av de uppgifter som det behöver för att sköta de uppgifter som följer av denna lag.

Enligt 4 mom. föreskrivs särskilt om den rapportering till Europeiska gemenskapernas kommission och den samordning av stöden som förutsätts i riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport.

För närvarande sammanställer kommunikationsministeriet dessa uppgifter från de uppgifter som stödmyndigheten meddelar och handels- och industriministeriet ansvarar inom ramen för statsrådets interna arbetsfördelning för samordningen av och rapporteringen om näringsstöd till Europeiska gemenskapernas kommission.

Enligt 5 mom. lämnar stödmyndigheten ut uppgifter om stöd som har betalats enligt lagen till andra myndigheter enligt vad som föreskrivs särskilt. Utlämnandet av uppgifter enligt den föreslagna lagen till andra myndigheter grundar sig alltså på bestämmelser i andra lagar om rätt att få tillgång till uppgifter enligt den föreslagna lagen. För närvarande lämnar stödmyndigheten ut uppgifter bl.a. till Statistikcentralen samt handels- och industriministeriet.

**30 §. Tillsynsmyndighet.** Enligt 1 mom. ska kommunikationsministeriet ha tillsyn över verkställigheten av lagen. Detta betyder att kommunikationsministeriet har befogenhet att vid behov utreda oklarheter som konstaterats vid verkställigheten av lagen, i synnerhet med tanke på lagens verkningar med avseende på uppnåendet av de mål som uppställts för lagen, men också när det gäller stödmyndighetens tolkningspraxis och lagenligheten hos de beslut som fattas av stödmyndigheten.

Enligt 2 mom. ska stödmyndigheten övervaka att villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen iakttas och att stöd beviljas på riktiga grunder. Stödmyndigheten kan alltså vid behov på tjänstens vägnar utreda att de lagenliga villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen iakttas i praktiken, t.ex. genom att begära utredning som inte ansluter till det egentliga stödförfarandet.

**31 §. Närmare bestämmelser.** Enligt bestämmelsen kan närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet om ansökan om stöd och om

uppgifter som lämnas enligt 14 och 16 §, hur stöd beviljas enligt 19 § och stödmottagarens anmälningsskyldighet enligt 21 §. Bemyndigandet behövs för att man på ett enhetligt sätt ska kunna avgöra frågor i anslutning till förfarandet som eventuellt visar sig vara problematiska.

Kommunikationsministeriets bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser är bundet till vissa lagrum och begränsat till förfaranderegler i anslutning till dem. Detta för att bemyndigandet ska vara tillräckligt exakt och noggrant avgränsat. För närvarande kan kommunikationsministeriet med stöd av handelsfartygsförteckningslagen meddela föreskrifter och anvisningar om ansökan, beviljande, utbetalning och tillsyn i fråga om stöd samt andra behövliga föreskrifter och anvisningar. Situationen förändras alltså inte, men de viktigaste grunderna för rättigheter och skyldigheter när det gäller förfaranden ska enligt förslaget regleras på lagnivå.

**32 §. Ikraftträdande.** Enligt 1 mom. träder lagen i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Att ikraftträdandet är kopplat till en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet beror på att lagen ska godkännas av kommissionen. Tidtabellen för kommissionens godkännande kan inte bestämmas på förhand. Motsvarande förfarande gällande tillämpning och ikraftträdande har också följts när det har gjorts ändringar i den gällande handelsfartygsförteckningslagen.

Enligt 2 mom. tillämpas den föreslagna lagen på stöd som betalas för kostnader som uppkommit den 1 januari 2008 och därefter. Av bokföringsmässiga skäl och för förutsebarhetens skull är det ändamålsenligt att tillämpningen av lagen inleds entydigt till årsskiftet 2007–2008. Därför föreslås att lagen tillämpas på stöd som betalas för kostnader som uppkommit den 1 januari 2008 och därefter, även om ikraftsättandet av lagen förutsätter att den först har godkänts av kommissionen.

Enligt 3 mom. får åtgärder som verkställigheten av den föreslagna lagen förutsätter vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

Enligt 4 mom. upphävs genom den föreslagna lagen lagen av den 30 december 1991 om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) jämte ändringar. Samtidigt upphävs också lagen om temporär befrielse från betalning av förskotts innehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg (625/2004) jämte ändringar.

Den föreslagna lagen ska gälla tills vidare. Den ska dock ändras om Europeiska gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport kräver. Om riktlinjerna ändras, ska lagen ändras inom den tid som anges i riktlinjerna och till den del som lagen strider mot de ändrade riktlinjerna. Lagen kan självklart ändras också annars inom ramen för riktlinjerna om det finns nationella behov. Att lagen gäller tills vidare är motiverat av särskilda skäl som är förknippade med att fartygsinvesteringarna inom sjöfartsnäringsen är så omfattande och långsiktiga.

**33 §. Övergångsbestämmelse.** Enligt 1 mom. ska de bestämmelser som gäller vid ikraftträdandet tillämpas på stödansökningar som har anhängiggjorts innan lagen träder i kraft. Detta betyder att handelsfartygsförteckningslagen och betalningsbefrielselagen tillämpas fram till dess att kommissionen har godkänt lagen och lagen har trätt i kraft genom förordning av statsrådet. Ansökningar görs och befrielse från förskotts innehållning verkställs i enlighet med gällande lagar. När kommissionen har godkänt lagen ska den träda i kraft genom förordning av statsrådet. På ansökningar som anhängiggörs därefter tillämpas den nya lagen.

Stöd som utbetalas enligt lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart beaktas som redan utbetalt stöd när stöd enligt den föreslagna lagen beviljas för samma tid. Det innebär att stöd som redan betalats mellan den 1 januari 2008 och lagens ikraftträdande ska beaktas när de första stöden enligt den nya lagen beviljas 2008 så, att de sökande får de stöd som de har rätt till enligt den gamla lagen och den nya lagen, men att stöd inte betalas två gånger.

Enligt 3 mom. ska beloppen av de förskotts innehållningar som inte betalats in till skattemyndigheten i enlighet med betalningsbefrielselagen beaktas som redan erlagt

stöd vid fastställandet av beloppet av stöd enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport för tiden mellan den 1 januari 2008 och lagens ikraftträdande.

Eftersom stöden till sjöfarten bestäms enligt de gamla lagarna efter den 1 januari 2008 fram till dess att den nya lagen träder i kraft, är det motiverat att redan erhållet stöd enligt de gamla lagarna beaktas för undvikande av dubbelt stöd när stöd enligt den nya lagen fastställs.

### 1.2 Lag om upphävande av lagen om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg

1 §. Enligt bestämmelsen upphävs lagen av den 9 juli 2004 om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg jämte ändringar. Lagen behövs inte längre efter det att lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport har trätt i kraft, eftersom möjligheten för passagerarfartyg att befrias från förskottsinnehållning ändras från skattestöd till ett permanent och direkt stöd av motsvarande storlek som fastställs på samma sätt för passagerarfartyg som för lastfartyg, dvs. enligt bestämmelserna i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.

2 §. Enligt 1 mom. träder lagen i kraft vid en tidpunkt som bestäms närmare genom förordning av statsrådet. Att ikraftträdandet är kopplat till en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet beror på att lagen ska godkännas av kommissionen. Tidtabellen för kommissionens godkännande kan inte bestämmas på förhand.

Enligt 2 mom. får åtgärder som verkställigheten av den föreslagna lagen förutsätter vidtas innan lagen träder i kraft. Bestämmelsen behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av lagen och t.ex. utarbeta anvisningar för förfarandena.

### 1.3 Lag om ändring av 81 § i utlänningslagen

81 §. *Arbete utan uppehållstillstånd.* Det föreslås att lagen ändras så att den motsvarar lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. I stället för förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart används benämningen handelsfartygsförteckningen.

### 1.4 Lag om ändring av 5 § i lagen om sjömanspensioner

5 §. *Begränsningar av tillämpningsområdet.* Det föreslås att lagen ändras så att den motsvarar lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. I 5 § ändras namnet på lagen i hänvisningen till lagen.

### 1.5 Lag om ändring av 4 § i lagen om pension för arbetstagare

4 §. *Anställningsförhållande.* Det föreslås att hänvisningen i lagen ändras till en hänvisning till lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.

### 1.6 Lag om ändring av 12 och 15 § i lagen om finansiering av arbetslöshetsförmåner

12 §. *Arbetsgivares premiebetalningsskyldighet* och 15 §. *Löntagares premiebetalningsskyldighet.* Det föreslås att hänvisningarna i lagen ändras till hänvisningar till lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.

### 1.7 Lag om ändring av 8 § i tonnageskatteagen

8 §. *Tonnagebeskattat fartyg.* Det föreslås att hänvisningen i lagen ändras till en hänvisning till lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.

## 2 Ikraftträdande

De lagar som ingår i propositionen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms närmare genom förordning av statsrådet. Att ikraftträdandet är kopplat till en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet beror på att lagen ska godkännas av kommissionen. Tidtabellen för kommissionens godkännande kan inte bestämmas på förhand. Motsvarande förfarande gällande tillämpning och ikraftträdande har också följts när det har gjorts ändringar i den gällande handelsfartygsförteckningslagen. Åtgärder som verkställigheten av de föreslagna lagarna förutsätter får vidtas innan lagarna träder i kraft. Bestämmelserna behövs för att det ska vara möjligt att förbereda tillämpningen av den föreslagna lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport, t.ex. för att utarbeta anvisningar för förfarandena.

Lagarna tillämpas på stöd som betalas för kostnader som uppkommit den 1 januari 2008 och därefter.

## 3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Om befogenheter och bemyndiganden att utfärda förordningar för myndigheter enligt den föreslagna lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport föreskrivs genom lag och avsik-

ten är att bemyndigandena ska vara tillräckligt exakta och noggrant avgränsade. Villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen och för ansökan om och erhållande av stöd samt övergångsbestämmelsen har skrivits så att de uppfyller fartygsägarnas och redariarbetsgivarnas krav på jämlikhet. Ålands ställning som ett självstyrt landskap har beaktats på motsvarande sätt som tidigare när det gäller myndigheternas befogenheter. I de bestämmelser som gäller kollektivavtal har föreningsfriheten beaktats. Lagen är avfattad så att rättssäkerheten garanteras på ett effektivt sätt. I fråga om skydd av personuppgifter tillämpas bestämmelserna i personuppgiftslagen och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Myndigheternas rätt att få uppgifter begränsas i fråga om personuppgifter till uppgifter som är nödvändiga för att fastställa och kontrollera stöd. I bestämmelsen som gäller återkrav av stöd har grundlagsutskottets ställningstagande beaktats (GrUU 46/2006 rd). Motiveringen till stödmyndighetens besvärsmått är upprätthållande av en enhetlig rättspraxis i enlighet med grundlagsutskottets ställningstaganden (GrUU 4/2004 rd, GrUU 4/2005 rd och GrUU 45/2006 rd).

De föreslagna lagarna kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

## Lagförslag

## 1.

**Lag****om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

## 1 kap.

**Allmänna bestämmelser**

## 1 §

*Lagens syfte*

Syftet med denna lag är att förbättra den finska handelsflottans internationella konkurrenskraft.

## 2 §

*Tillämpningsområde*

Av statens medel beviljas på det sätt som föreskrivs i denna lag stöd för att förbättra konkurrenskraften i fråga om bemanningskostnaderna för fartyg som används för sjötransport.

## 3 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

- 1) *passagerarfartyg* ett fartyg som får medföra fler än 12 passagerare,
- 2) *lastfartyg* ett fartyg som inte är ett passagerarfartyg,
- 3) *bogserbåt eller skjutbogserare* ett lastfartyg som är avsett att utföra bogsering eller skjutbogsering och som huvudsakligen används för transport,

4) *sjötransport* transport av passagerare eller gods till sjöss, bogsering eller skjutbogsering; bogsering och skjutbogsering som huvudsakligen sker i hamnområden eller biträdande av motordrivna fartyg i hamn är inte sjötransport,

5) *passagerare* alla personer med undantag av befälhavaren eller medlemmarna i besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov, och med undantag av barn under ett år,

6) *fartyg som huvudsakligen går i utrikes sjöfart* ett fartyg som över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i sjöfart mellan finska och utländska hamnar eller utanför finska territorialvatten, inbegripet trafik genom Saima kanal,

7) *stödår* ett kalenderår,

8) *stödmyndighet* Sjöfartsverket, samt

9) *handelsfartygsförteckningen* den förteckning som stödmyndigheten för över fartyg för vilka ansökan om stöd enligt denna lag kan göras.

## 2 kap.

**Handelsfartygsförteckningen**

## 4 §

*Inskrivning i handelsfartygsförteckningen*

Stödmyndigheten ska på ansökan i handelsfartygsförteckningen skriva in sådana i

det finska fartygsregistret införda passagerarfartyg, lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogsarerare som är avsedda att huvudsakligen gå i utrikes sjöfart under stödåret.

Ansökan kan göras av fartygets finska ägare eller en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland.

Den som för fartygsregistret på Åland ska i handelsfartygsförteckningen på ansökan skriva in ett fartyg som på Åland införts i fartygsregistret, på de villkor som nämns i denna paragraf.

### 5 §

#### *Avförande ur handelsfartygsförteckningen*

Stödmyndigheten ska på ansökan eller på tjänstens vägnar avföra ett fartyg ur handelsfartygsförteckningen, om fartyget inte längre annat än tillfälligt uppfyller villkoren för inskrivning i förteckningen.

Stödmyndigheten ska innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra fartygets finska ägare eller den finska arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland, om avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur det finska fartygsregistret.

Stödmyndigheten ska innan ett beslut om avförande ur handelsfartygsförteckningen fattas höra den som för fartygsregistret på Åland, om avförandet gäller ett fartyg som på Åland införts i fartygsregistret och avförandet beror på något annat än att fartyget avförts ur det finska fartygsregistret.

### 3 kap.

#### **Arbetsrättsliga bestämmelser som ska tillämpas på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen**

### 6 §

#### *Överenskommelse genom kollektivavtal*

Ombord på fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen ska iakttas finsk lag, om inte något annat föreskrivs.

Genom ett kollektivavtal som ska iakttas i anställningsförhållanden på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen kan överenskommas något annat än vad som föreskrivs i sjömanslagen (423/1978), sjöarbetstidslagen (296/1976), semesterlagen för sjömän (433/1984) eller lagen om samarbete inom företag (334/2007). Av kollektivavtalet eller dess bilagor ska i detalj framgå de villkor som ska iakttas i stället för bestämmelser i lag.

En bestämmelse i ett kollektivavtal, vilken minskar förmåner som motsvarar arbetstagarförmåner enligt för Finland bindande internationella konventioner eller Europeiska gemenskapens rättsakter och som föreskrivs i ovan nämnda lagar, är ogiltig och i stället för den ska iakttas bestämmelserna i en internationell konvention eller i Europeiska gemenskapens rättsakter eller, om detta inte är möjligt, den lag genom vilken bestämmelserna i en internationell konvention eller i Europeiska gemenskapens rättsakter har genomförts.

En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal som avses i 2 mom. får tillämpa kollektivavtalets bestämmelser även på de arbetstagare som inte är bundna av det, men i vilkas anställningsförhållanden dess bestämmelser i övrigt ska iakttas.

### 7 §

#### *En utländsk arbetstagarförenings ställning*

Med avvikelse från 1 § 1 mom. i lagen om kollektivavtal (436/1946) kan, om inte respektive finländska arbetsmarknadsparter har ingått ett kollektivavtal om samma arbete, ett kollektivavtal som ska iakttas i anställningsförhållanden på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen ingås även med en utländsk arbetstagarförening som uppfyller villkoren i Internationella arbetsorganisationens konvention angående facklig föreningsfrihet och skydd för facklig organisationsrätt (FördrS 45/1949) och Internationella arbetsorganisationens konvention angående tillämpningen av principerna för organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten (FördrS 32/1951).

En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal som ska iakttas i anställningsförhållanden på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen ska iakttä bestämmelserna i kollektivavtalet även i en sådan arbetstagers anställningsförhållande i fråga om vilket bestämmelserna i kollektivavtalet inte annars skulle iakttas.

## 8 §

*Undantag från de arbetsrättsliga bestämmelserna i fråga om passagerarfartyg*

Ombord på ett finskt passagerarfartyg som får medföra fler än 120 passagerare tillämpas inte 6 § 2—4 mom. och 7 § när fartyget går i reguljär trafik på Finland.

## 9 §

*Domstol i tvistemål och brottmål som gäller anställningsförhållanden*

Tvistemål och brottmål som gäller eller följer av anställningsförhållanden som avses i denna lag ska handläggas och avgöras av en sjörättsdomstol enligt 21 kap. 1 och 3 § i sjölagen (674/1994).

Tvistemål som gäller kollektivavtal som avses i denna lag handläggs och avgörs av arbetsdomstolen. Genom kollektivavtal som ingås med en utländsk arbetstagarförening kan likväl överenskommas att tvistemål som gäller anställningsvillkoren för en sådan arbetstagar i vars anställningsförhållande kollektivavtalet ska iakttas ska avgöras av en domstol i arbetstagarföreningens hemland.

## 4 kap.

**Stöd**

## 10 §

*Allmänna villkor för beviljande av stöd*

Stödmyndigheten ska bevilja stöd som avses i denna lag, om

1) fartyget är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och det har uppfyllt villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen under den tid för vilken stöd söks,

2) fartygets bemanningskostnader genom ett avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i denna lag, möjliggör internationellt konkurrenskraftig verksamhet inom sjötransport,

3) fartyget under stödåret huvudsakligen har använts i utrikes sjöfart,

4) skatter och arbetsgivaravgifter för sjömän som arbetar ombord på fartyget har betalats i Finland, samt

5) det under stödperioden inte betalas några andra stöd för att sänka fartygets bemanningskostnader än de som beviljas enligt denna lag.

I fråga om passagerarfartyg som bedriver reguljär passagerartrafik mellan hamnar i Europeiska gemenskapen beviljas stöd endast för medborgare i Europeiska gemenskapens medlemsstater och i stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

## 11 §

*Stöd som betalas utifrån allmänt skattskyldiga sjömäns sjöarbetsinkomst*

För en enligt 9 § i inkomstskattelagen (1535/1992) allmänt skattskyldig sjöman betalas ett stöd som motsvarar under stödperioden betald

1) förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst enligt 74 § i inkomstskattelagen i enlighet med den förskottsinnehållningsprocent som fastställts för sjöarbetsinkomsten; stöd betalas dock inte till den del som förskottsinnehållningen har höjts så som anges i 17 § i lagen om förskottsuppbörd (1118/1996),

2) arbetsgivares socialskyddsavgift,

3) arbetsgivarandel av sjömanspensionsförsäkringsavgiften,

4) arbetsgivarandel av arbetslöshetsförsäkringspremierna,

5) arbetsgivarandel av olycksfallsförsäkringspremierna,

6) arbetsgivarandel av grupplivförsäkringspremierna, samt

7) arbetsgivarandel av premien för frivillig olycksfallsförsäkring för fritiden och tilläggsförsäkring för fritiden.

## 12 §

### *Stöd som betalas utifrån begränsat skattskyldiga sjömäns arbete ombord*

För en enligt 9 § i inkomstskattelagen begränsat skattskyldig sjöman betalas utifrån sjömannens löneinkomst från arbete ombord på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen ett stöd som motsvarar för löneinkomsten under stödperioden betald

- 1) källskatt och
- 2) arbetsgivares socialskyddsavgift.

Det stöd som avses i 1 mom. betalas dock inte för löneinkomst från arbete ombord på ett finskt passagerarfartyg som får medföra fler än 120 passagerare.

## 5 kap.

### **Stödförfarande**

## 13 §

### *Stödperiod*

Stödperioderna är tiden från den 1 januari till den 30 juni och tiden från den 1 juli till den 31 december. Stödåret är ett kalenderår.

På ansökan fastställer stödmyndigheten att stödperioden är en kalendermånad för ett passagerarfartyg som får medföra fler än 120 passagerare till den del stödet beviljas utifrån de övervakningsdeklarationer över månatliga betalningar som inlämnas till skatteförvaltningen och de verifikat som skatteförvaltningen utfärdar med stöd av dessa.

## 14 §

### *Ansökan om stöd*

En finsk ägare av ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen eller, om fartyget har utländsk ägare, en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget kan ansöka om stöd. Stöd kan också

sökas av en finsk ägare av ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen på Åland eller, om fartyget har utländsk ägare, en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget.

Skriftlig ansökan om stöd görs hos stödmyndigheten. Av ansökan ska framgå vilket stöd ansökan gäller och grunderna för stödet. Den sökande ska underteckna ansökan. Den sökande ska ge riktiga och tillräckliga uppgifter om de omständigheter som är relevanta med tanke på beviljande av stöd. Underteckningen kan också ske med elektronisk signatur.

Stöd söks för varje stödperiod med en ansökan som lämnas in till stödmyndigheten inom fyra månader från det att stödperioden upphörde.

## 15 §

### *Lönebokföring*

Arbetsgivaren ska ordna sin lönebokföring så att det är möjligt att per fartyg och per löntagare fastställa sjöarbetsinkomsten och beloppen av förskottsinnehållningar, källskatt, sjukförsäkringspremier och arbetsgivares socialskyddsavgifter samt arbetsgivarandelen av sjömanspensionsförsäkringsavgifter och andra försäkringspremier som verkställts på och betalats för inkomsten.

## 16 §

### *Nödvändiga uppgifter*

Den sökande ska se till att stödmyndigheten har tillgång till alla de uppgifter om fartyget och den trafik som bedrivs med fartyget som behövs för att fastställa förutsättningarna för stödet och stödbeloppet. På begäran av stödmyndigheten ska det för varje stödperiod lämnas in ett utdrag ur skeppsdagboken. Den sökande ska bekräfta utdraget med sin underskrift.

Den sökande ska till stödmyndigheten lämna kopior av de övervakningsdeklarationer som lämnats till skatteförvaltningen och en redogörelse för hur de erlagda belopp som avses i övervakningsdeklarationerna fördelas



mellan arbetsgivarens olika fartyg och, för vart och ett av fartygen, hur de är uppdelade på belopp som utgör grund för stöd och övriga belopp.

Den sökande ska för varje stödperiod lämna stödmyndigheten en redogörelse för de pensionsförsäkringsavgifter som betalats in till Sjömanspensionskassan.

Den sökande ska till stödmyndigheten för varje stödperiod och per fartyg överlämna försäkringsbolagets sammanställning av de under stödperioden inbetalda försäkringspremier som grundar sig på sjöarbetsinkomsten och som avses i 11 §.

### 17 §

#### *Stödmyndighetens rätt att få uppgifter*

Stödmyndigheten har rätt att, utan hinder av sekretessbestämmelserna och andra begränsningar av tillgången till information,

1) av skatteförvaltningen för utredning och kontroll av beloppet av stöd som avses i denna lag få behövliga uppgifter om övervakningsdeklarationer som lämnats till skatteförvaltningen och de belopp som betalats enligt dessa samt de skatteuppgifter som är nödvändiga för fullgörandet av den övervakningsuppgift som stödmyndigheten har enligt denna lag,

2) av Sjömanspensionskassan för utredning och kontroll av beloppet av stöd som avses i denna lag få uppgifterna per fartyg om de pensionsförsäkringsavgifter som betalats till Sjömanspensionskassan,

3) av tullverket för utredning och kontroll av beloppet av stöd som avses i denna lag få uppgifter om fartygens rutter.

Stödmyndigheten har rätt att få de uppgifter som avses i 1 mom. avgiftsfritt.

### 18 §

#### *Hörande av riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer*

Stödmyndigheten ska innan ett ärende avgörs höra respektive riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer, om den överväger att helt eller huvudsakligen förvägra stöd.

Stödmyndigheten kan höra respektive riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer med anledning av en ansökan om förhandsavgörande.

Vid hörande ska iakttas vad som bestäms om skyldigheten att iaktta sekretess i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

### 19 §

#### *Beviljande av stöd*

Stöd beviljas på ansökan i efterskott på grundval av de uppgifter som avses i 14, 16 och 17 § när de allmänna villkor för beviljande av stöd som avses i 10 § är uppfyllda.

Uppfyllandet av villkoren för beviljande av stöd granskas preliminärt i samband med behandlingen av en ansökan som avser en stödperiod, men avgörs i efterskott för hela stödåret.

### 20 §

#### *Förhandsavgörande*

Stödmyndigheten kan på ansökan ge ett förhandsavgörande om huruvida ett fartyg under de omständigheter som nämns i ansökan kan skrivas in i handelsfartygsförteckningen och huruvida stöd enligt denna lag kan beviljas för ett fartyg. En förutsättning för meddelande av förhandsavgörande är att ärendet är särskilt viktigt med tanke på den sökandes ekonomiska verksamhet. I ansökan ska anges i vilken fråga förhandsavgörande söks och framläggas den utredning som behövs för avgörande av ärendet.

Ett förhandsavgörande gäller högst till utgången av det stödår som följer efter det då avgörandet meddelas. Stödmyndigheten ska tillämpa förhandsavgörandet på det kalenderår som det har meddelats för. I fråga om ansökan av det stöd som förhandsavgörandet gäller tillämpas 14 § och vad som övrigt bestäms i denna lag.

Ett ärende som gäller förhandsavgörande ska behandlas skyndsamt.

## 21 §

*Stödmottagarens skyldighet att anmäla ändringar*

En finsk ägare av ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen eller en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med en utländsk ägares fartyg som är registrerat i Finland ska utan onödigt dröjsmål meddela stödmyndigheten alla sådana ändringar som kan vara av betydelse för att fartyget ska stå kvar i eller avföras ur handelsfartygsförteckningen, eller som kan påverka villkoren för beviljande av stöd eller stödbeloppet.

## 22 §

*Återbetalning och återkrav av stöd*

Om det vid en efterhandsbedömning av villkoren för stödet och stödbeloppet konstateras att den sökande har betalats stöd utan grund, ska det stöd som betalats utan grund återkravas till finska staten

1) om den sökande i samband med ansökan om inskrivning i handelsfartygsförteckningen eller ansökan om stöd har gett oriktiga, vilseledande eller bristfälliga uppgifter på någon väsentlig punkt,

2) om den sökande har förtigit omständigheter som i väsentlig grad skulle ha inverkat på godkännandet av fartyget för inskrivning i handelsfartygsförteckningen eller erhållandet av stöd,

3) om den sökande trots uppmaning har vägrat att lämna väsentliga uppgifter, handlingar eller annat material som behövs för att förändret av handelsfartygsförteckningen ska kunna övervakas eller som ansluter sig till erhållandet av stöd, eller

4) om stödet i övrigt har beviljats eller har betalats i väsentligt avseende utan grund eller på oriktiga grunder.

I fråga om preskribering av fordringar tillämpas vad som särskilt föreskrivs om detta. Om stöd ändå har betalats utan grund eller på oriktiga grunder på det sätt som avses i 1 mom. 4 punkten, kan det bestämmas att stödet ska återbetalas för högst det stödår då fe-

let konstaterades och för stödåret före det. Återkravet kan frångås helt eller delvis, om det skulle leda till ett uppenbart oskäligt resultat.

På det belopp som ska återbetalas ska från utbetalningsdagen erläggas en ränta som motsvarar Finlands Banks grundränta vid tidpunkten i fråga ökad med fyra procentenheter. Om beloppet inte betalas senast på förfallodagen, ska på det betalas en årlig dröjsmålsränta i enlighet med 4 § i räntelagen (633/1982).

## 6 kap.

**Särskilda bestämmelser**

## 23 §

*Behandling av uppgifter*

I fråga om behandlingen av personuppgifter som en myndighet förfogar över och som avses i denna lag tillämpas personuppgiftslagen (523/1999), och i fråga om utlämnande av uppgifter tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

Uppgifter som avses i denna lag kan lämnas ut till en myndighet och från en myndighet också via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form. Inlämnande av ansökan jämte bilagor samt annan utredning i elektronisk form till stödmyndigheten förutsätter att den sökande och stödmyndigheten på förhand kommer överens om sättet för inlämnande av uppgifterna.

## 24 §

*Tystnadsplikt*

Den som vid utförandet av åtgärder enligt denna lag har fått kännedom om något som gäller en annan persons egenskaper, personliga förhållanden eller ekonomiska ställning får inte i strid med personuppgiftslagen och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet för utomstående röja de uppgifter som han eller hon på detta sätt har erhållit.

## 25 §

*Bevarande av uppgifter*

Stödmyndigheten ska på det sätt som bestäms i arkivlagen (831/1994) bevara de i denna lag avsedda handlingar som hänför sig till inskrivning i och avförande ur handelsfartygsförteckningen, förhandsavgöranden samt stöd. Om arkivverket inte har förordnat att de nämnda handlingarna ska bevaras permanent, ska stödmyndigheten bevara dem i 10 år.

Bevaringstiden för handlingar och uppgifter börjar när beslut har meddelats eller när ärendet på annat sätt upphör att vara anhängigt hos stödmyndigheten.

## 26 §

*Avgifter för beslut*

För inskrivning i och avförande ur handelsfartygsförteckningen, för beslut med anledning av ansökan om stöd och för förhandsavgöranden tas det ut en avgift i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och 34 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

## 27 §

*Rättelseyrkande och ändringssökande*

En part som är missnöjd med stödmyndighetens beslut får söka rättelse i beslutet inom 30 dagar efter det att parten fick del av beslutet. Yrkande på rättelse framställs hos stödmyndigheten.

I ett beslut med anledning av ett yrkande på rättelse får ändring sökas genom besvär på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Utöver vad som särskilt föreskrivs om ändringssökande, har stödmyndigheten rätt att överklaga ett beslut som förvaltningsdomstolen har fattat med stöd av denna lag, om förvaltningsdomstolen har ändrat stödmyndighetens beslut eller upphävt det.

Ändring i en avgift som stödmyndigheten fastställt enligt denna lag får sökas på det sätt som föreskrivs i 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten.

## 28 §

*Verkställighet*

Stödmyndighetens beslut kan verkställas även om det överklagas, om inte den myndighet som behandlar rättelseyrkandet eller besvärmyndigheten förbjuder verkställigheten av beslutet, bestämmer att verkställigheten ska avbrytas eller bestämmer något annat i något annat förordnande som gäller verkställighet.

Ett beslut i ett ärende som gäller återkrav kan verkställas på det sätt som anges i 3 § i lagen verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

## 29 §

*Information och meddelanden*

Stödmyndigheten informerar på sin webbplats om villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen och beviljande av stöd.

Stödmyndigheten informerar dem som inskrivits i handelsfartygsförteckningen och har rätt att ansöka om stöd om det stöd som kan sökas, i god tid före utgången av den ansökningstid som gäller för varje stödperiod.

Stödmyndigheten lämnar för varje stödår kommunikationsministeriet uppgifter om stöd som har betalats enligt denna lag och om lagens inverkan på utvecklingen inom sjöfartsnäringsen.

Angående den rapportering till Europeiska gemenskapernas kommission och den samordning av stöden som förutsätts i riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport föreskrivs särskilt.

Stödmyndigheten lämnar ut uppgifter om stöd som har betalats enligt denna lag till andra myndigheter enligt vad som föreskrivs särskilt.

## 30 §

*Tillsynsmyndighet*

Kommunikationsministeriet har tillsyn över verkställigheten av denna lag.

Stödmyndigheten ska övervaka att villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteck-

ningen iakttas och att stöden beviljas på riktiga grunder.

## 31 §

*Närmare bestämmelser*

Genom förordning av kommunikationsministeriet kan närmare bestämmelser utfärdas om

- 1) hur ansökan om stöd görs och uppgifter lämnas enligt 14 och 16 §,
- 2) hur stöd beviljas enligt 19 §, och
- 3) stödmottagarens anmälningsskyldighet enligt 21 §.

## 32 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Lagen tillämpas på stöd som betalas för kostnader som uppkommit den 1 januari 2008 och därefter.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Genom denna lag upphävs lagen av den 30 december 1991 om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) jämte ändringar.

## 33 §

*Övergångsbestämmelse*

På stödansökningar som har anhängiggjorts innan denna lag har trätt i kraft tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Stöd som utbetalas enligt lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart beaktas som redan utbetalt stöd när stöd enligt denna lag beviljas för samma tid.

Beloppen av de förskottsinnehållningar som inte betalats in till skattemyndigheten i enlighet med lagen om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg (625/2004) beaktas som redan erlagt stöd vid fastställandet av beloppet av stöd enligt denna lag för tiden mellan den 1 januari 2008 och lagens ikraftträdande.

2.

## Lag

### om upphävande av lagen om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

Genom denna lag upphävs lagen av den 9 juli 2004 om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg (625/2004) jämte ändringar.

#### 2 §

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

## 3.

**Lag****om ändring av 81 § i utlänningslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i utlänningslagen av den 30 april 2004 (301/2004) 81 § 1 mom. 3 punkten som följer:

81 §

*Arbete utan uppehållstillstånd*

Rätt att förvärvsarbeta utan uppehållstillstånd har en utlänning som

3) arbetar som sjöman antingen på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen eller, efter att ha anställts någon annanstans än i Finland, på ett fartyg som hu-

vudsakligen går i trafik mellan utländska hamnar,

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

## 4.

**Lag****om ändring av 5 § i lagen om sjömanspensioner**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen av den 22 december 2006 om sjömanspensioner (1290/2006) 5 § 2 mom. 2  
punkten som följer:

5 §

*Begränsningar av tillämpningsområdet*

medborgare eller fast bosatt i Finland och  
något annat inte följer av bestämmelserna om  
tillämplig lagstiftning i EG:s förordning om  
social trygghet eller en överenskommelse om  
social trygghet, eller

-----  
Denna lag gäller inte arbetstagare  
-----

2) som arbetar på ett finländskt fartyg som  
är inskrivet i handelsfartygsförteckningen en-  
ligt lagen om förbättrande av konkurrens-  
kraften för fartyg som används för sjötrans-  
port ( / ), om arbetstagaren inte är finsk

-----  
Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt  
som bestäms genom förordning av statsrådet.  
Åtgärder som verkställigheten av lagen  
förutsätter får vidtas innan lagen träder i  
kraft.

## 5.

**Lag****om ändring av 4 § i lagen om pension för arbetstagare**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen av den 19 maj 2006 om pension för arbetstagare (395/2006) 4 § 2 mom. 4  
punkten som följer:

4 §

*Anställningsförhållande*ligt lagen om förbättrande av konkurrens-  
kraften för fartyg som används för sjötrans-  
port ( / ).

-----  
Denna lag gäller inte anställningsförhållan-  
den

-----  
4) i vilka arbetstagaren arbetar som med-  
lem av besättningen på ett finskt fartyg som  
inskrivits i handelsfartygsförteckningen en-

-----  
Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt  
som bestäms genom förordning av statsrådet.

Åtgärder som verkställigheten av lagen  
förutsätter får vidtas innan lagen träder i  
kraft.



## 6.

**Lag****om ändring av 12 och 15 § i lagen om finansiering av arbetslöshetsförmåner**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen av den 24 juli 1998 om finansiering av arbetslöshetsförmåner (555/1998) 12 § 3 mom. 1 punkten och 15 § 2 mom. 1 punkten, sådana de lyder i lag 1301/2002, som följer:

## 12 §

*Arbetsgivares premiebetalningsskyldighet*

-----  
 Utan hinder av vad som bestäms i 1 och 2 mom. är arbetsgivaren inte skyldig att betala arbetslöshetsförsäkringspremie i fråga om följande personer:

1) arbetstagare som tjänstgör på ett sådant finskt fartyg som inskrivits i handelsfartygsförteckningen enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport ( / ) och som inte bor i Finland,  
 -----

## 15 §

*Löntagares premiebetalningsskyldighet*

-----  
 Utan hinder av vad som bestäms i 1 mom. är följande personer inte betalningsskyldiga:

1) arbetstagare som tjänstgör på ett sådant finskt fartyg som inskrivits i handelsfartygsförteckningen enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport och som inte bor i Finland,  
 -----

-----  
 Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.  
 -----

## 7.

**Lag****om ändring av 8 § i tonnageskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i tonnageskattelagen av den 5 juni 2002 (476/2002) 8 § 1 mom. 1 punkten som följer:

## 8 §

*Tonnagebeskattat fartyg*

Tonnageskatt betalas för följande huvudsakligen i internationell sjöfart varande och huvudsakligen för gods- eller passagerartransport avsedda och använda fartyg (*tonnagebeskattat fartyg*) som har sin strategiska och ekonomiska ledning i Finland och som har en bruttodräktighet om minst 100:

1) i bolagets ägo varande passagerarfartyg som är infört i det finska fartygsregistret och lastfartyg som är inskrivet i den i lagen om

förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport ( / ) avsedda handelsfartygsförteckningen, och som används av bolaget i trafik eller som bolaget hyrt ut med besättning,

-----  
-----  
Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 12 oktober 2007

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

*Bilaga  
Parallelltext*

1.

## Lag

### om ändring a 81 § i utlänningslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i utlänningslagen av den 30 april 2004 (301/2004) 81 § 1 mom. 3 punkten som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

81 §

81 §

*Arbete utan uppehållstillstånd*

*Arbete utan uppehållstillstånd*

Rätt att förvärvsarbeta utan uppehållstillstånd har en utlänning som

Rätt att förvärvsarbeta utan uppehållstillstånd har en utlänning som

-----  
3) arbetar som sjöman antingen på ett fartyg som införts i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart eller, efter att ha anställts någon annanstans än i Finland, på ett fartyg som huvudsakligen går i trafik mellan utländska hamnar,  
-----

-----  
3) arbetar som sjöman antingen på ett fartyg som *är inskrivet i handelsfartygsförteckningen* eller, efter att ha anställts någon annanstans än i Finland, på ett fartyg som huvudsakligen går i trafik mellan utländska hamnar,  
-----

-----  
*Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.  
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.*  
-----

## 2.

**Lag****om ändring av 5 § i lagen om sjömanspensioner**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen av den 22 december 2006 om sjömanspensioner (1290/2006) 5 § 2 mom. 2  
punkten som följer:

*Gällande lydelse*

5 §

*Begränsningar av tillämpningsområdet*

-----  
Denna lag gäller inte anställnings förhål-  
landen

-----  
2) som arbetar på ett finländskt fartyg som  
är inskrivet i handelsfartygsförteckningen en-  
ligt lagen om en förteckning över handelsfar-  
tyg i utrikesfart (1707/1991), om arbetstaga-  
ren inte är finsk medborgare eller fast bosatt i  
Finland och något annat inte förjer av be-  
stämmelserna om tillämplig lagstiftning i  
EG:s förordning om social trygghet eller en  
överenskommelse om social trygghet, eller

*Föreslagen lydelse*

5 §

*Begränsningar av tillämpningsområdet*

-----  
Denna lag gäller inte arbetstagare

-----  
2) som arbetar på ett finländskt fartyg som  
är inskrivet i handelsfartygsförteckningen en-  
ligt *lagen om förbättrande av konkurrens-  
kraften för fartyg som används för sjötrans-  
port* ( / ), om arbetstagaren inte är finsk el-  
ler fast bosatt i Finland och något annat inte  
förjer av bestämmelserna om tillämplig lag-  
stiftning i EG:s förordning om social trygg-  
het eller en överenskommelse om social  
trygghet, eller

-----  
*Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt  
som bestäms genom förordning av statsrådet.  
Åtgärder som verkställigheten av lagen  
förutsätter får vidtas innan lagen träder i  
kraft.*

## 3.

**Lag****om ändring av 4 § i lagen om pension för arbetstagare**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen av den 19 maj 2006 om pension för arbetstagare (395/2006) 4 § 2 mom. 4  
punkten som följer:

*Gällande lydelse*

4 §

*Anställningsförhållande*

-----  
Denna lag gäller inte anställningsförhållanden.  
-----

4) i vilka arbetstagaren arbetar som medlem av besättningen på ett finskt fartyg som inskrivits i förteckningen över handelsfartyg enligt lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991).

-----

*Föreslagen lydelse*

4 §

*Anställningsförhållande*

-----  
Denna lag gäller inte anställningsförhållanden.  
-----

4) i vilka arbetstagaren arbetar som medlem av besättningen på ett finskt fartyg som inskrivits i *handelsfartygsförteckningen* enligt lagen om *förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport* ( / ).

-----

-----  
*Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.*  
-----

## 4.

**Lag****om ändring av 12 och 15 § i lagen om finansiering av arbetslöshetsförmåner**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen av den 24 juli 1998 om finansiering av arbetslöshetsförmåner (555/1998) 12 § 3 mom. 1 punkten och 15 § 2 mom. 1 punkten, sådana de lyder i lag 1301/2002, som följer:

*Gällande lydelse*

## 12 §

*Arbetsgivares premiebetalningsskyldighet*

Utan hinder av vad som bestäms i 1 och 2 mom. är arbetsgivaren inte skyldig att betala arbetslöshetsförsäkringspremie i fråga om följande personer.

1) arbetstagare som tjänstgör på ett sådant finskt fartyg i *utrikesfart* som är antecknat i förteckningen enligt lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) och som inte bor i Finland,

## 15 §

*Löntagares premiebetalningsskyldighet*

Utan hinder av vad som bestäms i 1 mom. är följande personer inte betalningsskyldiga:

1) arbetstagare som tjänstgör på ett sådant finskt fartyg i *utrikesfart* som är antecknat i förteckningen enligt lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) och som inte bor i Finland,

*Föreslagen lydelse*

## 12 §

*Arbetsgivares premiebetalningsskyldighet*

Utan hinder av vad som bestäms i 1 och 2 mom. är arbetsgivaren inte skyldig att betala arbetslöshetsförsäkringspremie i fråga om följande personer:

1) arbetstagare som tjänstgör på ett sådant finskt fartyg som *inskrivits i handelsfartygsförteckningen* enligt lagen om *förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport* ( / ) och som inte bor i Finland,

## 15 §

*Löntagares premiebetalningsskyldighet*

Utan hinder av vad som bestäms i 1 mom. är följande personer inte betalningsskyldiga:

1) arbetstagare som tjänstgör på ett sådant finskt fartyg som *inskrivits i handelsfartygsförteckningen* enligt lagen om *förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport* och som inte bor i Finland,

*Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.*

*Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.*

## 5.

**Lag****om ändring av 8 § i tonnageskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i tonnageskattelagen av den 5 juni 2002 (476/2002) 8 § 1 mom. 1 punkten som följer:

*Gällande lydelse*

8 §

*Tonnagebeskattat fartyg*

Tonnageskatt betalas för följande huvudsakligen i internationell sjöfart varande och huvudsakligen för gods- eller passagerartransport avsedda och använda fartyg (*tonnagebeskattat fartyg*) som har sin strategiska och ekonomiska ledning i Finland och som har en bruttodräktighet om minst 100:

1) i bolagets ägo varande passagerarfartyg som är infört i det finska fartygregistret och lastfartyg som är infört i den i lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) avsedda handelsfartygsförteckningen, och som används av bolaget i trafik eller som bolaget hyrt ut med besättning,

*Föreslagen lydelse*

8 §

*Tonnagebeskattat fartyg*

Tonnageskatt betalas för följande huvudsakligen i internationell sjöfart varande och huvudsakligen för gods- eller passagerartransport avsedda och använda fartyg (*tonnagebeskattat fartyg*) som har sin strategiska och ekonomiska ledning i Finland och som har en bruttodräktighet om minst 100:

1) i bolagets ägo varande passagerarfartyg som är infört i det finska fartygsregistret och lastfartyg som är *inskrivet* i den i lagen om *förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport* ( / ) avsedda handelsfartygsförteckningen, och som används av bolaget i trafik eller som bolaget hyrt ut med besättning,

-----

*Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.*

-----