

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi meriliikenteessä
käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja
laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

Esityksessä tarkoitettua tukea myönnettäisiin ainoastaan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä oleville lasti- ja matkustaja-aluksille. Lastialuksia koskeva tuki säilyisi pääpiirteissään nykyisen kaltaisena.

Keskeinen uudistus esityksessä on matkustaja-alusten miehistökustannusten tuen vakinaistaminen täysimääräisenä. Tuella katettaisiin täysimääräisesti yleisesti verovelvollisten merenkulkijoiden merityötulosta toimi-

tettu ennakonpidätys sekä työnantajan maksumat sosiaaliturva- ja vakuutusmaksut.

Eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikainen maksuvapaus päättyisi ja ennakonpidätyksen maksuvapauden piiriin kuuluneet erät sisältyisivät jatkossa ehdotetun meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettavan lain nojalla maksettavaan suoraan tukeen. Maksuvapauden piiriin kuuluneiden alusten tukijaksoksi voitaisiin hakemuksesta määrätä kuuden kuukauden sijasta yksi kuukausi.

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

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

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1 JOHDANTO.....	4
2 NYKYTILA.....	5
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	9
Yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle (Komission tiedonanto C (2004) 43).....	9
Merenkulun valtiontukien kontrolli EU:ssa.....	10
Kansainvälinen kehitys.....	11
Selvitys merenkulun valtiontuista muissa maissa.....	11
Suora tuki.....	11
Sosiaalimaksujen huojennukset.....	11
Nettopalkkajärjestelmä.....	12
Ruotsin verotukijärjestelmä.....	12
Työntekijöille maksettavat miehistökustannuksia alentavat tuet.....	12
Sekamiehistöt.....	12
Saarikabotaasin tukeminen.....	13
Tämän hallituksen esityksen alaan kuulumattomat merenkulun kilpailukykyä edistävät varustamojen verotuskohteluun liittyvät tukimuodot.....	13
Tonnistoverojärjestelmä.....	13
Muut laivanvarustustoimintaa koskevat erityiset tukimuodot.....	13
Alushankintojen tukeminen.....	14
2.3 Nykytilan arviointi.....	14
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	17
3.1 Tavoitteet.....	17
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	18
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	18
Matkustaja-alustuen vakinaistaminen.....	18
Sekamiehitystä koskevan rajoituksen poistaminen lastialuksilla Suomeen suuntautuvassa liikenteessä.....	19
Matkustaja-alusten verotukseen sisältyneen ajantasaisen järjestelmän säilyttäminen määräaikaisen ennakonpidätysvapautuksen päättyessä.....	19
Ennakkoratkaisumenettely.....	19
Hallinnollisia uudistuksia.....	19
Ehdotukseen liittyvät lakien kumoamiset ja muutokset.....	20
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	20
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	20
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	22
4.3 Ympäristövaikutukset.....	22
4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	22
5 ASIAN VALMISTELU.....	23
5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto.....	23
5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	23
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	24

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	25
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT	25
1.1 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta	25
1 luku. Yleiset säännökset	25
2 luku. Kauppa-alusluettelo	27
3 luku. Kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella sovellettavat työoikeudelliset säännökset	29
4 luku. Tuki	34
5 luku. Tukimenettely	39
6 luku. Erinäiset säännökset	46
1.2 Laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annetun lain kumoamisesta	50
1.3 Laki ulkomaalaislain 81 §:n muuttamisesta	51
1.4 Laki merimieseläkelain 5 §:n muuttamisesta	51
1.5 Laki työntekijän eläkelain 4 §:n muuttamisesta	51
1.6 Laki työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain 12 ja 15 §:n muuttamisesta	51
1.7 Laki tonnistoverolain 8 §:n muuttamisesta	51
2 VOIMAANTULO	51
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	51
LAKIEHDOTUKSET	53
meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta	53
eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annetun lain kumoamisesta	61
ulkomaalaislain 81 §:n muuttamisesta	62
merimieseläkelain 5 §:n muuttamisesta	63
työntekijän eläkelain 4 §:n muuttamisesta	64
työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain 12 ja 15 §:n muuttamisesta	65
tonnistoverolain 8 §:n muuttamisesta	66
LIITE	67
RINNAKKAISTEKSTIT	67
ulkomaalaislain 81 §:n muuttamisesta	67
merimieseläkelain 5 §:n muuttamisesta	68
työntekijän eläkelain 4 §:n muuttamisesta	69
työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain 12 ja 15 §:n muuttamisesta	70
tonnistoverolain 8 §:n muuttamisesta	72

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Suomi on maantieteellisestä sijainnista johtuen suuresti riippuvainen merikuljetuksista, koska Suomen ulkomaankaupasta noin 80 prosenttia tapahtuu merikuljetuksin Itämeren yli ja osaksi myös kauemmaksi. Suomalaisen alusten osuus tuonnista vuonna 2006 oli 36,4 prosenttia ja viennistä ainoastaan 16,9 prosenttia, kun suomalaisten alusten osuus viennistä 1990-luvulla oli vielä yli 30 prosenttia. Vaikka Suomen satamien ulkomaanliikenteen määrä on kasvanut, niin samanaikaisesti suomalaisten merenkulkualan työpaikkojen määrä on vähentynyt viidessä vuodessa noin 1 400 henkilöllä noin 7 000 henkilöön. Muutoksen on katsottu johtuvan kovenevasta kansainvälisestä kilpailusta Itämerellä. Samaan aikaan meriliikenne Itämerellä on voimakkaassa kasvussa.

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

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

Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 artiklassa kielletään sellaiset valtion tuet, jotka vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenval-

tioiden väliseen kauppaan. Perustamissopimuksen 80 artiklassa todetaan, että rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenne kuuluvat yhteisön kilpailusääntöjen ja liikennepoliittikan piiriin, mutta merenkulku ja ilmaliikenne ovat niiden ulkopuolella. Artiklan mukaan neuvoston päätöksellä nämä voidaan erikseen ottaa mukaan. Merenkulun osalta neuvosto on antanut asetuksen (ETY) N:o 4055/86 palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen ja asetuksen (ETY) N:o 3577/92 palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteiden soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi). Perustamissopimuksen 88 artiklassa komissiolle on annettu tehtäväksi valvoa yhteisön jäsenvaltioiden myöntämiä valtioneuvoja. Tässä ominaisuudessa komissio on antanut suuntaviivat sellaisista valtioneuvoista, joita se pitää hyväksyttävänä. Merenkulun osalta komissio antoi ensimmäiset suuntaviivat meriliikenteen valtioneuvoille vuonna 1989. Tällä hetkellä voimassa olevat suuntaviivat on annettu komission tiedonannolla C(2004) 43. Suuntaviivoja on tarkoitus tarkastella uudelleen viimeistään vuonna 2011.

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

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

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

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

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

Tässä hallituksen esityksessä keskitytään merenkulun kilpailukyvyyn turvaamisessa miehistökustannusten tukea koskevaan lainsäädäntöön. Tonnistoveroa tai muita uusia verotuksia koskevia kysymyksiä, jotka myös sisältyvät pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen hallitusohjelmaan, ei käsitellä tässä hallituksen esityksessä. Kokonaisratkaisu kaikkien suomalaisen merenkulun kilpailukykyä parantavien toimenpiteiden osalta on tarkoitus tehdä vuonna 2008, jolloin myös miehistökustannusten tuki arvioidaan uudelleen.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

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

Kauppa-alusluettelolakia on muutettu sen voimassaoloaikana yhteensä yhdeksän kertaa. Muutoksilla on muun muassa pyritty vastaamaan muuttuvien kilpailuolosuhteiden asettamiin haasteisiin. Lailla 1611/1992 muutettiin säännöstä, jonka mukaan aluksella varustamotoimintaa työntantajana harjoittavan yhteisön Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaväen kokonaismäärästä vähintään puolen on oltava suomalaisia, siten, että sanottu kansalaisuus-

vaatimus koskee Euroopan talousalueen kansalaisia. Muutos liittyi ETA-sopimuksen voimaantuloon. Samalla kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksiä muutettiin aluksen ikävaatimuksen ja matkustajapaikkojen lukumäärää koskevan rajoituksen osalta. Alkuperäisessä laissa kauppa-alusluetteloon merkittäväksi alukseksi hyväksyttiin sellaiset matkustaja-aluksiksi katsastetut alukset, jotka ovat pääasiallisesti tarkoitettuja lastin kuljettamiseen ja joilla on enintään 60 matkustajapaikkaa. Lainmuutoksella matkustajapaikkoja koskevaa rajoitusta muutettiin siten, että tällaisella aluksella voi olla enintään 120 matkustajapaikkaa.

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

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

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

Lailla 542/2004 matkustaja-alusten suora tuki sopeutettiin määräaikaisesti vuosina 2005 – 2009 siihen, että erältä matkustajaluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annetun lain (625/2004), jäljempänä maksuvapautuslaki, perusteella suomalainen varustamotyöntäjä saa matkustajaluksella pitää työntekijöiden merityötulosta toimitettuja ennakonpidätyksiä vastaavan

määrän. Matkustaja-aluksilla suora tuki käsittää määräaikaisen verolain voimassaoloaikana ainoastaan työnantajan sosiaaliturva- ja merimieseläkemaksujen ja eräiden muiden vastaavien vakuutusmaksujen osuuden, kuitenkin enintään määrän, joka vastaa 97 prosenttia merenkulkijoista toimitetuista ennakkipidätyksistä.

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

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

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

Kauppa-alusluettelolain tarkoituksena on ollut turvata laissa tarkoitettujen suomalais-

ten alusten kilpailukyky kansainvälisessä liikenteessä sekä huoltovarmuus kriisitilanteissa Suomen lipun alla olevalla tonnistolla. Kauppa-alusluettelolaki säädettiin tilanteessa, jossa pidettiin vakavana uhkana suomalaisen ulkomaanliikenteessä toimivan kauppalavaston siirtymistä muiden, työvoimakustannuksiltaan edullisempien lippujen alle.

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

Kauppa-alusluetteloon on merkitty hakemuksesta sellainen Suomen alusrekisterissä oleva lastialus ja sellainen muu Suomen alusrekisteriin merkitty alus, joka on tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen. Lisäksi on edellytetty, että alusta käytetään pääasiassa ulkomaanliikenteeseen ja aluksella varustamotointia työnantajana harjoittavan yhteisön Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaväen kokonaismäärästä vähintään puolet on Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisia. Ulkomaanliikenteeseen käyttämisen pääasiallisuudella tarkoitetaan 1 päivänä heinäkuuta 2006 voimaan tulleen lainmuutoksen jälkeen sitä, että aluksen tulee olla yli puolet toiminta-ajastaan ulkomaan meriliikenteessä, mukaan lukien Saimaan kanavan kautta tapahtuva liikenne. Lainmuutoksen mukainen pääasiallisuuden määritelmä vastaa Merenkulkulaitoksessa jo aiemmin vakiintunutta tulkintaa. Kun alus on pelkästään ulkomaan meriliikenteessä tai ulkomaan meriliikenteen päiviä on aluksen toiminta-ajasta enemmän kuin kotimaanliikenteen päiviä, aluksen voidaan katsoa olevan kauppa-alusluettelolain edellyttämällä tavalla pääasiallisesti ulkomaan meriliikenteessä. Koska kauppa-alusluettelolaisissa liikenteen laadulle ja määrälle asetettu määritelmä on ollut tulkinnanvarainen, tukipäätöksissä on käytetty kokonaisharkintaa sen suh-

teen, missä määrin lastaus useassa kotimaan satamassa ennen ulkomaan matkaa tai lastin purku useassa kotimaan satamassa ulkomaan matkan jälkeen luetaan kuuluvaksi ulkomaan meriliikenteeseen.

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

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

Kauppa-alusluettelolain 4 §:n mukaan Merenkululaitos päättää tuen myöntämisestä. Merenkululaitoksen ratkaisukäytännössä liikenteen on katsottu täyttävän ulkomaan meriliikenteen kriteerit, jos aluksen lähtö- tai tulosatama taikka molemmat satamat ovat ulkomailla. Yksinomaan kotimaan satamien välisessä liikenteessä olevia aluksia ei ole voitu merkitä kauppa-alusluetteloon eikä niille ole voitu myöskään myöntää tukea.

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

Merenkululaitos on selvittänyt ulkomaan meriliikennettä vuodesta 2000 lähtien ensi sijassa PortNet-järjestelmän avulla. PortNet on satamaliikenteen tietojärjestelmä, jota ylläpitää Merenkululaitos. PortNet-järjestelmä kertoo tiedot kaikista Suomen satamiin kohdistuvista aluskäynneistä. Sen käyttäjiä ovat laivameklarit, satamat, huolintaliikkeet ja satamaoperaattorit sekä viranomaiset. PortNetin kaikkien käyttäjien nähtävillä ovat alusten perustiedot, aikataulut, satamakäynnit ja tiedot aluksesta maksetuista merenkulkumaksuista. Ennen PortNet-järjestelmää aluksen

liikennöinnin selvittämisessä hyödynnettiin tuen hakijoiden antamien tietojen lisäksi muun muassa Merenkululaitoksen ylläpitämää merimiesrekisteriä, johon tallennetaan merenkulkijoiden aluspalvelutiedot liikennealueineen sekä bruttorahti-ilmoituksia, jotka varustamat toimittavat neljännesvuosittain Tilastokeskukselle. Bruttorehti-ilmoituksissa näkyvät tiedot muun muassa alusten matkoista, bruttorahtituloista, aikarahtaaajista ja ulkomaille maksetuista liikennekustannuksista. Edellä mainittuja liikenteen selvittämismenetelmiä käytetään edelleen tapauskohtaisesti PortNet-järjestelmän ohella. Ulkomaanliikenteen määrän varmistamiseksi Merenkululaitos voi myös pyytää varustamolta aluksen laivapäiväkirjatiedot nähtäväkseen.

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

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

Lastialusten ja kolmansien maiden välillä liikennöivien matkustaja-alusten varustamoille maksetaan tukena määrä, joka yleisesti verovelvollisten osalta vastaa merenkulkijoiden merityötulosta pidätettyä ennakonpidätystä ja työnantajan sosiaaliturvamaksun sekä merimieseläkevakuutusmaksun ja muiden lakisääteisten vakuutusmaksujen työnan-

tajaosuuksia. Tuella katettavia työsuhte-
rusteisia vakuutusmaksuja ovat työnantajan
maksamat työttömyysvakuutus-, tapaturma-
vakuutus- ja ryhmähenkivakuutusmaksuja
vastaavat määrät. Lisäksi tuella katetaan va-
paa-ajan ryhmähenkivakuutuksesta ja vapaa-
ajan lisävakuutuksesta työnantajan maksa-
maa osuutta vastaavat määrät. Lastialusten ja
kolmansien maiden välillä liikennöivien mat-
kustaja-alusten varustamoille maksetaan tu-
kena myös määrä, joka vastaa rajoitetusti ve-
rovelvollisten merenkulkijoiden palkkatulos-
ta perityn lähdeveron ja maksetun työnanta-
jan sosiaaliturvamaksun määrää.

Yhtenä suoran tuen osana oleva meri-
mieseläkevakuutus on lakisääteinen ja pakol-
linen. Merimieseläkelakia (1290/2006) sa-
moin kuin aiempaa merimieseläkelakia
(72/1956) sovelletaan pääsääntöisesti ulko-
maanliikenteessä. Merimieseläkelakia ei so-
velleta kotimaanliikenteessä. Merimieseläke-
lain soveltamiseksi edellytetään pääsääntöi-
sesti yhteyttä Suomeen joko kansalaisuuden,
kotipaikan tai EY:n sosiaaliturvasäädösten
kautta.

Merityötulolla tarkoitetaan tuloverolain
(1535/1992) 74 §:ssä säädettyä merityötuloa,
josta ennakonpidätys on toimitettu merityötu-
loa varten määrätyn ennakonpidätysprosentin
mukaisesti. Tuen piiriin ovat oikeutettuja
kaikki kauppa-alusluetteloon merkityt aluk-
set, joissa työskentelevät henkilöt ovat meri-
miesverotuksen piirissä. Yhtäläinen merityö-
tulon ja ennakonpidätyksen määrittely sisäl-
tyy myös kumottavaksi ehdotettavaan mak-
suvapautuslakiin.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alus-
luettelolain soveltamisesta annetun liikenne-
ministeriön päätöksen (71/1992) 4 §:n mu-
kaan kauppa-alusluettelolain perusteella
maksettu suora tuki maksetaan puolivuotis-
kaudelta jälkikäteen. Kalenterivuosi jakautuu
kahteen tukikauteen eli tammikuusta kesä-
kuuhun ja heinäkuusta joulukuuhun kestäviin
puolivuotiskausiin. Tukihakemus on jätettävä
Merenkulkulaitokselle viimeistään neljän
kuukauden kuluttua kunkin tukikauden päät-
ymisestä lukien. Merenkulkulaitos tutkii tu-
en saamisen edellytykset ja tukena maksetta-
van määrän erikseen kultakin tukikaudelta.

Matkustaja-alusten tukijärjestelmä muo-
dostuu kauppa-alusluettelolain perusteella

maksettavasta suorasta tuesta sekä määrääi-
kaisen, vuoden 2009 loppuun voimassa ole-
van maksuvapautuslain mukaisesta verotues-
ta. Maksuvapautuslaki koskee matkustaja-
aluksilla toimitettavia ennakonpidätyksiä.
Näitä vastaa lastialuksilla kauppa-
alusluettelolakiin perustuva Merenkulkulai-
toksen maksama suora tuki. Maksuvapautus-
lain 1 §:n 2 momentissa säädetään, että ky-
seisessä laissa tarkoitettu työnantaja vapau-
tetaan velvollisuudesta maksaa aluksella työ-
skentelevälle Suomessa yleisesti verovelvolli-
selle maksetusta palkasta toimitetut enna-
konpidätykset (maksuvapautus) siten kuin
laissa jäljempänä säädetään. Lain 1 §:n 1
momentin mukaan työnantajalla tarkoitetaan
ulkomaanliikenteessä olevalla matkustaja-
aluksella liikennöintiä harjoittavaa suoma-
laista työnantajaa. Maksuvapautuslaki liittyy
kiinteästi kauppa-alusluettelolakiin. Maksu-
vapautuksen soveltamisala vastaa kauppa-
alusluettelolain mukaisen matkustaja-aluksiin
kohdistuvan suoran tuen soveltamisalaa.
Työnantaja voi jättää ennakonpidätykset
maksamatta ilman erillistä veroviranomaisen
päätöstä, jos Merenkulkulaitos on myöntänyt
kauppa-alusluettelolaisissa tarkoitettua suoraa
tukea palkanmaksuvuodelta tai sitä edeltäväl-
tä vuodelta. Jos Merenkulkulaitos ei myönnä
kauppa-alusluettelolain mukaista tukea tai
määrää maksamansa tuen palautettavaksi,
maksuvapautuslain perusteella maksamatta
jätetyt ennakonpidätykset määrätään työn-
antajan maksettaviksi.

Kauppa-alustukea saavan aluksen omistaja
on tähän asti useimmiten ollut suomalainen
yhteisö, joka on merkitty Suomessa kauppa-
rekisteriin. Sellainen Suomessa kaupparekis-
teriin merkitty yhteisö, joka omistaa aluksen
ja vuokraa sitä kauppamerenkulussa käytet-
täväksi, esimerkiksi rahoitusyhtiö, on myös
katsottu aluksen suomalaiseksi omistajaksi,
joka on oikeutettu kauppa-alusluettelolain
mukaiseen tukeen. Tuen maksaminen ulko-
maalaisen omistamasta suomalaisesta aluk-
sesta tehtiin mahdolliseksi lainmuutoksella
544/2005, joka tuli voimaan 1 päivänä hei-
näkuuta 2006. Tämä on mahdollista sillä
edellytyksellä, että alus on vuokrattu suoma-
laiselle, joka harjoittaa aluksella varustamo-
toimintaa (niin kutsuttu bareboat charter -in).
Ulkomaalaisen omistaman suomalaisen aluk-

sen osalta tuki maksetaan kuitenkin aluksen suomalaiselle varustamoyönantajalle.

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

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaisten ja EU:n lainsäädäntö

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

Merenkulku ja ilmaliikenne on perustamis­sopimuksen 80 artiklan 2 kohdassa jätetty yhteisön kilpailusääntöjen ja liikennepolitiikan ulkopuolelle. Artiklan mukaan neuvoston päätöksellä nämä voidaan erikseen ottaa mukaan. Merenkulun osalta neuvosto on antanut asetukset palvelun tarjoamisen vapau­den periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen (ETY) N:o 4055/86 ja palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen sovel­tamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) (ETY) N:o 3577/92.

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

Komissio korostaa valtiontuen avoimuuden lisäämisen tärkeyttä, jotta sekä kansalliset vi-

ranomaiset laajassa merkityksessä että myös yritykset ja yksityishenkilöt olisivat selvillä oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Merenkulun valtiontukien kontrolli EU:ssa

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

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

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

tuen takaisinperimisestä, tuen väärinkäyttöä koskevasta menettelystä, voimassa olevia tukiohjelmia koskevasta menettelystä, valvonnasta ja yleisistä säännöksistä.

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

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

Kansainvälinen kehitys

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

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

Tämän lisäksi keskeistä näyttää olevan miehistökustannustukien ajantasaisuus ja täysimääräisyys.

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

Selvitys merenkulun valtiontuista muissa maissa

Kauppaluettelolain muutostarpeita käsitellyt selvitysryhmä antoi loppuraportin 31 päivänä elokuuta 2005. Selvitysryhmä teetti konsultilla selvityksen laivanvarustustoimintaan liittyvistä vero- ja muista tukimuodoista eräissä keskeisissä maissa.

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

Tämän hallituksen esityksen alaan kuuluvat työnantajalle myönnettävät miehistökustannuksia alentavat tuet. Kreikassa ja Tanskassa ei tueta erikseen työnantajien miehistökustannuksia.

Suora tuki

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

Sosiaalimaksujen huojennukset

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

Italiassa tai muualla EU:n alueella, jos heihin sovelletaan Italian lainsäädäntöä. Isossa-Britanniassa ei ole varsinaista huojennusta työnantajan sosiaalimaksuista, mutta ne voidaan käytännössä välttää tekemällä työsopimukset ulkomaisen yhtiön kanssa, joka hoitaa niihin liittyvän hallinnon.

Nettopalkkajärjestelmä

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

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

Ruotsin verotukijärjestelmä

Ruotsissa varustamolautakunta (redelinämnden) voi myöntää työnantajalle lainanvarustustukea, jos alus työllistää miehistöä ja alus on rekisteröity kauppalaivaksi (kattaa henkilö- ja tavarakuuljetukset) ja harjoittaa kansainvälistä kauppaa. Tuen määrä vastaa miehistölle maksettujen palkkojen tuloerojen ja aiheutuneiden sosiaalikulujen määrää. Etu saadaan veroviranomaiselta veronhyvityksen kautta eli tuki voidaan vähentää suoraan yhteisöverosta. Etu pienentää siten yhtiön maksettavaksi tulevaa yhteisöveroä, jolloin miehistökustannuksia voidaan vyyöryttää veronsaajan maksettavaksi. Teknisesti etu myönnetään antamalla hyvitys yhti-

ön verotilille, joka on veroviranomaisten ylläpitämä veronmaksutili.

Työntekijöille maksettavat miehistökustannuksia alentavat tuet

Saksassa, Ranskassa, Belgiassa tai Italiassa ei ole käytössä minkäänlaista tukimuotoa, jolla tuettaisiin merimiesten palkkaverotusta. Erityinen palkkaverojärjestelmä on käytössä ainoastaan Kreikassa. Kreikassa merimiesten palkkatuloihin sovelletaan erityistä huojennettua verokantaa, joka on päällystön osalta 6 prosenttia ja muun miehistön osalta 3 prosenttia.

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

Sekamiehistöt

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

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

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

Saksassa aluksen päällikön ja muiden päällystön kuuluvien tulee olla joko Saksan tai muun EU-maan kansalaisia, kun kyseessä on Saksan lipun alla oleva alus. Italialaisella aluksella tulisi olla miehistö, joka koostuu EU-maiden kansalaisista. Italiassa ulkomaisessa rekisterissä olevassa aluksessa tulee olla vähintään kuusi päällystön kuuluvaa EU-

maan kansalaista. Työnantajan ja työntekijäjärjestöjen väliseen sopimukseen perustuen on mahdollista käyttää myös EU:n ulkopuolista työvoimaa.

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

Saarikabotaasin tukeminen

Saarikabotaasia ei tueta lainkaan vertailumaista Saksassa, Alankomaissa, Belgiassa ja Irlannissa. Sitä tuetaan eri muodoissa Tanskassa, Norjassa, Isossa-Britanniassa, Kreikassa, Ranskassa ja Italiassa. Tanskassa ei anneta yleistä valtiontukea, mutta Tanskan valtio tarjoaa sopimukseen perustuvaa korvausta edellyttäen, että lähtötiheys on tietyn suuruinen. Myös muita ehtoja saatetaan asettaa. Tanskan valtio pyytää yrityksiltä tarjouksia koskien saarikabotaasitoimintoja. Ruotsissa eräänlainen saarikabotaasituki ainakin Gotlantiin otetaan käyttöön vuoden 2009 alusta, kun tuen piiriin tulee valtion kilpailutettava kotimaanliikenne.

Norjassa myös saarikabotaasin osalta voidaan myöntää työnantajille palkkakustannusten tukia.

Isossa-Britanniassa tukea annetaan ainoastaan Skotlannissa mantereen ja Skotlantiin kuuluvien saarten välisessä liikenteessä. Tuki annetaan suoraan lauttaliikennöitsijöille. Kreikan valtio myöntää vakiosuuruista avustusta, jonka suuruus määräytyy määränpään mukaan. Ministeriö määrittää tuen piirissä olevat satamat ja tuen määrän. Ranskassa on mahdollisuus saada tukea tutkimuksiin, jotka koskevat uusien lyhyiden merireittien toteuttamiskelpoisuutta sekä tukea reittien aloittamiseen. Lisäksi tukea voidaan antaa sellaisille yrityksille, jotka hoitavat tiekuljetuksia korvaavia kuljetusmuotoja.

Italiassa saarikabotaasia harjoittavat aluksenomistajat saavat 25 prosentin huojennuksen tilitettävistä työnantajan ja työntekijän sosiaaliturvamaksuista niiden merimiesten osalta, jotka ovat Italiasta tai muualta EU:sta ja joihin sovelletaan Italian lainsäädäntöä. Tämä edellyttää, että alukset on rekisteröity Italian kansainväliseen rekisteriin. Jos alus, joka on rekisteröity yllä mainittuun rekisteriin harjoittaa saarikabotaasitoimintaa korkeintaan kuusi kertaa kuussa tai jokainen

matka on yli 100 mailia, työnantaja on kokonaan vapautettu sosiaaliturvamaksujen maksamisesta.

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

Tonnistoverojärjestelmä

Ensimmäisenä tonnistoverojärjestelmän otti käyttöön Kreikka, jossa sitä on sovellettu ainakin vuodesta 1959 lähtien. Kreikka uusi tonnistoverojärjestelmänsä vuonna 1975 annetulla lailla, jota on sen jälkeen täydennetty useaan otteeseen. Tonnistoverojärjestelmän ovat sen jälkeen Euroopan maista ottaneet käyttöön Norja ja Alankomaat vuonna 1996, Saksa vuonna 1999, Iso-Britannia vuonna 2000, Tanska vuonna 2001, Belgia vuonna 2002, Irlanti ja Ranska vuonna 2003 sekä Italia vuonna 2004. Suomessa järjestelmä otettiin käyttöön vuonna 2002. Myös Espanjassa on otettu tonnistoverojärjestelmä käyttöön vuonna 2002. Norjan järjestelmää on muutettu heinäkuussa 2005. Järjestelmä ei enää tulevaisuudessa sovellettu öljynporauslauttoihin, mutta toisaalta tonnistoveron määrää tarkistetaan alaspäin vuoden 1996 tasolle.

Vertailumaista Ruotsi on ainoa, jossa ei ole käytössä tonnistoverojärjestelmää. Ruotsissa asetettiin selvitysmies tutkimaan, olisiko Ruotsissa aiheellista ottaa käyttöön tonnistoverojärjestelmä. Selvitysmies antoi loppuraporttinsa vuonna 2006. Tonnistoverojärjestelmän valmistelu ei ole tähän mennessä edennyt mietintöä (SOU 20:2006) pidemmälle. Norjassa on vuonna 2005 alennettu tonnistoverotuksessa sovellettavaa verokantaa siten, että se vastaa keskeisten EU-kilpailijamaiden kuten Tanskan, Alankomaiden ja Ison-Britannian verorasitusta.

Muut laivanvarustustoimintaa koskevat erityiset tukimuodot

Vertailumaista Tanska, Norja, Saksa, Iso-Britannia, Alankomaat ja Irlanti eivät myönnä laivanvarustustoimintaa harjoittaville yhtiöille muita verhuojennuksia kuin edellä käsitellyt tonnistoverojärjestelmään liittyvät

huojennukset. Muut huojennukset koskevat tilanteita, joihin tonnistoverojärjestelmä ei sovellu tai verovelvollinen ei ole valinnut sitä sovellettavaksi.

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

Ranskassa kuljetustoimintaa harjoittavat laivanvarustusyhtiöt voivat saada huojennuksen paikallisesta elinkeinoverosta. Huojennuksen voi saada riippumatta siitä, soveltaako yhtiö tonnistoverotusta vai ei. Kreikassa sellaiset yhtiöt voivat saada vapautuksen tuloveroista sekä myös välillisistä veroista, joiden toiminta rajoittuu muuhun kuin matkustaja-alusten hallinnointiin, toimintaan, välitykseen, vuokraukseen, merivahingon selvitykseen tai vakuuttamiseen. Alusten toiminnan tulee kuitenkin liittyä kansainväliseen meriliikenteeseen. Italiassa laivanvarustusta harjoittava yhtiö voi saada veroedun, jos alusta käytetään kansainvälisessä liikenteessä ja alus on rekisteröity Italian lipun alle. Tällöin tulosta 80 prosenttia on verovapaata. Loppuosaa tulosta verotetaan normaalilla 33 prosentin verokannalla. Efektiiviseksi verokannaksi tulee tällöin 6,6 prosenttia. Tämän lisäksi yhtiö voi saada täydellisen vapautuksen paikallisverosta.

Alushankintojen tukeminen

Italiassa, Norjassa, Ruotsissa, Kreikassa, Isossa-Britanniassa ja Irlannissa ei ole yleistä tukijärjestelmää, jolla tuettaisiin alushankintoja. Saksassa Kreditanstalt für Wiederaufbau myöntää tuettuja lainoja. Niitä voidaan myöntää myös merenkulkua harjoittaville yhtiöille. Tanskassa Skibskreditfond myöntää lainatakauksia alushankintoihin. Kreikassa kaupalliseen tarkoitukseen hankitut laivat on vapautettu varainsiirtoverosta sekä arvonnäköverosta.

Nopeutetut veropoistot aluksista ovat mahdollisia Ranskassa (40 prosenttia hankintamenosta ensimmäisenä vuonna), Alankomaissa, Tanskassa, Isossa-Britanniassa ja Belgiassa (20 prosenttia ensimmäisenä vuon-

na, 15 prosenttia toisena vuonna ja 10 prosenttia sen jälkeisinä vuosina alkuperäisestä hankintamenosta). Belgiassa on lisäksi mahdollisuus lisäpoistoon (30 prosenttia). Jällehenkintavarauksen aluksen myyntivoitosta voi verotuksessa tehdä Saksassa, Alankomaissa, Belgiassa ja Isossa-Britanniassa. Ranskassa aluksen luovutuksesta syntynyt voitto on tiettyjen edellytysten vallitessa verovapaa.

2.3 Nykytilan arviointi

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

Ulkomaanliikenteessä toimiva tonnisto on lisätystä valtiontuesta huolimatta pienentynyt seuraavasti: Vuonna 2002 kauppaluettelossa oli aluksia 129 ja niiden bruttovetoisuus oli 1,47 miljoonaa, kun vuonna 2006 alusten lukumäärä oli 109 ja bruttovetoisuus 1,22 miljoonaa. Vaikka muutokset näyttävät suhteellisen vähäisiltä, niin olenaisista on, että samanaikaisesti suomalaisen tonniston keski-ikä on kasvanut huolestuttavasti. Uudistilausten määrä on jäänyt vähäiseksi, mihin osaltaan vaikuttaa se, että Suomessa varustamoyhtiöiden verotusta ei pidetä kilpailukykyisenä, eikä se ole kannustanut tonniston uusimiseen. Tällä hetkellä suomalaisten ulkomaanliikenteen alusten keski-ikä on alusten lukumäärän perusteella 19 vuotta. Euroopan talousalueella (EU ja Norja) vas-

taava luku on noin 12 vuotta ja koko maailman kauppalaivaston osalta noin 13 vuotta.

Kauppa-alusluetteloon merkityt alukset 2002—2007

Aluksia vuoden lopussa	2002	2003	2004	2005	2006	30.4.2007
Lastialustuen piirissä aluksia	114	108	106	100	94	98
Bruttovetoisuus	1 019 561	943 325	974 597	978 107	763 372	852 772
Matkustaja-alustuen piirissä aluksia	15	13	13	15	15	16
Bruttovetoisuus	445 795	369 556	370 632	393 261	455 845	501 768
Yhteensä	129	121	119	115	109	114
Bruttovetoisuus	1 465 356	1 312 881	1 345 229	1 371 368	1 219 217	1 354 540

Samanaikaisesti myös suomalaisten merenkulkualan työpaikkojen määrä on vähentynyt. Ulkomaanliikenteen kauppalausluetteloon merkittyjen alusten miehistö

oli vähentynyt vuoden 2002 noin 6 300 henkilötyövuodesta vuoteen 2006 mennessä noin 5 400 henkilötyövuoteen. Henkilötyövuosien vähennys on ollut merkittävä.

Kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten miehistö 2002—2007

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Suomen lippuun nähden keskeiset kilpailijamaat eroavat Suomesta siinä, että niissä etenkin lastialuksilla yleisesti työskentelee

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

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

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

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on säilyttää Suomen lipun alla purjehtivien alusten kansainvälinen kilpailukyky. Tavoitteena on luoda varustamoille kansainvälisesti kilpailukykyiset edellytykset harjoittaa merenkulkua Suomen lipun alla, kehittää Suomen merenkulkua, säilyttää riittävä suomalainen merenkulkijaväes-

tö ja merenkulun osaaminen ja saada kustannukset kilpailijamaiden tasolle. Tavoitteena on, että laki mahdollistaisi varustamoille niiden toiminnan pitkäjänteisen suunnittelun ja että laki osaltaan edesauttaisi uusien investointipäätösten teossa sekä alusten tuomisessa Suomen lipun alle. Tätä kautta tavoitteena on turvata suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyttä. Matkustaja-aluksilla merenkulkijoiden työllisyyden turvaamisella on myös yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivojen mukaan erityisen suuri merkitys. Siksi tavoitteena on turvata matkustaja-aluksilla merenkulkijoiden työllisyyttä myös työehtosopimuksia ja tuen kohteena olevien merenkulkijoiden kotimaata koskevilla säännöksillä.

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

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

Esityksessä on päädytty matkustaja-alustuen keskeisten osien vakinaistamiseen myös vuoden 2009 jälkeen ja samalla yhtenäistämään lastialustuki ja matkustaja-alustuki.

Esityksen keskeisenä lähtökohtana on saattaa voimassa olevan kauppa-alusluettelolain hyväksi havaitut ratkaisut sekä viime aikoina tehdyt uudistukset lakiteknisesti ja perustuslain kannalta nykyaikaisen selkeään lain muotoon. Samalla esitetään kumottaviksi vastaavat voimassa olevat lait ja muutettaviksi

muissa laeissa olevat viittaukset viittauksiksi uuteen lakiin.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Kauppa-alusten miehistökustannustuesta säädettäisiin lain tasolla. Valtionapulainsäädännön nojalla annettavaa asetusta merenkulun miehistökustannustuesta ei pidetä riittävänä, koska lailla tulee säätää varustamojen oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja vain lailla voidaan perustaa luonteeltaan subjektiivinen oikeus tukeen tukiedellytysten täytyessä. Lain tulkinta on luonteeltaan oikeusharkintaista.

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

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

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

Tässä vaiheessa ei ehdoteta lisättäväksi nykyisin tuen piirissä olevien alusryhmien ja miehistökustannusten laajuutta, vaikka esi-

tyksen valmisteluvaiheessa oli esillä erilaisia tuen laajentamiskohteita. Esillä oli tuen mahdollinen laajentaminen saarikabotaasissa tai rannikkokabotaasissa oleviin aluksiin sekä rajoitetusti verovelvollisten osalta niihin matkustaja-aluksiin, joiden osalta tukea ei ole aiemmin maksettu. Lisäksi pohdittiin ulkomerellä tapahtuvan manneralustan luonnonvarojen hyödyntämiseen perustuvan off shore-toiminnan sisällyttämistä laajasti tuen piiriin sekä miehistön vaihdon tukien laajentamista siitä, mitä ne nykyisin ovat. Näillä tukimuodoilla on arvioitu olevan suotuisia vaikutuksia merenkulkuun Suomen lipun alla. Tukiratkaisuihin palataan tehtäessä kokonaisratkaisua suomalaisen merenkulun kilpailukykyyn parantamiseen liittyvistä toimenpiteistä.

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

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

3.3 Keskeiset ehdotukset

Matkustaja-alustuen vakinaistaminen

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

ovat siten yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivojen mukaisesti luonteeltaan matkustaja-aluksia.

Sekamiehitystä koskevan rajoituksen poistaminen lastialuksilla Suomeen suuntautuvassa liikenteessä

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

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

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

Kauppa-alusluettelolaissa matkustaja-aluksen ja lastialuksen raja on ollut 120 matkustajaa, joka on mahdollistanut enintään 120 matkustajan ropax-aluksen rinnastamisen lastialuksiin. Yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivat edellyttävät rajaksi 12 matkustajaa. Rajalla on kuitenkin merkitystä suuntaviivojen kannalta vain matkustaja-aluksen piiriin kuuluvien merenkulkijoiden rajaamisessa työllisyysyistä Euroopan yhteisöjen jäsenvaltioiden sekä Euroopan talousalueen jäsenvaltioiden kansalaisiin. Muissa yhteyksissä, kuten työehtosopimusten osalta, 120 matkustajan raja säilyttäminen on edelleen mahdollista. Raja ehdotetaan säilytettäväksi, koska sille ei ole yhteisön valtiontuen suuntaviivoista johtuvaa estettä. Ratkaisua puoltaa myös se, että sekamiehitysmahdollisuus merenkulkijoiden palkkaamiseen heidän kansallisilla ehdoillaan koskee ehdotuksen 8 §:n rajauksesta johtuen lähinnä lastialusliikennettä. Enintään 120 matkustajaa kuljettavat alukset kuljettavat pääasiassa lastia.

Matkustaja-aluksen verotukseen sisältyneen ajantasaisen järjestelmän säilyttäminen määrällisen ennakonpidätysvapautuksen päättyessä

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

Ennakkoratkaisumenettely

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

Hallinnollisia uudistuksia

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

Ehdotukseen liittyvät lakien kumoamiset ja muutokset

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettu laki ja eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annettu laki ehdotetaan kumottaviksi. Muissa laeissa olevat viittaukset ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettuun lakiin muutettaisiin viittauksiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettuun lakiin. Muutettavia viittauksia on ulkomaalaislain (301/2004) 81 §:ssä ja merimieseläkelain (1290/2006) 5 §:ssä, työntekijän eläkelain (395/2006) 4 §:ssä, työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain (555/1998) 12 ja 15 §:ssä ja tonnistoverolain (476/2002) 8 §:ssä.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

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

Kauppa-alusluetteloon merkityille aluksille maksettu suora tuki 2002 – 2006

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

Kun otetaan huomioon, että matkustaja-alustuki on laajennut määräaikaisella lainmuutoksella 1 päivästä tammikuuta 2007 31 päivään joulukuuta 2009 väliseksi ajaksi lastialustuen kaltaiseksi eli 100 prosenttiin ennakonpidätyksen, sosiaaliturva-, eläke- ja vakuutusmaksujen määrästä, niin jo lainsäädännössä päätetyt tuet ovat vuoteen 2009

saakka 94,7 miljoonaa euroa vuodessa. Jos matkustaja-alustukea ei vakinaistettaisi, tuen kokonaismäärä asteittain vähenisi noin 62,6 miljoonaan euroon vuodessa vuoden 2011 alkuun mennessä.

VUODEN 2007 TUKIEN TOTEUTUMA-ARVIO

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

1) alusryhmien välillä jaettu vuoden 2007 henkilöstömäärän suhteessa

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

Arvio nykyisten tukien kehityksestä vuosina 2007 – 2011

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

Matkustaja-alustuen vakinaistamisella nykyiselle vuoden 2007 tasolle ei siten olisi valtiontaloudellisia kustannusvaikutuksia, mutta pitemmällä aikavälillä tukien lisäys

laissa säädettyyn pysyvään tasoon verrattuna olisi noin 32 miljoonaa euroa.

Kauppa-alustukien kokonaismäärä vakiintuisi ehdotetun lain mukaisilla ratkaisuilla

arviolta 94,7 miljoonaan euroon vuodessa, mikä vastaa jo aiemmin tehtyjen ratkaisujen mukaista tukitasoa. Ehdotetuilla uudistuksilla ei ole arvioitu olevan tukea laajentavia vaikutuksia.

Kauppa-alustuella arvioidaan olevan suotuisat vaikutukset suomalaiseen elinkeinoelämään ja kansantalouteen. Tuet edistävät tuottavalla tavalla kansantaloudessa meriklusterin työllisyyttä ja tulonmuodostusta. Vaikutusten laajuus ja kohdentuminen merenkulun eri sektoreille riippuu kuitenkin paljon kilpailutilanteesta Itämerellä sekä lähi-alueilla kuten Ruotsissa ja Virossa sekä myös Suomessa omaksutuista varustamoverotusratkaisuista. Miehistö kustannukset muodostavat merkittävän osan varustamojen kilpailukyvyistä Suomen lipun alla. Kilpailukykyyn vaikuttavat kuitenkin myös varustamojen verotuskohtelu, suhtautuminen aluskannan uusimiseksi tehtäviin investointeihin sekä merenkulun ja laivanrakennuksen erityisosaamisen kehittyminen.

Pitkän tähtäyksen taloudellisena vaikutuksena tuilla pyritään säilyttämään lastialusten ja matkustaja-alusten toimintaedellytykset Suomen lipun alla. Yritysten kannalta lakiehdotuksella olisi suotuisia vaikutuksia matkustaja-alusvarustamojen kannalta. Esityksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia lastialusten kilpailukykyyn. Erityisesti lastialusten, mutta myös muiden alusten, osalta on tärkeää arvioida eri tukimuotojen kokonaisvaikutus alusten kilpailukykyyn Suomen lipun alla pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen hallitusohjelmaan sisältyvän tonnisto-verolainsäädännön uudistuksen yhteydessä.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

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

Verohallinnolta poistuisivat määräaikaisen ennakonpidätysvapautuksen täytäntöönpanoon liittyvät tehtävät, kun matkustaja-alusten ennakonpidätyksiin kohdistuva tuki muuttuisi tukiviranomaisen eli Merenkululaitoksen hallinnoimaksi suoraksi tueksi.

Toisaalta verohallinnon tehtävät lisääntyisivät hieman matkustaja-alusten osalta kuukausittain annettavien verotietojen toimittamisessa tukiviranomaiselle.

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

4.3 Ympäristövaikutukset

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

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

Lakiin ei sisältyisi erilaisten hallinnollisten alusten, kuten öljyntorjunta-alusten miehistökustannustukea.

4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Suomen lipun alla purjehtivien alusten kansainvälinen kilpailukyky vaikuttaa suoraan työllisten suomalaisten merenkulkijoiden määrään ja laajemminkin suomalaisen meriklusterin laajuuteen ja siihen, että asian-

tuntemus pysyy Suomessa. Meriklusteriin kuuluvat merikuljetusten lisäksi satamat, erilaiset lastaus- ja purkamistoiminnot, varustamojen muu liiketoiminta, merenkulkualan tutkimus- ja koulustustoiminta, merenkulkualan hallinto sekä telakkateollisuus alihankkijoihin.

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

5 Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Hallituksen esitystä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriön 16 päivänä kesäkuuta 2006 asettamassa suomalaisen kauppalavaston miehistökustannusten kilpailukykyyn parantamista valmistelevalle työryhmälle, jonka toimikausi on ollut 30 päivään kesäkuuta 2007. Työryhmässä ovat olleet jäseninä liikenne- ja viestintäministeriön, kauppa- ja teollisuusministeriön, valtiovarainministeriön sekä Merenkululaitoksen edustajat.

Työryhmä on käyttänyt lainvalmistelussa selvityksiä, jotka on kuvattu ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muutostarpeiden selvittämistä koskevan työryhmän väliraportissa 17 päivältä joulukuuta 2004 ja loppuraportissa 31 päivältä elokuuta 2005. Selvitystyöryhmä teetti konsultilla liikenne- ja viestintäministeriön julkaiseman selvityksen, jonka tuloksia on kuvattu kohdassa 2.2.

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

Esityksen jatkovalmistelu on tapahtunut liikenne- ja viestintäministeriössä ja Merenkululaitoksessa.

5.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Liikenne- ja viestintäministeriö on 7 päivänä elokuuta 2007 pyytänyt työryhmän ehdotuksesta lausunnon 24 päivään elokuuta 2007 mennessä yhteensä yli neljätkymmeneltä eri taholta, jotka edustavat monipuolisesti valtionhallintoa ja merenkulkualalla toimivia eri tahoja. Lausunnon antoivat sisäasiainministeriö, puolustusministeriö, valtiovarainministeriö, opetusministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, kauppa- ja teollisuusministeriö, työministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Ahvenanmaan lääninhallitus, Huoltovarmuuskeskus, Merimieseläkekassa, Verohallitus, Valtiontalouden tarkastusvirasto, Tullihallitus, Merenkululaitos, Finanssialan Keskusliitto ry, Suomen Varustamoyhdistys ry, Ålands Redarförening rf. ja Fraktfartygsföreningen rf. - Rahtialusyhdistys ry yhdessä, Suomen Konepäällystöliitto Ry - Finlands Maskinfälsförbund, Suomen Merimies-Unioni ry, Elinkeinoelämän Keskusliitto EK, Suomen Satamaliitto, Satamaoperaattorit ry, Alandia Bolagen, Kristina Cruises Oy, Mopro Oy ja ESL-Shipping Oy.

Lausunnoissa yleisesti puollettiin lakiehdotusta ja siihen sisällyntä matkustajalustuen vakinaistamista ja matkustajalusten ennakonpidätysvapautta koskevan määräaikaisen lain kumoamista koskevia ehdotuksia.

Lausunnoilla olleeseen työryhmän ehdotukseen sisältyi myös lastialustuen ja matkustajalustuen laajempaa yhtenäistämistä koskevia ehdotuksia ja kabotaasitukea koskevia ehdotuksia, joita myös yleisesti puollettiin. Tärkeinä tavoitteina pidettiin merenkulun kansainvälisen kilpailukykyyn turvaamista Suomen lipun alla, huoltovarmuuden turvaamista, suomalaisen meriklusterin, merenkulun osaamisen ja suomalaisten työpaikkojen turvaamista. Lain pikaista voimaantuloa jo vuoden 2008 alusta puollettiin laajasti.

Joidenkin lausuntojen mukaan samaan esitykseen olisi tullut sisällyttää myös merenkulun verotuksen ja alusinvestointien kannustamista koskevien lakien uudistus.

Työryhmän ehdotusten myönteisiä vaikutuksia pidettiin lastialusten kannalta suppeampina kuin matkustaja-alusten kannalta. Lastialuksia koskevaa saari- ja rannikkokabotaasitukea puollettiin laajalti, ja jotkut lausunnonantajat puolsivat kabotaasituen laajentamista myös kotimaanliikenteen matkustaja-aluksiin. Monet lausunnonantajat pitivät tarpeellisena tuen laajentamista koskemaan myös off shore -toimintaa.

Valtiovarainministeriö katsoi lausunnoissaan, että tällä hetkellä tukien piirissä olevien alusryhmien ja miehistökustannusten laajuutta ei tule lisätä.

Jatkovalmistelussa katsottiin, että tuen laajentamista koskevat kysymykset ratkaistaan suomalaisen merenkulun kilpailukyvyyn parantamista koskevien toimenpiteiden kokonaisratkaisun yhteydessä.

Työryhmän ehdottamaa vakuutusmaksujen tukikattoa vastustettiin laajalti, ja vakuutusmaksujen tukikattoa koskeva ehdotus onkin poistettu hallituksen esityksestä.

Esityksen sekamiehitystä koskevia ratkaisuja yleensä puollettiin, mutta lausunnoissa oli kannanottoja sekä sekamiehityksen mahdollisuuksien laajentamisen että supistamisen puolesta. Ongelmallisimmiksi sekamiehitystä koskeviksi kysymyksiksi nousivat säännöllisesti Suomeen suuntautuvassa lastialusliikenteessä noudatettavan sekamiehitystä koskevan 50 prosentin rajoituksen poistaminen ja sekamiehitysmahdollisuuden pysyttäminen matkustaja-aluksilla (ropax), jotka voivat kuljettaa 12 – 119 matkustajaa säännöllisesti Suomeen suuntautuvassa liikenteessä. Lakiehdotuksen 3 lukuun sisältyvää kauppaluettelolain kaltaista työoikeudellista sääntelyä yleensä puollettiin, mutta sitä esitettiin myös poistettavaksi uudesta laista.

Ehdotus on sekamiehitystä koskevien ratkaisujen osalta lausunnolla olleen työryhmän ehdotuksen mukainen.

Matkustaja-alusten tukijaksoksi esitettiin varsin laajalti yhtä kuukautta myös niiden alusten osalta, jotka voivat kuljettaa 12 – 119 matkustajaa. Tukijakson lyhentämistä ei kuitenkaan ehdoteta laajennettavaksi siitä, mikä se on ollut ennakonpidätysten maksuvapauslain mukaan.

Ehdotuksen eräisiin kohtiin esitettiin täsmäntäviä parannusehdotuksia, joita on mahdollisuuksien mukaan sisällytetty hallituksen esitykseen. Niinpä tuen takaisinperintää ja tukiviranomaisen jatkovalitusoikeutta koskevia säännöksiä on täsmennetty paremmin vastaamaan perustuslakivaliokunnan kannanottoja. Asetuksenantovaltuuksia on täsmennetty, tuen hakemista ja myöntämistä sekä selvityksiä koskevia säännöksiä on täsmennetty, vakuutusmaksuterminologiaa on muutettu, liikesalaisuuksien suojaa työmarkkinajärjestöjä kuultaessa on painotettu ja täytäntöönpanossa tapahtunut lainsäädännön kehitys on otettu huomioon.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy valtion vuoden 2008 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Lakiehdotus sisältää vuoden 2008 aikana voimaan tulevaisuuden tarkoitettun tuen muutoksen suoraksi tueksi, muutos koskee matkustaja-aluksilla työskenteleviä merenkulkijoita ja tuen aikaistamista matkustaja-alusten osalta. Tuen maksamiseksi vuoden 2008 aikana olisi välttämätöntä käsitellä tämä lakiehdotus vuoden 2008 talousarvioesityksen yhteydessä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantamisesta

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. *Lain tarkoitus.* Lain tarkoituksena on suomalaisen kauppalaivaston kansainvälisen kilpailukyyn parantaminen. Tämä tavoite on jokseenkin saman sisältöisenä ollut jo kauppa-alusluettelolaissa, koska siinä tuen edellytyksenä on ollut aluksen työvoimakustannusten saattaminen työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne huomioon ottaen kauppa-alusluettelolaissa tarkoitettu tuki mahdollistavat toiminnan kansainvälisessä liikenteessä.

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

Suomalaisen kauppalaivaston kansainvälisen kilpailukyyn katsotaan olevan välttämättömänä edellytyksenä sille, että ankariin

pohjosiin sääntöihin soveltuva ja turvallinen aluskanta uudestaan elpyy ja sitä kautta merenkulkijoiden työllisyys Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa sekä koko suomalainen merenkulkuklusteri vahvistuu. Tällä tavalla merenkulun osaaminen säilyy Suomessa. Suomalaisen kauppalaivaston kansainvälisestä kilpailukyystä myös seuraa, että huoltovarmuus on paremmin turvattu kriisitilanteissa kuten ankarissa jääoloissa energian, ravinnon ja teollisuuden tärkeiden kuljetusten vaarantuessa.

2 §. *Lain soveltamisala.* Lakia sovellettaisiin valtion varoista myönnettävään tukeen meriliikenteessä käytettävien alusten miehistökustannusten kilpailukyyn parantamiseksi. Laissa säädettäisiin sanottuun tarkoitukseen myönnettävistä kansallisista tuista Suomessa.

Koska oikeus tuen saamiseen ja myönnettävän tuen tarkka määrä perustuisivat yksityiskohtaisesti lakiin eli tukeen on niin sanottu subjektiivinen oikeus, niin valtionavustuslaki (688/2001) ei tule ehdotetun lain kanssa toissijaisesti sovellettavaksi.

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

Matkustaja-aluksen määritelmän osalta kauppa-alusluettelolaki eroaa nyt ehdotettavasta laista. Myös ne alukset, jotka saavat kuljettaa 13-120 matkustajaa, olisivat ehdotetun lain mukaan matkustaja-aluksia. Lakiehdotuksen 6 §:n 2—4 momentin ja 7 §:n työehtosopimuksia koskeissa kysymyksissä ne kuitenkin rinnastettaisiin lastialuksiin. Koska kaikki enemmän kuin 12 matkustajaa kuljet-

tavat alukset, ovat matkustaja-aluksia, niille myönnettäisiin tukea säännöllisessä matkustajaliikenteessä Euroopan yhteisön satamien välillä vain Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ja Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaisten osalta. Muut erot matkustaja-alusten ja lastialusten tuen välillä poistuisivat, kun myös matkustaja-aluksiin kohdistuva tuki vakinaistettaisiin. Rajoitettiin verovelvollisia koskeva tuki kohdistuisi kuitenkin edelleen ainoastaan lastialuksiin ja sellaisiin matkustaja-aluksiin, jotka saavat kuljettaa 13-120 matkustajaa.

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

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

Meriliikenteeseen ei yhteisön meriliikenteen suuntaviivojen mukaan lueta pääasiassa satamissa suoritettuja hinaustoimintoja tai moottorikäyttöisten alusten avustamista satamaan. Tässä laissa olevan määritelmän mukaan hinaajaa tai työntäjää on pääasiassa käytettävä kuljettamiseen, jotta toiminta oikeuttaisi tukeen. Kuljettamista on lastiproomujen hinaaminen tai työntäminen, muiden kuin moottorikäyttöisten alusten hinaaminen

tai työntäminen, alusten osien hinaaminen tai työntäminen ja erilaisten perässä kuljetettavien esineiden hinaaminen. Toiminta, joka ei kuulu ehdotetun 3 §:n 3 kohdassa hinaajien ja työntäjien määritelmään, ei kuuluisi tuen piiriin. Niinpä esimerkiksi kaapelien ja putkien lasku ja huolto, merenpohjan käsittely ja muut toiminnot, joihin ei liity kuljettamista eivät olisi tukeen oikeuttavaa toimintaa. Tukeen oikeuttava meriliikenne ei näin ollen voisi sisältää tukialustoimintaa hinaajien tai työntäjien osalta tai muiden alusten osalta, jos pääosa toiminnasta ei koostu tarvittaessa laivapäiväkirjalla osoitettavalla tavalla erilaisista kuljetustoiminnoista merellä.

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

Pykälän 5 kohdassa matkustajalla tarkoitetaan jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä tai laivaväkeen kuuluvaa tai muuta, missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä. Matkustajien lukumäärään ei kuitenkaan lueta yhtä vuotta nuorempia lapsia. Matkustajan määritelmä vastaa määritelmää, joka on SOLAS-yleissopimuksessa. Aluksen lukuun työskentelevät viihdetaitelijat ja taloushenkilöstö eivät siten olisi tämän lain mukaan matkustajia.

Pykälän 6 kohdassa tarkoitetaan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä olevalla aluksella alusta, joka on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan meriliikenteessä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai Suomen aluevesien ulkopuolella, mukaan lukien Saimaan kanavan kautta tapahtuva liikenne. Matkaan liittyvät lastaus- ja odotusai-ka sekä kotimaanliikenne, joka välittömästi liittyy aluksen ulkomaanliikenteeseen, otetaan huomioon liikenteen laatua arvioitaessa. Valtiontuen suuntaviivoissa mainitaan nimenomaan hinaajien ja ruoppaajien osalta tuen saamisen edellytyksenä olevan, että yli 50 prosenttia niiden vuotuisesta toiminta-ajasta on meriliikennettä. Tukeen oikeuttaa vastaavasti liikenne, joka tapahtuu Saimaan

kanavan kautta ulkomaille ja takaisin suomalaisiin satamiin. Yhteisön merenkulun valtiontuen suuntaviivojen kappaleen 2.1. mukaiset edellytykset täytyvät, kun alus matkustaja- tai rahtiliikenteessä pääasiallisesti liikennöi suomalaisen sataman ja yhteisön sataman taikka suomalaisen sataman ja kolmannen valtion sataman välillä. Myös liikennöinti Suomen aluevesien ulkopuolella oleville alustoille ja ankkuroiduille aluksille täyttää ulkomaan meriliikenteen ehdon, jos alus kuljettaa matkustajia tai tavaroita. Aikaa, jota alus ei ole ollut toiminnassa esimerkiksi telakoinnin takia, ei lueta aluksen toiminta-aikaan.

Pykälän 7 kohdan mukaan tukivuodella tarkoitettaisiin yhtä kalenterivuotta. Tukivuosi on se jakso, jonka puitteissa tuen edellytysten täytyminen viime kädessä on arvioitava yhteisön meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen mukaisesti. Jos jälkikäteen havaittaisiin, etteivät tuen edellytykset täyty, tuen takaisinperintä tapahtuisi tukivuosittain.

Pykälän 8 kohdan mukaan tukiviranomaisella tarkoitetaan Merenkululaitosta. Tukiviranomaisena kauppa-alusluettelolaisissa on niin ikään toiminut Merenkululaitos. Nyt Merenkululaitos toimisi tukiviranomaisena myös matkustaja-alusten ennakonpidätysten osalta, joita aikaisemmin on koskenut erillinen maksuvapautuslaki, jossa veroviranomaisille on kuulunut tuen valvontaan liittyviä tehtäviä.

Pykälän 9 kohdan mukaan kauppa-alusluettelolla tarkoitetaan tukiviranomaisen pitämää luetteloa niistä aluksista, jotka voivat hakea ehdotetun lain mukaista tukea. Tuen saaminen edellyttäisi siis vastaavasti kuin kauppa-alusluettelolaisissa kirjautumista etukäteen kauppa-alusluetteloon. Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen yhteydessä selvitetään hakijan aikomus täyttää tuen edellytykset. Näitä ovat ulkomaan meriliikenteen edellytykset liikennöinnin osalta sekä kauppa-alusluetteloon merkitsemisen muut edellytykset kuten että alus on merkitty Suomen alusrekisteriin. Selkeästi tukikelvottomia aluksia ei merkittäisi kauppa-alusluetteloon ja tämä ratkaisu tehtäisiin jo kauppa-alusluetteloon merkitsemisen yhteydessä ennen tukijakson tai tukikauden kestävää liikennöintiä. Kauppa-alusluetteloon merkitse-

misedellytykset olisi mahdollista saada arviotavaksi etukäteen ennakkoratkaisumenettelyssä.

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

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

2 luku. **Kauppa-alusluettelo**

4 §. *Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon.* Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon perustuisi luonteeltaan oikeudelliseen harkintaan. Jos kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytykset täytyvät, niin alus olisi merkittävä kauppa-alusluetteloon. Aluksen merkitsemisestä kauppa-alusluetteloon vastaisi tukiviranomaisen. Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon edellyttäisi hakemusta, merkitsemistä ei voisi tehdä viran puolesta. Aluksen liikennöinnin osalta kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksenä olisi vakaa tarkoitus ja edellytykset toimia suunnitellussa liikenteessä. Tämä olisi erotuksena siihen, että tuen myöntämisen edellytyksenä olisivat selvitysten perusteella arvioituina toteutunut, vaatimukset täyttävä liikennöinti ja toteutuneet, vaatimukset täyttävät miehistökustannukset.

Pykälän 1 momentin mukaan tukiviranomaisen olisi hakemuksesta merkittävä kauppa-alusluetteloon sellainen Suomen alusrekisterissä oleva matkustaja-alus, lastialus, hinaaja tai työntäjä, joka on tarkoitettu tukivuotena toimimaan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä. Ulkomaan meriliikenne on määritelty ehdotetussa 3 §:n 6 kohdassa.

Pykälän 2 momentin mukaan hakemuksen voisi tehdä aluksen suomalainen omistaja tai ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamatoimintaa har-

joittava suomalainen työnantaja. Muut voisivat tehdä hakemuksen ainoastaan edellä mainittujen tahojen valtuuttamana. Ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella tarkoitetaan niin sanottua bareboat -rahdattua alusta, jonka osalta ainoastaan varustamotoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja voi tehdä hakemuksen kauppa-alusluetteloon merkitsemisestä. Bareboat charter-in -sopimus tarkoittaa, että alus on vuokrattu ilman miehistöä. Hakemuksen voisi tehdä se, jolle maksetaan ehdotetun lain mukainen tuki. Jos joku muu tekee hakemuksen, on edellytettävä asianmukaista valtakirjaa toimia toisen puolesta. Varustamotoimintaa harjoittava yhteisö voisi itse toimia työnantajana tai yhteisön puolesta voisi työnantajana toimia toinen yhteisö, esimerkiksi management-sopimuksen perusteella. Hakijana voi tällöin toimia suomalainen työnantaja, joka vastaa miehistökustannusten suorittamisesta. Esityksellä on tarkoitus sisällyttää ehdotettuun lakiin sellaisenaan niin sanottuja bareboat charter-in -aluksia koskenut kauppa-alusluettelolain uudistus. Myös sanotun uudistuksen tavoitteet suomalaisen aluskannan uudistamisesta ja lisäämisestä sekä suomalaisten merenkulkijoiden työllisyydestä ovat edelleen ehdotetun lain tavoitteita.

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

oikeudelliset edellytykset olisivat samat sekä Manner-Suomessa että Ahvenanmaalla ja ne määriteltäisiin ehdotetussa pykälässä.

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

Ehdotetun lain 21 §:n mukaan kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalaisen omistajan tai aluksen ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan olisi ilman aiheutonta viivytystä ilmoitettava tukiviranomaiselle kaikista sellaisista muutoksista, joilla voi olla vaikutusta aluksen kauppa-alusluettelossa pysymiseen tai siitä poistamiseen tai tuen myöntämisen edellytyksiin tai määrään. Tieto edellytysten poistumisesta voi tulla tätä kautta. Ilmoitukseen voi myös liittyä hakemus aluksen poistamiseksi kauppa-alusluettelosta. Vaikka ilmoitukseen ei liittyisi hakemusta, tukiviranomaisen tulisi poistaa alus kauppa-alusluettelosta, jos alus muuten kuin tilapäisesti ei enää täytä kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytyksiä. Tukiviranomaisen tietoon kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytysten puuttuminen voi tulla, jos tukihakemuksia käsiteltäessä havaitaan, että alus on poistettu Suomen alusrekisteristä. Myös muiden alusta koskevien edellytysten olemassaolo voidaan havaita alusrekisteri- ja katsastusasiakirjoista. Jos aluksen poistaminen kauppa-alusluettelosta tapahtuu pelkästään aluksen liikennöinnin perusteella, niin arvioiminen edellyttää lisäselvityksiä aluksen liikennöinnistä.

Esimerkiksi aluksen myyminen ulkomaille ja poistaminen Suomen alusrekisteristä merkitsisi, että alus olisi poistettava myös kauppa-alusluettelosta muun kuin tilapäisen syyn vuoksi. Alus voi kuitenkin joutua tilanteeseen, jossa luetteloon merkitsemisen edellytykset eivät tilapäisesti täyty. Lähinnä kyseen tulee aluksen liikennöintialueen muuttuminen väliaikaisesti siten, että sitä käytetään jonkin aikaa pääasiassa sellaiseen koti-

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

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

Koska aluksen oleminen kauppa-alusluetteloon merkittynä on edellytyksenä miehistökustannustuelle, jolla puolestaan on olennainen merkitys kauppamerenkulun kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta ja yhdenvertaiselle elinkeinon harjoittamisen oikeu-

delle yleisemminkin, tulee kauppa-alusluetteloon merkitsemistä ja poistamista koskevassa menettelyssä ja ratkaisuisissa ottaa oikeusturvan toteutuminen painokkaasti huomioon. Tämä merkitsee, että alusten on käytännössä helpompi pysyä kauppa-alusluettelossa kuin olla oikeutettuja tukeen tietyinä tukivuonna.

Pykälän 3 momentin mukaan tukiviranomaisen olisi kuultava alusrekisterinpitäjää Ahvenanmaalla ennen kauppa-alusluettelosta poistamista koskevan päätöksen tekemistä, jos poistaminen koskee Ahvenanmaalla alusrekisteriin merkityn aluksen poistamista kauppa-alusluettelosta ja johtuu muusta syystä kuin aluksen poistumisesta Suomen alusrekisteristä. Säännös vastaa voimassaolevaa kauppa-alusluettelolain mukaista sääntelyä.

3 luku. **Kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksella sovellettavat työoikeudelliset säännökset**

6 §. *Työehtosopimuksella sopiminen.* Pykälän 1 momentin mukaan kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksella olisi noudatettava Suomen lakia, jollei toisin säädetä. Kansainvälisen yleisen merioikeudellisen periaatteen mukaan alus kuuluu kotivaltionsa lainsäädäntö- ja oikeudenkäyttövallan piiriin. Tämän mukaisesti ehdotetaan, että kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksilla on sovellettava Suomen lakia, jollei toisin säädetä. Säännös vastaa kauppa-alusluettelolaissa olevaa säännöstä.

Kauppa-alusluettelolain 9 §:ssä on säännös, jonka mukaan kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksilla työskenteleviin ulkomaalaisiin ei sovelleta ulkomaalaislain (378/1991) ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukaista työlupamenettelyä. Tämä viittaus toiseen lakiin ehdotetaan nyt poistettavaksi tarpeettomana, koska uudessa ulkomaalaislaissa (301/2004) säädetään tilanteista, joissa ulkomaalaisella on oikeus tehdä ansiotyötä ilman oleskelulupaa. Lain 81 §:n 3 kohdan mukaan ulkomaalaisella on oikeus tehdä ansiotyötä ilman oleskelulupaa, kun hän työskentelee merimiehenä joko ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksella tai, tultuaan palvelukseen muualla kuin Suomessa, aluksella, joka pää-

asiassa liikennöi ulkomaisten satamien välillä.

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

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

Ehdotetun järjestelyn tarkoituksena on turvata myös kauppalaivostolakiin merkityllä aluksella merenkulkijoiden työ- ja sosiaaliin kysymyksiin liittyvät oikeudet. Alusten toimiessa Suomen lipun alla muun muassa työturvallisuusvaatimusten osalta noudatetaan Suomen lainsäädäntöä. Samoin kaikki Suomea sitovien Kansainvälisen työjärjestön

sopimusten sisältämät peruseriaatteet tulevat Suomen lainsäädännön soveltamisvelvollisuuden kautta toteutetuiksi. Näin ollen kauppalaivostolakiin merkittyjen alusten osalta ei voida puhua mukavuuslippurekisteriin kuuluvista aluksista.

Työehtosopimuksella voitaisiin poiketa merimieslaissa, merityöaikalaissa, merimiesten vuosilomalaissa ja yhteistoiminnasta yrityksissä annetussa laissa säädetyistä työntekijäin etuja vastaavista eduista enimmillään siihen asti kuin vastaavista eduista on ehdottomasti määrätty Suomea sitovissa Kansainvälisen työjärjestön sopimuksissa. Keskeisimmät tällaiset Suomea sitovat Kansainvälisen työjärjestön yleissopimukset ovat merimiesten työehtosopimusta koskeva yleissopimus, n:o 22 (SopS 4/1947), työajan lyhentämistä neljäänkymmeneen tuntiin viikossa koskeva yleissopimus, n:o 47 (SopS 69/1990), merenkulkijain palkallisia vuosilomia koskeva yleissopimus, n:o 146 (SopS 72/1990), työhön pääsemiseksi vaadittavaa vähimmäisikää koskeva yleissopimus, n:o 138 (SopS 87/1976), samanarvoisesta työstä miehille ja naisille maksettavaa samaa palkkaa koskeva yleissopimus, n:o 100 (SopS 9/1963), työmarkkinoilla ja ammatin harjoittamisen yhteydessä tapahtuvaa syrjintää koskeva yleissopimus, n:o 11 (SopS 63/1970) ja korvausta aluksen haaksirikon aiheuttamasta työttömyydestä koskeva yleissopimus, n:o 8 (SopS 40/1949). Merimiesten työehtosopimusta koskevan yleissopimuksen n:o 22 mukaan työehtosopimus on aina tehtävä kirjallisesti ja siinä on selvästi mainittava kummankin sopijapuolen oikeudet ja velvollisuudet. Työehtosopimuksessa on mainittava alus tai alukset, joilla merimies sitoutuu työhön sekä suoritettavat matkat, jos ne ovat sopimusta tehtäessä määriteltävissä. Lisäksi työehtosopimuksesta on käytävä ilmi merimiehen tehtävä aluksessa, hänelle annettava ravinto, palkka, palkallinen vuosiloma sekä työsuhteen kesto.

Työehtosopimus voidaan tehdä määräajaksi, määrättyä matkaa varten taikka toistaiseksi voimassaolevaksi. Määräaikainen työsuhte päättyy työehtosopimuksessa mainittuna päivänä. Jos työehtosopimus on tehty määrättyä matkaa varten, työsuhte päättyy aluksen määräraipakassa. Työehtosopimuksessa on mainittava, minä ajan kuluessa määräraipakkaan saapumisen

jälkeen merimies on päästettävä työstä vapaaksi. Toistaiseksi voimassa oleva työsuhte päättyy kirjallisella irtisanomisella irtisanomisajan päätyttyä. Työsopimuksessa voidaan sopia irtisanomisajasta. Sen on oltava kuitenkin vähintään 24 tuntia. Työnantajan tekemän irtisanomisen irtisanomisajan on oltava ainakin yhtä pitkän kuin merimiehen tekemän irtisanomisen irtisanomisajan.

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

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

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

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

Työmarkkinoilla ja ammatin harjoittamisen yhteydessä tapahtuvaa syrjintää koskevan yleissopimuksen n:o 11 mukaan syrjintä tarkoittaa kaikkea erottelua, hyljeksintää tai suosintaa rodun, ihonvärin, sukupuolen, uskonnon, poliittisten mielipiteiden tai kansallisen taikka yhteiskunnallisen alkuperän perusteella. Syrjinnästä on seurauksena, että samanlaiset mahdollisuudet ja yhdenvertainen kohtelu työmarkkinoilla tehdään tyhjäksi

tai niitä rajoitetaan. Tavoitteena on kaikkinaisen syrjinnän lopettaminen tässä suhteessa.

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

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

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

Euroopan yhteisön säädöksiä, jotka koskivat 2 momentissa lueteltujen lakien soveltamisalaa, on tällä hetkellä neuvoston direktiivi 1999/63/EY Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan unionin kuljetusalojen ammattiliiton (FST) tekemästä, merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevasta sopimuksesta. Direktiivillä voimaan pannun sopimuksen sisältämät vaatimukset ovat Suo-

mea sitovien kansainvälisten sopimusten mukaiset ja direktiivillä pyritään varmistamaan niiden noudattaminen. Ehdotetun 2 momentin säännökset pääosin vastaavat siten jo kauppa-alusluettelolaissa olevaa sääntelyä.

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

7 §. Ulkomaisen työntekijöiden yhdistyksen asema. Ehdotetun 6 §:n mukaan keskeisimmästä merenkulun työlainsäädännöstä voitaisiin kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten osalta poiketa vain työehtosopimuksella. Kustannustason alentamiseksi myös ulkomaisten työntekijöiden käyttö näillä aluksilla tulee kysymykseen. Tämän vuoksi lakiin ehdotetaan otettavaksi vastaava säännös ulkomaisten yhdistysten työehtosopimuskelpoisuudesta kuin on jo sisältynyt kauppa-alusluettelolakiin.

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

Ehdotetun 7 §:n mukaan työehtosopimuslain 1 §:n 1 momentissa säädetystä poiketen kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen työ-

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

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

Kansainvälisen työjärjestön vuonna 1949 hyväksymän järjestäytymisoikeuden ja kollektiivisen neuvottelu-oikeuden periaatteiden soveltamista koskevan sopimuksen (SopS 32/1951) mukaan työntekijöitä on suojeltava ammatillista järjestäytymistä vastaan kohdistuvalta toiminnalta. Suojelua on annettava etenkin tilanteissa, joissa työnsaannin ehdoksi asetetaan liittymättömyys ammatilliseen järjestöön tai siitä eroaminen tai joissa työntekijä erotetaan tai hänelle aiheutetaan muulla tavoin vahinkoa ammatilliseen järjestöön kuulumisen tai sen toimintaan osallistumisen vuoksi (1 artikla).

Työntekijöiden ja työnantajien järjestöjä on sopimuksen mukaan suojeltava vastapuolen tai sen asiamiehen tai jäsenten taholta tapahtuvalta sekaantumiselta järjestöjen perustamiseen, toimintaan tai hallintoon. Sekaantumisella tarkoitetaan erityisesti työnantajien

tai työnantajajärjestöjen vaikutusvallan alaisen työntekijäjärjestöjen perustamisen edistämistä sekä työntekijäjärjestöjen tukemista tarkoituksena saattaa ne työnantajien tai työnantajajärjestöjen valvonnan alaisiksi (2 artikla).

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

Kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksella työskentelevien järjestäytymättömien työntekijöiden osalta 7 §:n 2 momenttiin sisältyy säännös, jonka mukaan näidenkin työntekijöiden osalta olisi noudatettava työehtosopimuksen määräyksiä. Järjestäytymättömien työntekijöiden osalta säännöksellä rajattaisiin työehtosopimuslain 4 §:n 2 ja 3 momentin soveltamisalaa siten, että viimeksi mainitut työehtosopimuslain säännökset eivät käytännössä tulisi sovellettaviksi.

8 §. Matkustaja-aluksia koskevat työoikeudelliset poikkeukset. Ehdotettu meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettava laki sisältäisi mahdollisuuden käyttää suomalaisen työvoiman lisäksi myös ulkomaista työvoimaa. Vastaava säännös sisältyy kauppa-alusluettelolakiin. Matkustaja-alusvarustamoiden taholta on painotettu tarvetta siihen, että 6 ja 7 §, joiden mukaan eräistä Suomen lainsäädännön määräyksistä voitaisiin poiketa kauppa-alusluetteloon merkityillä suomalaisilla aluksilla, tulisivat sovellettaviksi myös kaikissa matkustaja-aluksissa.

Matkustaja-alusvarustamot perustelevat tätä tarvetta sillä, että tämä parantaisi niiden mahdollisuuksia päästä kilpailijamaiden kanssa samalle kustannustasolle ja siten parantaisi niiden kilpailukykyä myös Suomeen suuntautuvassa matkustaja-alusliikenteessä.

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

Ehdotuksessa on päädytty esittämään kauppa-alusluettelolaissa olevan sääntelyn pysyttämistä. Niinpä mahdollisuuksia 6 §:n 2—4 momentin ja 7 §:n soveltamiselle ei edelleenkaan olisi sellaisilla suomalaisilla

matkustaja-aluksilla, jotka saavat kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa ja jotka toimivat säännöllisesti Suomeen suuntautuvassa liikenteessä. Tämän perustaltaan kansallisen säännöksen tarkoituksena on tehokkaasti suojata suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyttä Suomeen suuntautuvassa matkustaja-alusliikenteessä. Ehdotettuja 6 §:n 2—4 momenttia ja 7 §:ää voitaisiin sen sijaan soveltaa kaikilla lastialuksilla, hinaajilla ja työntäjillä, matkustaja-aluksilla kolmansien maiden välisessä liikenteessä sekä sellaisilla matkustaja-aluksilla säännöllisessä Suomeen suuntautuvassa liikenteessä, jotka saavat kuljettaa enintään 120 matkustajaa.

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

Kauppa-alusluettelolaissa oleva kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytys, jonka mukaan aluksella varustamotoimintaa työnantajana harjoittavan yhteisön Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaväen kokonaismäärästä vähintään puolet on Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisia, esitetään poistettavaksi. Tämä muutos kuitenkin vaikuttaa ainoastaan enintään 120 matkustajaa kuljettavien lastialusten asemaan, koska matkustaja-alusten osalta rajaa ei ole, vaan matkustaja-alusten sekamiehitystä rajoittaa ehdotettua 8 §:ää vastaava kauppa-alusluettelolain 1 §:n 4 momentti.

9 §. Tuomioistuimien työsuhteita koskevissa riita- ja rikosasioissa. Merenkulun erityisluonteesta johtuu, että oikeusriidat on ollut tarkoituksenmukaista säätää ratkaistaviksi määrätyissä alan asiantuntemusta omaavissa tuomioistuimissa. Kauppa-alusluettelolain mukaan oikeusriidat on keskitetty merimieslain 88 §:n mukaisesti merioikeuksiin.

Pykälän 1 momentin mukaan ehdotetussa laissa tarkoitettuja työsuhteita koskevat ja niistä johtuvat riita- ja rikosasiat olisi käsiteltävä ja ratkaistava merilain 21 luvun 1 §:ssä tarkoitettussa tuomioistuimessa. Merioikeuksia ovat Turun hovioikeuspiirissä Ahvenanmaan ja Turun käräjäoikeudet, Vaasan hovioikeuspiirissä Vaasan käräjäoikeus, Itä-

Suomen hovioikeuspiirissä Savonlinnan kärjäoikeus, Helsingin hovioikeuspiirissä Helsingin ja Raaseporin kärjäoikeudet, Kouvolan hovioikeuspiirissä Kotkan kärjäoikeus ja Rovaniemen hovioikeuspiirissä Oulun kärjäoikeus.

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

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

4 luku. **Tuki**

10 §. *Tuen myöntämisen yleiset edellytykset.* Tukiviranomaisen tulisi myöntää ehdotetussa laissa tarkoitettu tuki, jos kaikki 1 momentissa mainitut 1 – 5 kohdat täyttyvät. Tuen myöntämiselle ei saisi asettaa muita ehto-

ja, joiden täyttymistä laissa ei vaadita. Nämä periaatteet ilmenevät voimassa olevaa kauppa-alusluettelolakia koskevana korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisusta KHO 14.2.1997/306. Jos jokin kohdista ei täyty, tukea ei voitaisi myöntää. Tuen myöntäminen olisi lakiin perustuvaa ja siihen sovellettaisiin oikeusharkintaa. Jos tuen myöntämisen edellytykset ovat olemassa, tuki olisi myönnettävä ja maksettava ilman tarkoitukseenmukaisuusharkintaa. Hakijan oikeusturvaa suojaavat mahdollisuus oikaisuvaatimuksen tekemiseen ja valituksen tekemiseen hallinto-oikeudelle. Vaikka 1 momentin mukaiset tuen myöntämisen aluskohtaiset edellytykset täytyisivätkin, tukea voidaan yhteisön meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen edellyttämällä tavalla myöntää 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa eli yhteisön satamien välisessä säännöllisessä matkustajalusliikenteessä vain Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ja Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaisten osalta.

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

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

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukainen ehto merkitsee myös, että aluksen olisi tukijakson ajan oltava 3 §:ssä tarkoitettu matkustaja-alus, lastialus, hinaaja tai työntäjä. Koska tukikelpoisen aluksen olisi pääasiassa kul-

jetettava lastia tai matkustajia ulkomaan meriliikenteessä, niin muun muassa perinteisten jäänmurtoon, väylänhoitoon, merenmittaukseen, merentutkimukseen, meripelastukseen, öljyntorjuntaan, kalastukseen, koulutukseen ja muuhun off shore -toimintaan kuin varsinaiseen kuljetustoimintaan käytettävien alusten ei yleensä voitaisi katsoa täyttävän kauppa-alusluetteloon merkitsemisen tai tukikelpoisuuden edellytyksiä. Ehdotetussa laissa tarkoitettun tuen osalta avainasemassa on lastin ja matkustajien kuljettaminen kaupparenkulkuna. Jos matkustaja- tai lastialukset eivät toimi ulkomaan meriliikenteessä yli puolet toiminta-ajastaan eli kuljeta lastia tai matkustajia, niin nekään eivät olisi oikeutettuja ehdotetussa laissa tarkoitettuun tukeen.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että alukseen kohdistuvat miehistökustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne mahdollistavat kansainvälisesti kilpailukykyisen toiminnan ulkomaan meriliikenteessä, kun lisäksi otetaan huomioon ehdotetussa laissa tarkoitettu tuki. Tämä edellytys merkitsee kauppa-alusluettelolain alkuperäisen tarkoituksen mukaan liikennealuekohtaista miehistökustannusten tason ja tilanteen vertailua Suomen tärkeimpiin kilpailijamaihin, joiksi Itämerellä ja Englannin kanaaliin ulottuvalla lähiliikennealueella mainittiin Pohjoismaat ja Saksa. Kustannuksia vähentävänä tekijänä voitiin aluksen miehityskustannusten ohella ottaa huomioon muun muassa vähennykset varustamon hallintokustannuksissa. Myös kauppa-alusluetteloon merkittävällä aluksella jo aikaisemmin erilaisilla rationalisointitoimenpiteillä saavutetut säästöt miehityskustannuksissa tuli ottaa harkinnassa huomioon. Edellä mainitut seikat on jo pitkään otettu huomioon merenkulkualan työehtosopimuksissa, joten jo tällä hetkellä ehdotettua 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua edellytystä vastaavaa kauppa-alusluettelolain edellytystä on tulkituttu siten, että aluksella tulee noudattaa jotakin merenkulkualan työnantaja- ja työntekijäjärjestöjen välillä solmituista työehtosopimuksista joko niin, että alus on sopimuksella suoraan sidottu työehtosopimukseen tai että aluksella sovelletaan sopimuksen ehtoja. Epäselvissä tapauksissa tukiviranomainen on

pyytänyt työmarkkinaosapuolilta lausunnot, joiden perusteella arvioidaan tämän tukiedellytyksen täyttyminen aluksen osalta. Ehdotetulla lailla on tarkoitus pysyttää kauppa-alusluettelolain sääntely tältä osin ennallaan. Työvoimakustannusten saattaminen työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla kansainvälisesti kilpailukykyiselle tasolle ratkaistaan miehistökustannustuen ja varustamojen verotuksen lisäksi ennen kaikkea työehtosopimuksia hyväksyttäessä ja työehtosopimuksia soveltamalla.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukainen liikennöintiä koskeva tukiedellytys täyttyy, jos mikä tahansa kauppa-alusluetteloon merkitty alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä. Aluksen kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytykset on esitetty 4 §:n 1 momentin yksityiskohtaisissa perusteluissa. Se milloin alus on toiminut pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä, ilmenee 3 §:n 6 kohdan perusteluista.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että aluksella työskentelevien merenkulkijoiden verot ja työnantajamaksuja on maksettu Suomeen. Ehdotetulla lailla palautettavat tukierät ovat merityötulosta toimitettu ennakonpidätys ja työnantajan sosiaaliturvamaksu, sekä vastaavasti rajoitetusti verovelvollisten osalta lähdevero ja työnantajan sosiaaliturvamaksu, jotka on palautettu tukena kauppa-alusluettelolain mukaan jo lain alkuperäisestä voimaantulosta lähtien. Lailla 922/2000 tukeen liitettiin eräiden muiden palkan sivukulujen palauttaminen. Näitä ovat työnantajan osuus merimieseläkevakuutusmaksusta, työttömyysvakuutusmaksusta, tapaturmavakuutusmaksusta, ryhmähenkivakuutusmaksusta sekä vapaa-ajan ryhmähenkivakuutus- ja vapaa-ajan lisävakuutusmaksusta. Nämä maksut kuuluvat vapaa-ajan ryhmähenkivakuutusta ja vapaa-ajan lisävakuutusta lukuun ottamatta Suomen lakisääteiseen sosiaaliturvajärjestelmään ja näiden maksujen määrästä ja maksamisesta saadaan luotettavat selvitykset verottajalta ja Merimieseläkekassalta. Vakuutusmaksujen osalta selvityksen antaa

vakuutusyhtiö tuen hakijan vaatimuksesta. Muiden maiden sosiaaliturvajärjestelmien mukaisia maksuja ei palauteta Suomen tukijärjestelmän mukaisesti.

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

Pykälän 2 momentin mukaan säännöllistä matkustajaliikennettä Euroopan yhteisön satamien välillä harjoittavalla matkustaja-aluksella tukea kuitenkin myönnettäisiin vain Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ja Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden kansalaisten osalta. Tämä rajoitus perustuu yhteisön meriliikenteen valtiontukien suuntaviivoihin ja sillä pyritään yhteisön työllisyyden turvaamiseen yhteisön sisäisessä liikenteessä olevilla matkustaja-aluksilla. Ehdotetusta 2 momentista seuraa, että kaikilla matkustaja-aluksilla, myös niillä, jotka kuljettavat 13 – 120 matkustajaa, tukihakemuksessa on erikseen eroteltava Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden kansalaisiin sekä Euroopan talousalueen kansalaisiin kohdistuvat verot ja sosiaaliturvamaksut muiden maiden kansalaisten veroista ja maksuista. Pykälän 2 momentin säännöksen mukaan tukea voisi mak-
saa myös kolmansista maista olevien merenkulkijoiden osalta, jos säännöllisessä matkustajaliikenteessä aluksen lähtösatama tai määräsatama on Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ja Euroopan talousalueen valtioiden alueen ulkopuolella. Tämä säännös turvaa liikennealueella käytettyjä kieliä taitavien merenkulkijoiden käytön näillä reiteillä. Jos

säännöllinen matkustaja-alusliikenne tapahtuu reitillä, jossa on sekä osuuksia yhteisön satamien välillä että osuuksia yhteisön satamien ja kolmansien maiden satamien välillä, tukihakemuksessa olisi eriteltävä kolmansista maista olevat merenkulkijat reitin eri osuuksilla laskennallisesti riittävän selkeästi tukien määräämistä varten.

11 §. *Yleisesti verovelvollisen merenkulkijan merityötulon perusteella maksettavan tuen määrä.* Pykälässä säädettäisiin tyhjentävästi ne oikeudelliset perusteet, joiden perusteella tuen määrä määrätään yleisesti verovelvollisten merenkulkijoiden osalta, jos alus täyttää tuen myöntämisen yleiset edellytykset 10 §:n mukaisesti.

Merenkulkijat ovat nykyisten verosäännösten mukaan yleisesti verovelvollisia tai rajoitetusti verovelvollisia tuloverolain 9 §:n mukaisesti. Yleisesti verovelvollisten merityötulo määräytyy tuloverolain 74 §:n mukaisesti.

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

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

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

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

Pykälän 4 kohdan mukaan tukena maksettaisiin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan osalta määrä, joka vastaa tukijaksona

maksettua työnantajan osuutta työttömyysvakuutusmaksusta. Työttömyysvakuutusmaksun rahoituksesta annetussa laissa (555/1998) säädetään työnantajan työttömyysvakuutusmaksun perusteista. Nämä maksut määrätään työnantajalle ja työntekijälle lain 2 §:n mukaan siten, että laissa säädetty työttömyysrahasto voi suoriutua sen vastattavana olevien työttömyysvakuutusmaksujen ja aikuiskoulutustuen rahoituksesta ja muista säädetystä tehtävistä. Työttömyysvakuutusmaksua ei makseta lain 12 ja 15 §:n mukaan kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella työskentelevästä työntekijästä, joka ei asu Suomessa. Vastaava säännös on myös 13 §:ssä 1 päivään tammikuuta 2008 saakka. Lain 18 §:ssä säädetään työttömyysvakuutusmaksun määrästä. Työttömyysvakuutusmaksu peritään tapaturmavakuutusmaksun yhteydessä ja työttömyysvakuutusmaksun työnantajan osuuden määrä on tällä hetkellä 0,75 prosenttia palkasta palkkasumman 840 940 euroon asti ja sen ylittävältä osalta 2,95 prosenttia palkasta. Työnantajan työttömyysvakuutusmaksu on siten sitä suurempi, mitä enemmän rahaston vastuulla olevia työttömyyteen liittyviä vastuita on ja mitä suurempi yritys on.

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

Tapaturmavakuutusmaksusta säädetään tapaturmavakuutuslaissa (608/1948). Lain 35 §:n mukaan vakuutuslaitoksella on oltava laskuperusteet, joissa määrätään, miten vakuutusmaksut lasketaan. Vakuutusmaksun laskuperusteet on 35 a §:n mukaan laadittava siten, että vakuutusmaksut ovat kohtuullisessa suhteessa vakuutuksista aiheutuviin kustannuksiin ottaen huomioon vakuutetun työn tapaturma- ja ammattitautiriski. Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä riskien luokittelusta ja vakuutusmaksun määräytymisestä ammatin tai työn vaarallisuuden mukaan sekä vakuu-

tuksenottajan oman vahinkotilaston huomiointamisesta vakuutusmaksun määräytymisessä. Tapaturmavakuutusmaksu koostuu 35 a §:n mukaan ennakkovakuutusmaksusta ja tasoitusvakuutusmaksusta. Siksi ehdotetussa laissa tarkoitettuun tukeen oikeuttava vakuutusmaksu voidaan lopullisesti määrätä vasta tukivuoden jälkeen. Tapaturmavakuutusmaksut myös vaihtelevat aluksittain. Vakuutusmaksut ovat sitä pienemmät, mitä paremmin työsuojelussa on onnistuttu ja mitä vähemmän tapaturmia on tapahtunut. Tapaturmavakuutusmaksun perusteena olevista palkkasummaan luettavista työansioista säädetään 35 b §:ssä.

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

Pykälän 7 kohdan mukaan tukena maksettaisiin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan osalta määrä, joka vastaa tukijaksona maksettua työnantajan osuutta vapaa-ajan tapaturmavakuutus- ja vapaa-ajan lisävakuutusmaksusta. Aikaisemmin käytetty termi vapaa-ajan ryhmähenkivakuutus on korjattu termiksi vapaa-ajan tapaturmavakuutus.

Pykälän 6 ja 7 kohdassa tarkoitettujen ryhmähenkivakuutuksen ja vapaaehtoisen vapaa-ajan tapaturmavakuutuksen ehdot neuvotellaan työmarkkinakeskusjärjestöjen välillä. Vapaa-ajan lisävakuutuksesta sen sijaan on sovittu merenkulun työehtosopimuksissa siltä osalta, että merenkulkijat ovat vakuutettuja tämän vakuutuksen mukaisesti. Vakuutusyhtiöt määrittävät ehdot ja maksut. Ryhmähenkivakuutuksesta, vapaaehtoisesta vapaa-ajan tapaturmavakuutuksesta tai vapaa-ajan lisävakuutuksesta ei ole niiden sisältöä, määrää ja maksuja yksityiskohtaisesti sääntelevää lainsäädäntöä. Henkivakuutuksesta säädetään yleisesti vakuutusyhtiölain (1062/1979) 13 luvussa ja henkivakuutuksesta on yksittäisiä säännöksiä myös vakuutus sopimuslaissa (543/1994). Ryhmävakuutuksesta säädetään yleisesti vakuutus sopimus-

lain 11 luvussa. Työntekijäin ryhmähenkivakuutusta koskevasta tietojen antamisesta säädetään työntekijän eläkelain (395/2006) 207 §:ssä. Tapaturmavakuutuslain (608/1948) 57 §:n 2 ja 3 momentissa säädetään yleisesti vapaaehtoisesta vapaa-ajan tapaturmavakuutuksesta.

12 §. Rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan aluksella tehdyn työn perusteella maksettavan tuen määrä. Pykälän mukaan tukena maksettaisiin tuloverolain 9 §:n mukaisen rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan osalta kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta palkkatulosta määrä, joka vastaa tukijaksona maksettua lähdeveroa ja työnantajan sosiaaliturvamaksua.

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

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

Rajoitetusti verovelvollisten palkkatulon lähdevero siis määräytyy tavanomaisesti rajoitetusti verovelvollisen tulon verottamisesta annetun lain mukaan ja verovirasto antaa 5 §:n mukaan rajoitetusti verovelvolliselle lähdeveroa koskevien säännösten soveltamista varten hakemuksesta lähdeverokortin.

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

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

Ehdotetun 12 §:n merkitystä vähentää se, että rajoitetusti verovelvollisen tulon verotamisesta annetun lain 13 §:n mukaan Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa asuva rajoitetusti verovelvollinen voi lähdeverotuksen sijasta valita, että häntä verotetaan ansiotulostaan verotusmenettelyssä progressiivisen veroasteikon mukaisesti, jos hän verovuonna saa vähintään 75 prosenttia ansiotuloistaan Suomesta. Siten lähdeveron palautus tukena kohdistuu nykyään vain Euroopan talousalueen ulkopuolella asuviin merenkulkijoihin sekä osaan Euroopan talousalueella muualla kuin Suomessa asuvista työntekijöistä.

Työnantajan sosiaaliturvamaksua tukitekijänä on kuvattu 11 §:n 1 momentin 2 kohdassa.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettua tukea ei kuitenkaan makseta sellaisesta palkkatulosta, joka maksetaan suomalaiselta matkustaja-alukselta, joka saa kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa. Rajoitetusti verovelvollisten miehistökustannustukea ei siten maksettaisi isoilla matkustaja-aluksilla. Tämä vastaa voimassa olevan kauppa-alusluettelolain mukaista käytäntöä. Tältä osin lastialustuki ja matkustaja-alustuki siten edelleen eroaisivat toisistaan.

5 luku. Tukimenettely

13 §. Tukijakso. Tukijaksolla tarkoitetaan 1 päivästä tammikuuta 30 päivään kesäkuuta tai 1 päivästä heinäkuuta 31 päivään joulukuuta ulottuvaa osaa kalenterivuodesta. Pääsääntö tukivuoden jakamisesta kahteen tukijaksoon koskisi kaikkia lastialuksia, hinaajia, työntäjiä sekä sellaisia matkustaja-aluksia, jotka saavat kuljettaa enintään 120 matkustajaa. Säännös vastaa kauppa-alusluettelolakia.

Hakemuksesta tukiviranomaisen päätöksellä tukijakso tulisi kuitenkin määrätä yhden kuukauden mittaiseksi sellaisen matkustaja-aluksen osalta, joka saa kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa niiltä osin, kuin tuen myöntäminen perustuu kuukausittaisia maksuja koskeviin verohallinnolle toimitettuihin valvontailmoituksiin ja niiden mukaisiin verohallinnon antamiin maksutositteisiin. Matkustaja-aluksilla, jotka saavat kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa, tuen hakija hakemuksessaan esittäisi, tulisiko tuki myöntää puolen vuoden jaksoissa vai yhden kuukauden jaksoissa jälkikäteen. Edellytyksenä on, että tuen maksaminen kuukausittain voidaan perustaa riittäviin selvityksiin, joita olisivat hakijan verohallinnolle toimittamat valvontailmoitukset ja niiden mukaiset verohallinnon antamat maksutositteet. Jos muuta tukijaksoa ei ole vaadittu tuen hakemiselle varatussa määräajassa, tukijakso olisi puoli kalenterivuotta.

14 §. Tuen hakeminen. Pykälän 1 momentin mukaan tukea voisi hakea kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalainen omistaja tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamatoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja. Tukea voisi hakea myös Ahvenanmaalla kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalainen omistaja tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamatoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja. Suomalaisen omistamalla suomalaisella aluksella ainoastaan aluksen omistaja olisi tukeen oikeutettu, olipa alus merkitty kauppa-alusluetteloon Manner-Suomessa tai Ahvenanmaalla. Tukea ei voitaisi suomalaiselle alukselle hakea muiden kuin aluksen omistajan tukihakemuksen perusteella tai sellaisen muun hakijan kuten aluksen varusta-

mon tukihakemuksen perusteella, joka perustuu aluksen omistajan antamaan valtuuteen hakea tukea. Jos suomalaisella aluksella aluksen omistaja ja varustamo eivät ole sama oikeushenkilö, näiden tulisi sopia keskenään kauppa-alustukia koskevasta menettelystä ja siitä kenelle tuki sopimuksen perusteella kuuluu. Jos aluksen omistajan ja varustamon tai muun hakijan välillä ei ole asianmukaista valtuutusta, tukiviranomaisen olisi jätettävä muiden kuin aluksen omistajan hakemus tutkimatta. Säännös vastaa sitä, mikä on voimassa kauppa-alusluettelolain mukaan. Säännöksellä pyritään varmistamaan se, että tuki maksetaan alusta omistavien ja sillä toimivien tahojen yksimielisen kannan mukaisesti.

Pykälän 1 momentin mukaan tukea voisi hakea ja tuki voitaisiin myöntää kuitenkin ulkomaalaisen omistajan omistamalla aluksella varustamotoinimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle, joka vastaa aluksen miehistökustannuksista ja työehtosopimuksesta. Säännös vastaa kauppa-alusluettelolain mukaista sääntelyä. Ulkomaalainen omistaja on sellainen yhteisö tai luonnollinen henkilö, jonka kotipaikka on muualla kuin Suomessa. Suomalaiset yhtiöt voidaan selvittää kaupparekisterin perusteella. Tukeen oikeutettu olisi ulkomaalaisen omistamalla suomalaisella aluksella ainoastaan aluksella varustamotointia harjoittava työnantaja olipa alus merkitty kauppa-alusluetteloon Manner-Suomessa tai Ahvenanmaalla.

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

Pykälän 2 momentin mukaan tukea haettaisiin tukiviranomaiselta eli Merenkulkulaitokselta kirjallisella hakemuksella. Hakemukselta tulisi ilmetä vaadittu tuki, sen perusteet ja hakijan allekirjoitus. Tuen hakijan olisi annettava oikeat ja riittävät tiedot tuen myön-

tämisen kannalta tarpeellisista seikoista. Hakija voisi allekirjoittaa hakemuksen myös sähköisellä allekirjoituksella. Koska tilanteet vaihtelevat, on mahdotonta tyhjentävästi esittää, mitä tietoja yksittäistapauksessa tarvitaan. Ehdotetun lain 16 §:ssä säädetään keskeisistä selvityksistä. Hakemuksen käsittelyyn sovellettaisiin tämän lakiehdotuksen säännösten lisäksi hallintolain (434/2003) säännöksiä. Keskeisiä menettelyn periaatteita ovat muun asiakirjan täydentäminen (22 §), käsittelyn viivytyksettömyys (23 §), asian selvittämisvelvollisuus (31 §), asianosaisten kuuleminen (34 §), päätöksen kirjallinen muoto (43 §), päätöksen sisältö ja perustelevuus (44 ja 45 §), ohjeet oikaisuukeinon käytöstä ja valitusosoitus (46 – 47 §) ja säännökset tiedoksiannosta (10 luku, erityisesti 59 §).

Pykälän 3 momentin mukaan tukea voitaisiin hakea tukijaksoittain tukiviranomaiselle toimitetulla hakemuksella neljän kuukauden kuluessa tukijakson päättymisestä. Pääsääntö lastialuksilla ja niillä matkustaja-aluksilla, jotka saavat kuljettaa enintään 120 matkustajaa, olisi kuitenkin tuen hakeminen ja myöntäminen tukijaksoittain kaksi kertaa vuodessa, ensin ajanjaksolta 1 päivästä tammikuuta 30 päivään kesäkuuta ja sitten ajanjaksolta 1 päivästä heinäkuuta 31 päivään joulukuuta. Sellaisten matkustaja-alusten osalta, jotka saavat kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa, uusi käytäntö olisi verottajalle toimitettujen ennakonpidätysten ja työnantajan sosiaaliturvamaksujen palautusten osalta tuen maksaminen kuukausittain jälkikäteen. Myös kuukausittain haettavaa tukea olisi haettava enintään 4 kuukauden kuluessa jälkikäteen. Matkustaja-alusten kuukausittaisella tukijaksolla veroviranomaiselle toimitettavien erien osalta pyritään turvaamaan matkustaja-alusten kilpailuasemaa ennakonpidätysvapautuksen poistuessa. Matkustaja-alusten omistajien tai varustamotyönantajien tulisi sopia sovellettavasta menettelystä tukiviranomaisen kanssa.

15 §. Palkkakirjanpito. Lakiin esitetään työnantajalle velvollisuutta järjestää palkkakirjanpitoa niin, että siitä voidaan riittävästi tarkkuudella todeta tukierien määrät. Velvollisuus on tähän asti sisältynyt maksuvapautuslakiin. Ehdotettu säännös vastaa esityksessä kumottavaksi ehdotetun maksuva-

pautuslain 10 §:ää kuitenkin niin, että ehdotuksessa on mainittu myös ne tukierät, jotka eivät sisälly maksuvapautuslakiin. Työnantajien on siten jo tällä hetkellä järjestettävä palkkakirjanpito alus- ja palkansaajakohtaisesti. Ehdotetulla kirjanpitotavalla turvataan edelleen luotettavan aluksittaisen miehistökustannustiedon ja maksutiedon saaminen tukipäästösten teon pohjaksi.

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

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

omistamalla aluksella varustamotoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan tukea hakee muu kuin aluksen varustamotyönantaja.

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan hakijan tulisi toimittaa tukiviranomaiselle kopiot verohallinnolle toimitetuista valvontailmoituksista ja selvitys siitä, miten valvontailmoituksissa tarkoitettut ja maksetut erät jakautuvat työnantajan eri alusten kesken ja miten maksut jakautuvat aluskohtaisesti tuen perusteena oleviin maksuihin ja muihin maksuihin. Ehdotettu 2 momentin mukainen selvitysten esittämisvelvollisuus liittyy 17 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaiseen tukiviranomaisen oikeuteen saada verohallinnolta tarpeellisia tietoja ehdotetussa laissa tarkoitettun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten. Hakijan esittämää valvontailmoitustietoa ja verohallinnon esittämää maksutietoa yhdistämällä tukiviranomainen selvittää tukikelpoisten erien maksetut määrät. Koska verohallinnon tieto on yrityskohtaista, eikä aluskohtaista,

jäisi hakijan tehtäväksi esittää luotettava selvitys erien jakautumisesta aluskohtaisesti sekä kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten osalta että muiden alusten osalta. Vastaavasti hakijan olisi esitettävä luotettava selvitys erien jakautumisesta tuen perusteena oleviin maksuihin ja muihin maksuihin.

Pykälän 3 momentin mukaan hakijan tulisi tukijaksoittain toimittaa tukiviranomaiselle selvitys Merimieseläkekassalle tukijakson ajalta maksetuista eläkevakuutusmaksuista. Tukiviranomainen voi määrätä tukeen oikeuttavan merimieseläkevakuutusmaksujen määrän vertaamalla hakijan ilmoitusta Merimieseläkekassan 17 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisesti antamaan eläkevakuutusmaksun maksamista koskevaan tietoon.

Pykälän 4 momentin mukaan hakijan tulisi tukijaksoittain jälkikäteen toimittaa aluksen vakuutusyhtiön antama aluskohtainen todistus tukijaksolta maksetuista 11 §:ssä tarkoitettuista vakuutusmaksuista. Tukena palautettavista vakuutusmaksuista pääosa on lakisääteisiä sosiaalivakuutusjärjestelmään kuuluvia maksuja, joiden maksamisen osalta työnantaja kuitenkin tekee sopimuksen jonkin vakuutusyhtiön kanssa. Siksi velvollisuus esittää selvitys näiden maksujen tapahtumisesta olisi hakijalla, joka toimittaa tukiviranomaiselle vakuutusyhtiöltä saadun selvityksen. Ehdotettu laki ei rajoittaisi aluksen omistajan tai varustamotyönantajan mahdollisuutta valita vakuutusyhtiö. Tukea kuitenkin maksettaisiin ainoastaan Suomen kirjanpitolainsäädännön mukaan toimivien vakuutusyhtiöiden antamien selvitysten perusteella. Ulkomaisen yhtiön suomalaista tytäryhtiötä, jolla on kotipaikka Suomessa, pidetään suomalaisena yhtiönä ja siten vakuutusmaksuja voitaisiin palauttaa sellaisen yhtiön antaman selvityksen perusteella.

17 §. Tukiviranomaisen tiedonsaantioikeus. Pykälän 1 momentin mukaan tukiviranomaisella olisi oikeus salassapitosäännösten ja muiden tiedon saantia koskevien rajoitusten estämättä saada tietoja verohallinnolta, Merimieseläkekassalta ja tullilaitokselta.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan tukiviranomaisella olisi oikeus saada verohallinnolta ehdotetussa laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten tarpeelliset tiedot verohallinnolle toimitetuista

valvontailmoituksista ja niiden perusteella maksetuista maksuista sekä verotietoja, jotka ovat välttämättömiä tukiviranomaisen harjoittaman ehdotetussa laissa tarkoitetun valvonnan toimeenpanemiseksi.

Tuen määrän määrittämiseksi tukiviranomaisella olisi oikeus saada verohallinnon tietojärjestelmästä tiedot eri tukitekijöistä eli verohallinnolle ilmoitetuista yleisesti verovelvollisten merenkulkijoiden merityötulosta toimitetuista ennakonpidätyksistä ja työnantajan sosiaaliturvamaksuista sekä rajoitetusti verovelvollisten merenkulkijoiden osalta toimitetuista lähdeverosta ja työnantajan sosiaaliturvamaksusta. Nämä tiedot perustuvat verohallinnolle toimitetuista valvontailmoituksista ja niiden perusteella maksetuista maksuista verohallinnolla olevaan tietoon. Valvontailmoituksista saadaan tiedot työnantajakohtaisesti, valvontailmoituksista ei saada aluskohtaisia tai yksittäisiä luonnollisia henkilöitä koskevia tietoja. Niin kauan kuin tieto rajoitetusti verovelvollisten sairausvakuutusmaksusta ilmenee ainoastaan hakijan asiakirjoista, tukitekiäjät määräytyvät tältä osin hakijan ilmoituksen perusteella. Tuen määrän määrittämiseksi selvitykset tarvitaan pääsääntöisesti tukijaksoittain.

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

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan tukiviranomaisella olisi oikeus saada Merimieseläkekassalta ehdotetussa laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa

varten aluskohtaisia tietoja Merimieseläkekassalle maksetuista eläkevakuutusmaksuista.

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

Pykälän 2 momentin mukaan tukiviranomaisella olisi oikeus saada 1 momentissa tarkoitetut tiedot maksutta. Jos tietojen siirtämiseksi sähköisesti viranomaiselta toiselle on perusteltua laatia uusia poimintaohjelmia tai muuta vastaavaa, olisi ennen näihin siirtymistä asiasta neuvoteltava. Tässä yhteydessä ratkaistaisiin myös kustannusten jakautuminen tietojärjestelmää käyttävien eri viranomaisten kesken.

Ehdotettu sääntely vastaa voimassa olevan kauppaa-alusluettelolain mukaista käytäntöä.

18 §. Valtakunnallisten työmarkkinajärjestöjen kuuleminen. Jos tukiviranomainen harkitsee tuen epäämistä, sen olisi pykälän 1 momentin mukaan ennen asian ratkaisua kuultava asianomaisia valtakunnallisia työmarkkinajärjestöjä. Kuuleminen olisi näissä tapauksissa välttämätön tukihakemuksen käsittelyn vaihe. Säännös vastaa kauppaa-alusluettelolain sääntelyä. Kuuleminen järjestettäisiin, kun tukiviranomainen harkitsisi hakemuksen hylkäämistä kokonaisuudessaan tai pääosin. Nykyistä käytäntöä vastaavasti kuulemista ei edelleenkään järjestettäisi, jos tuki myönnetään ainoastaan vähän hakemuksesta poiketen ja jos poikkeaminen esimerkiksi perustuu maksun määräytymisen perusteissa olevien tositteiden ja tukierien huomioon ottamisessa oleviin eroavuuksiin, eikä ratkaisuun sisälly periaatteellisia laajakantoisia kannanottoja kuten keskeisiä uusia lain tulkintakysymyksiä.

Pykälän 2 momentin mukaan tukiviranomainen voisi kuulla asianomaisia valtakunnallisia työmarkkinajärjestöjä ennakkoratkaisua koskevan hakemuksen johdosta. Jos ennakkoratkaisumenettelyyn tuodaan merenkulkualan tulevaisuuden kannalta kauaskantoisia kysymyksiä, niistä olisi perusteltua

hankkia valtakunnallisten työmarkkinajärjestöjen kannanotot. Näiden järjestöjen kuuleminen ei kuitenkaan olisi pakollista.

Pykälän 3 momentin mukaan kuulemisessa olisi noudatettava mitä viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään salassapitovelvoitteista. Salassapito lausuntomenettelyssä koskee tässä tapauksessa erityisesti liikesalaisuuden suojaa, jota viranomaisen tulisi kunnioittaa rajaamalla liikesalaisuuden suojan piiriin kuuluvat tiedot pois kuulemisesta.

19 §. Tuen myöntäminen. Pykälän 1 momentin mukaan tuki myönnetään hakemuksesta jälkikäteen 14, 16 ja 17 §:ssä tarkoitettuihin tietoihin ja selvityksiin perustuen 10 §:ssä tarkoitettujen tuen myöntämisen yleisten edellytysten täytyessä. Tukeen ei sisälly muita kuin jälkikäteisiä erä, jotka perustuvat maksun tapahtumista koskeviin tositteisiin. Määräaikainen ennakonpidätysvapaus poistuisi matkustaja-aluksilta. Tukea ei voitaisi myöntää ilman hakemusta. Jos hakemus on saapunut hakemuksen tekemiselle varatun neljän kuukauden määräajan umpeen kulumisen jälkeen tukiviranomaiselle, tukiviranomaisen olisi jätettävä hakemus tutkimatta.

Tuen myöntämisen edellytykset ratkaistaisiin tukivuoden puitteissa jälkikäteen, mutta tutkittaisiin myös alustavasti tukijaksoa koskevan hakemuksen yhteydessä. Tuen myöntämisen edellytysten täytyminen ratkaistaisiin yhteisön meriliikenteen valtiontuen suunta-viivojen mukaan kalenterivuositain. Siksi ehdotetun lain mukainen tukivuosi olisi kalenterivuosi.

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

Ennakkoratkaisun antaminen edellyttäisi sellaisen tahon hakemusta, jolle asia on ta-

loudellisen toiminnan kannalta erityisen tärkeä. Niinpä, jos ennakkoratkaisujen hakija on taho, joka ei aikaisemmin ole harjoittanut laajamittaista varustamotoimintaa tai muuta taloudellista toimintaa, hakemus voitaisiin jättää tutkimatta. Kuitenkin kaikkiin taloudellisen toiminnan kannalta tavanomaisiin uudentyyppisiin hankkeisiin voitaisiin antaa ennakkoratkaisu.

Ennakkoratkaisu voisi koskea sitä, voidaanko alus annetuilla edellytyksillä merkitä kauppa-alusluetteloon ja sitä, voidaanko alukselle annetuilla edellytyksillä myöntää laissa tarkoitettua tukea. Tukiviranomaisen olisi annettava ratkaisunsa laissa tarkoitetuilla oikeudellisilla perusteilla. Ennakkoratkaisuhakemuksessa olisi yksilöitävä kysymykset, joihin tahdotaan vastaukset. Selvityksen esittäminen olisi hakijan tehtävänä, vaikka tukiviranomainen voi pyytää asian ratkaisemiseksi lisäselvityksiä. Hakija vastaisi selvityksestään ja kysymyksessään olevien edellytysten noudattamisesta tukikautena, jota mahdollinen ennakkoratkaisu koskee. Jos ennakkoratkaisussa mainitut edellytykset eivät täyty, tuki tulisi periä takaisin.

Pykälän 2 momentin mukaan ennakkoratkaisu annettaisiin enintään ratkaisun antamista seuraavan tukivuoden loppuun. Tukiviranomaisen olisi sovellettava ennakkoratkaisua niihin kalenterivuosiin, joita varten se on annettu. Ennakkoratkaisu olisi siten tukiviranomaista sitova. Tukiviranomainen ei voisi poiketa ennakkoratkaisusta, mutta se voisi hylätä tukihakemuksen sillä perusteella, että ennakkoratkaisun edellytykset, kuten esimerkiksi esitetty liikennöinti, ei täyty. Ennakkoratkaisua ei voitaisi antaa pidemmäksi aikaa kuin kuluvaksi ja sitä seuraavaksi kalenterivuodeksi. Sellaisen tuen hakemiseen, jota ennakkoratkaisu koskee, sovellettaisiin mitä 14 §:ssä ja muutoin ehdotetussa laissa säädetään. Tukea olisi siten myös ennakkoratkaisuun perustuen haettava tukijaksoittain ja esitettävä tarpeelliset selvitykset. Ennakkoratkaisuun perustuva liian myöhään tehty tukihakemus olisi jätettävä tutkimatta liian myöhään tehtynä.

Pykälän 3 momentin mukaan ennakkoratkaisua koskeva asia olisi käsiteltävä kiireellisenä. Hakijoiden taloudellisen toiminnan kannalta on tärkeää, että ennakkoratkaisut

käsitellään tukiviranomaisessa kiireellisessä järjestyksessä.

21 §. *Tuen saajan velvollisuus ilmoittaa muutoksista.* Kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalaisen omistajan tai aluksen ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan olisi ilman aiheetonta viivytystä ilmoitettava tukiviranomaiselle kaikista sellaisista muutoksista, joilla voi olla vaikutusta aluksen kauppa-alusluettelossa pysymiseen tai siitä poistamiseen taikka tuen myöntämisen edellytyksiin tai määrään.

Ilmoitusvelvollisuus olisi sekä suomalaisen aluksen omistajalla että ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamotoimintaa harjoittavalla suomalaisella työnantajalla. Koska aluksen omistaja ja operoija voivat olla eri tahot, on perusteltua, että molempien tulisi ilmoittaa pykälässä mainituista seikoista. Usein käytännössä onkin niin, että tällaisissa tapauksissa vain operoijalla on tieto esimerkiksi aluksen liikennöinnistä. Ilmoitus olisi tehtävä ilman aiheetonta viivytystä. Ilmoitus tukiviranomaiselle olisi tehtävä esimerkiksi aluksen poistamisesta Suomen alusrekisteristä ja siitä, että aluksen liikennöintialue on muuttunut siten, että sillä on merkitystä aluksen kauppa-alusluettelossa pysymisen kannalta 5 §:ssä ja 4 §:n 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

22 §. *Tuen palauttaminen ja takaisinperintä.* Pykälän 1 momentin mukaan tuen edellytysten ja määrän arviointi tehtäisiin jälkikäteen. Arvio tehtäisiin tukivuosiakohtaisesti. Jos tässä yhteydessä havaitaan, että tuki on joidenkin edellytysten puuttumisen takia maksettu kokonaan tai osittain ilman lain mukaista perustetta, olisi suoritettava takaisinperintä. Takaisinperintä kohdistuisi ainoastaan siihen osaan tukea, jonka maksamiselle ei ole laissa perustetta. Tuen takaisinperintä olisi suoritettava, jos takaisinperinnän oikeudelliset edellytykset ovat selkeästi olemassa. Euroopan yhteisön meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen mukaista on, että tuen edellytysten täyttymistä arvioidaan tukivuoden puitteissa. Jos näyttää ilmeiseltä, etteivät tuen edellytykset esimerkiksi liikennöinnin osalta täytyisi, niin takaisinperintätilanteilta vältytään myöntämällä tuki alku-

vuoden tukijaksolta vasta, kun ehdon täyttyminen saadun selvityksen mukaan on ilmeistä. Käytännössä jälkikäteisharkinta tehdään koko tukivuoden osalta maksettaessa tukivuoden viimeistä tukijaksoa, tällöin tukivuotta koskevien lopullisten tietojen tulisi olla saatavilla niin suoritusten nettomäärän kuin liikennöinninkin osalta. Jos tukiviranomaisen tietoon myöhemmin ilmaantuu seikkoja, jotka eivät ole olleet tiedossa esimerkiksi virheellisen tiedon antamisen tai tietojen salaamisen takia, tuen takaisinperintä voitaisiin suorittaa myöhemminkin saamisten yleisten vanhentumisaikojen puitteissa.

Tukiviranomaisen olisi 2 momentin mukaan määrättävä perusteetta maksettu tuki palautettavaksi, jos hakija on antanut kauppaluetteloon merkitsemistä tai tukea hakieessaan olennaisessa kohdassa väärän, harhaanjohtavan tai puutteellisen tiedon tai sallanut aluksen kauppa-aluetteloon hyväksymiseen tai tuen saamiseen olennaisesti vaikuttavia seikkoja taikka kieltäytynyt antamasta kauppa-aluettelonpidon valvontaa varten tarvittavia tai tuen saamiseen liittyviä olennaisia tietoja, asiakirjoja tai muuta aineistoa. Selvitystä ja menettelyä arvioitaessa on otettava huomioon 16 §:n mukainen hakijan velvollisuus selvitysten antamiseen sekä hallintolain mukainen tukiviranomaisen velvollisuus huolehtia hakemuksen täydentämisestä ja lisäselvitysten hankkimisesta. Niinpä tuen takaisinperintä voidaan välttää sillä, että tuen myöntämistä lykätään, kunnes selvitykset on saatu tai hakemus hylätään selvitysten riittämättömyyden takia. Ehdotetuissa 1 – 3 kohdassa olevien perusteiden käyttäminen takaisinperinnässä on sidottua yleisiin saamisten vanhenemisaikoihin.

Sen sijaan, jos tuki on muutoin myönnetty tai maksettu olennaisesti perusteettomasti tai virheellisin perustein, tuki voitaisiin 2 momentin mukaan määrätä palautettavaksi enintään siltä tukivuodelta, jolloin virhe havaittiin ja virheen havaitsemista edeltävältä tukivuodelta. Pykälän 1 momentin 4 kohta ja 2 momentti soveltuisivat ennen kaikkea tapauksiin, joissa syy siihen, miksi tuki on myönnetty olennaisesti perusteettomasti tai virheellisin perustein, ei liity hakijaan vaan tukiviranomaiseen, esimerkiksi, jos tukiviranomainen ei aiemmin ole pyytänyt tarpeellista

lisäselvitystä, vaikka lisäselvityksen tarve olisi voitu havaita jo hakemusasiakirjojen perusteella. Näissä tapauksissa tuen takaisinperintä olisi rajoitettu tuen hakijan intressissä siihen tukivuoteen, jolloin virhe havaittiin ja sitä edeltävään tukivuoteen.

Takaisinperinnästä voitaisiin 2 momentin mukaan luopua kokonaan tai osittain, jos se johtaisi ilmeisen kohtuuttomaan lopputulokseen. Tätä arvioitaessa voidaan ottaa huomioon virheen laajuus sekä toisaalta takaisinperinnän todennäköinen vaikutus tuensaajan liiketoiminnan kannalta. Takaisinperinnän tulisi olla näin arvioiden selvästi kohtuutonta.

Pykälän 3 momentin mukaan palautettavaksi määrätyle suoritukselle tai etuudelle maksettava korko määräytyisi korkolain (633/1982) 4 §:n mukaisesti. Sen mukaan velan maksun viivästyessä velallisen on maksettava viivästyneelle määrälle vuotuista viivästyskorkoa, joka on seitsemän prosenttiyksikköä korkeampi kuin kulloinkin voimassa oleva korkolain 12 §:ssä tarkoitettu viitekorko. Jos viivästyskorko olisi alempi kuin velalle eräpäivää edeltäneeltä ajalta maksettava korko, viivästyskorkoa olisi kuitenkin maksettava saman perusteen mukaan kuin ennen eräpäivää.

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

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

6 luku. Erinäiset säännökset

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

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

köisen asioinnin edellyttävän, että toimittamistavasta sovittaisiin ennalta.

24 §. Vaitiolovelvollisuus. Tähän lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi vaitiolovelvollisuuden osalta erityinen viittaus henkilötietolakiin ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettuun lakiin. Tarkoitus on korostaa tukiviranomaisessa valmistelevien, esittelevien ja ratkaisevien henkilöiden vastuuta merenkulualan liikesalaisuuksien pysymisestä pois kilpailijoiden tiedosta. Henkilötietolain 33 §:ssä säädetään vaitiolovelvollisuus sille, joka henkilötietojen käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä suorittaessaan on saanut tietää jotakin toisen henkilön ominaisuuksista, henkilökohtaisista oloista tai taloudellisesta asemasta.

25 §. Tietojen säilyttäminen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ehdotetun lain mukaisten asiakirjojen säilytysajasta. Voimassa olevan Merenkululaitoksen arkistosäännön mukaan kauppa-alustukia koskevat asiakirjat säilytetään pysyvästi. Tietojen säilytysaika kytkettäisiin nyt arkistolakiin (831/1994) ja sen mukaisesti päätettäviin säilytysaikoihin. Jos arkistolaissa ei säädetä säilytysajasta, säilytysaika olisi saamista vanhenemisen ja kauppa-alustukiin liittyvän virkamiesten rikosoikeudellisen vastuun huomioon ottaen 10 vuotta.

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

26 §. Päätöksistä perittävät maksut. Pykälän mukaan ehdotettuun lakiin perustuvista maksuista ja palkkioista säädettäisiin valtion maksuperustelaissa (150/1992) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 34 §:ssä. Merenkululaitoksen maksullisista suoritteista säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Maksuvelvollinen kauppa-alusluetteloon merkitsemistä ja sieltä poistamista koskevas- ta päätöksestä ja tukihakemuksen johdosta tehtävästä päätöksestä olisi hakija. Jos alusviran puolesta poistetaan kauppa-alusluettelosta, niin maksuvelvollinen pää-

töksestä olisi se, joka on laiminlyönyt velvollisuuden ilmoittaa muutoksesta tukiviranomaiselle eli kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalainen omistaja tai aluksen ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluksella varustamatoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja.

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

27 §. Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku. Pykälän 1 momentin mukaan tukiviranomaisen päätökseen tyytymätön asianosainen saisi hakea oikaisua 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tukiviranomaisen päätökseen olisi liitettävä oikaisuvaatimusosoitus. Ennen hallintolain mukaista muutoksenhakua näistä päätöksistä edellytetään tehtäväksi oikaisuvaatimuksen johdosta annettu päätös. Oikaisuvaatimuksen johdosta antamassaan päätöksessä tukiviranomaisella olisi mahdollisuus oikaista päätöstä muuttamalla sitä osittain tai kokonaan lain, säännösten ja määräysten ja vakiintuneen hallintokäytännön mukaiseksi. Samalla tukiviranomaisella olisi mahdollisuus tarkemmin perustella, miksi hakemukseen ei ole suostuttu oikaisussa vaaditulla tavalla. Oikaisuvaatimusmenettelyyn sovelletaan hallintolaissa olevia menettelysääntöksiä kuten muun muassa käsittelyä ilman aiheutonta viivytystä. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen on liitettävä valitusosoitus hallintolainkäyttölain (586/1996) 3 luvun mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan vasta oikaisuvaatimuksesta annetusta päätöksestä voisi valittaa hallinto-oikeuteen siten kuin

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

Oikaisuvaatimus- ja valituskelpoisia tämän lain mukaisia hallinnollisia viranomaispäätöksiä olisivat päätös tukijakson pituudesta (13 §:n 2 momentti), päätös aluksen merkitsemisestä kauppa-alusluetteloon (4 §), päätös aluksen poistamisesta kauppa-alusluettelosta (5 §), päätös tuen myöntämisestä (19 §), ennakkoratkaisu (20 §) ja päätös tuen määräämisestä palautettavaksi (22 §). Päätös voi sisältää hakemukseen suostumisen kokonaan tai osaksi tai hakemuksen hylkäämisen kokonaisuudessaan taikka hakemuksen tutkimatta jättämisen. Ainoastaan, jos hakemukseen on kokonaan suostuttu, oikeudellinen intressi muutoksenhakuun saattaa puuttua.

Pykälän 3 momentin mukaan tukiviranomaisella olisi valitusoikeus korkeimpaan hallinto-oikeuteen sellaisesta päätöksestä, jolla tukiviranomaisen päätöstä on muutettu tai päätös on kumottu hallinto-oikeudessa. Perusteena jatkovalitusoikeudelle on yhtenäisen oikeuskäytännön ylläpitäminen. Oikeuskäytännön yhtenäisyyden ylläpitäminen on tärkeää, koska hallinto-oikeuksien ratkaisut ovat vaihdelleet, eikä tukiviranomaisella ole ollut keinoa saada aikaan yhtenäisiä linjauksia, joita voisi noudattaa. Tähän asti tukiviranomaisena toimineella Meren-

kulkulaitoksella ei ole katsottu olevan tässä tarkoitettua valitusoikeutta, mikä ilmenee korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisusta KHO 29.12.2000/3461. Ratkaisu perustui siihen, että Merenkulkulaitoksen valitusoikeudesta ei ollut säädetty tukilainsäädännössä eikä muussakaan lainsäädännössä, eikä Merenkulkulaitoksen valvottavana ole ollut sellaista julkista etua, jonka vuoksi valitusoikeus olisi tarpeen ja jota hallintolainkäyttölain 6 §:n 2 momentissa tarkoitetaan. Päätöksen tehneen viranomaisen valitusoikeus on eräissä tapauksissa hyväksytty oikeuskäytännön yhtenäisyyden takia, kun päätös on hallinto-oikeudessa kumottu tai muutettu. Tästä ovat esimerkkinä kestävän metsätalouden rahoituksesta annetun lain muuttamisesta annetun lain 33 § (316/2007, PeVL 45/2006 vp) ja ulkomaalaislain (301/2004, PeVL 4/2004 vp) 195 §.

Pykälän 4 momentin mukaan tukiviranomaisen ehdotetun lain mukaisesti määräämään maksuun haettaisiin muutosta siten kuin valtion maksuperustelain 11 b §:ssä säädetään. Valtion maksuperustelain mukaan päätöksestä määrättyihin maksuihin haetaan ensin oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta, jonka päätöksestä vasta voi valittaa hallinto-oikeuteen.

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

Pykälän 1 momentin säännös on selventävä poikkeus hallintolainkäyttölain 31 §:n pääsäännöstä, jonka mukaan päätöstä, johon saa hakea muutosta valittamalla, ei saa panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Tämä merkitsisi, että maksatuksessa

jouduttaisiin odottamaan aina oikaisuvaatimus- ja valitusajan umpeutumista ja mahdollisen muutoksenhaun johdosta annetun päätöksen lainvoimaiseksi tuloa ennen maksatusta. Tämä johtaisi suuriin epäkohtiin hakijoiden oikeusturvan kannalta.

Pykälän 2 momentin mukaan takaisinperintää koskevassa asiassa annettu päätös voitaisiin panna täytäntöön verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetun lain (706/2007) 3 §:ssä säädettyssä järjestyksessä. Tämä merkitsee, että ehdotetussa laissa olevan säännöksen nojalla takaisinperintää koskeva maksu voidaan tuen määräämistä palautettavaksi koskevan päätöksen nojalla ulosmitata ilman tuomiota tai päätöstä siten kuin muu julkisoikeudellinen tai siihen rinnastettava rahasaaaminen saadaan ulosmitata ilman tuomiota tai päätöstä, kun siitä on laissa tai asetuksessa erityinen säännös.

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

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

vuotta, on yleensä tarkoituksenmukaista antaa ohjeet puoleksi vuodeksi kerrallaan.

Pykälän 3 momentin mukaan tukiviranomainen antaisi liikenne- ja viestintäministeriölle tukivuositain tiedot ehdotetun lain perusteella maksetuista tuista ja lain vaikutuksista merenkulun kehitykseen. Säännös vastaa nykyistä sääntelyä, joka perustuu liikenne- ja viestintäministeriön päätökseen ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain soveltamisesta. Tätä kautta liikenne- ja viestintäministeriö saisi pääosan tämän lain mukaisten tehtäviensä hoitamisen kannalta tarpeellisesta tiedosta.

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

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

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan tukiviranomainen valvoisi kauppa-alusluetteloon merkitsemisen edellytysten noudattamista ja tuen myöntämisen edellytysten oikeellisuutta. Tu-

kiviranomaisella on siten tarvittaessa mahdollisuus viran puolesta selvittää kauppa-alusluetteloon merkitsemisen lainmukaisten edellytysten noudattamista käytännössä esimerkiksi pyytämällä tarvittavaa selvitystä, joka ei liity tavanomaiseen tukimenettelyyn.

31 §. Tarkemmat säännökset. Pykälän mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä ehdotetun lain 14 ja 16 §:ssä tarkoitettua tuen hakemista ja selvitysten esittämistä koskevasta menettelystä, 19 §:ssä tarkoitettua tuen myöntämistä koskevasta menettelystä ja 21 §:ssä tarkoitettua tuen saajan ilmoitusvelvollisuudesta. Valtuus on tarpeen mahdollisten menettelyssä ongelmalliseksi osoittautuvien kysymysten ratkaisemiseksi yhdenmukaisella tavalla.

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

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

Pykälän 2 momentin mukaan ehdotettua lakia sovellettaisiin 1 päivänä tammikuuta 2008 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen. Tukien kirjanpitoisuuden selkeyden ja ennakoitavuuden takia lain soveltaminen on tarkoituksenmukaista liittää selkeästi vuodenvaihteeseen 2007 – 2008. Siksi lakia ehdotetaan sovellettavaksi 1 päivänä tammikuuta 2008 ja sen jälkeen ai-

heutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen, vaikka lain voimaan saattaminen edellyttää, että komissio on sen ensin hyväksynyt.

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

Pykälän 4 momentin mukaan ehdotetulla lailla kumottaisiin ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30 päivänä joulukuuta 1991 annettu laki (1707/1991) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Samalla ehdotetaan kumottavaksi myös laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta (625/2004) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

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

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

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain mukaisesti maksettavat tuet otettaisiin huomioon jo maksettuina tukina

myönnettäessä ehdotetun lain mukaisia samalta ajalta maksettavia tukia. Niinpä uuden lain mukaisia ensimmäisiä tukia määrättäessä vuonna 2008 otettaisiin huomioon lain mukaan 1 päivän tammikuuta 2008 ja lain voimaantulon väliseltä ajalta jo maksetut tuet siten, että hakijat saavat heille vanhan ja uuden lain mukaan kuuluvat tuet, mutta tukia ei makseta kahteen kertaan.

Pykälän 3 momentin mukaan maksuvapautuslain mukaisesti verottajalle maksamatta jätettyjen ennakonpidätysten määrä otetaan huomioon jo suoritettuna tukena määriteltäessä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavan lain mukaisen tuen määrää 1 päivän tammikuuta 2008 ja lain voimaantulon väliseltä ajalta.

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

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

1 §. Pykälän mukaan ehdotetulla lailla kumottaisiin 9 päivänä heinäkuuta 2004 annettu laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Laki on ehdotetun meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavan lain voimaantulon jälkeen tarpeeton, koska matkustaja-alusten ennakonpidätyksen maksuvapaus muuttuisi verotuesta vastaavan suuruisiksi pysyväksi suoraksi tueksi, joka määräytyisi matkustaja-aluksilla ja lastialuksilla samalla tavoin eli meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavan lain säännösten mukaisesti.

2 §. Pykälän 1 momentin mukaan tämä laki tulisi voimaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävänä ajankohtana. Lain voimaantulon liittäminen valtioneuvoston asetuksella säädettävään ajankohtaan on tar-

peen johtuen komission hyväksynnän tarpeesta. Komission hyväksynnän aikataulua ei voida ennalta arvioida.

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

1.3 Laki ulkomaalaislain 81 §:n muuttamisesta

81 §. *Työnteko ilman oleskelulupaa.* Lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavaa lakia. Nimikkeen ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelo sijasta käytettäisiin nimikettä kauppa-alusluettelo.

1.4 Laki merimieseläkelain 5 §:n muuttamisesta

5 §. *Lain soveltamisalan rajaukset.* Lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavaa lakia. Lain 5 §:ssä muutettaisiin viittaus lain nimikkeeseen.

1.5 Laki työntekijän eläkelain 4 §:n muuttamisesta

4 §. *Työsuhde.* Laissa oleva viittaus ehdotetaan muutettavaksi viittaukseksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavaan lakiin.

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

12 §. *Työnantajan vakuutusmaksuvelvollisuus* ja **15 §.** *Palkansaajan vakuutusmaksuvelvollisuus.* Laissa olevat viittaukset ehdotetaan muutettaviksi viittauksiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavaan lakiin.

1.7 Laki tonnistoverolain 8 §:n muuttamisesta

8 §. *Tonnistoverotettava alus.* Laissa oleva viittaus ehdotetaan muutettavaksi viittaukseksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavaan lakiin.

2 Voimaantulo

Esitykseen sisältyvät lait tulisivat voimaan valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettyään ajankohtana. Lakien voimaantulon liittäminen valtioneuvoston asetuksella säädettyään ajankohtaan on tarpeen johtuen komission hyväksynnän tarpeesta. Komission hyväksynnän aikataulua ei voida ennalta arvioida. Myös voimassa olevaa kauppa-alusluettelolakia muutettaessa on sovellettu vastaavaa soveltamista ja voimaantuloa koskevaa menettelyä. Ennen ehdotettujen lakien voimaantuloa voidaan ryhtyä lakien täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännökset ovat tarpeen tarvittavien meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavan lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien, kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

Lakeja sovellettaisiin 1 päivänä tammikuuta 2008 ja sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Ehdotetun meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettavan lain mukaisista viranomaisten toimivaltuuksista ja asetuksenantovaltuuksista säädetäisiin laissa ja asetuksenantovaltuudet on pyritty antamaan riittävän täsmällisinä ja tarkkarajaisina. Kauppa-alusluetteloön merkitsemisen sekä tuen hakemisen ja saamisen edellytykset sekä siirtymäsäännös on pyritty laatimaan siten, että ne täyttävät aluksen omistajien ja varustamotyönantajien yhdenvertaisuuden vaatimuksen. Ahvenanmaan itsehallinnollinen asema on otettu huomioon viranomaisten toimivaltuuksissa vastaavalla tavalla kuin aiemminkin. Työehtosopimuksia

koskevissa säännöksissä on otettu huomioon yhdistymisvapaus. Laki on laadittu siten, että oikeusturvan takeet pyritään turvaamaan tehokkaalla tavalla. Henkilötietojen suojaan sovellettaisiin henkilötietolain ja viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetun lain säännöksiä. Viranomaisen tiedonsaantioikeus henkilötietojen osalta rajoittuisi niihin tietoihin, jotka ovat välttämättömiä tuen määräämisen ja valvonnan kannalta. Tuen takaisinperintää koskevassa säännöksessä on otettu huomioon perustuslakivaliokunnan kannan-

otot (PeVL 46/2006 vp). Tukiviranomaisen jatkovalitusoikeuden perusteena on oikeuskäytännön yhtenäisyyden ylläpitäminen perustuslakivaliokunnan kannanoton mukaisesti (PeVL 4/2004 vp, PeVL 4/2005 vp ja PeVL 45/2006 vp).

Ehdotetut lait voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on suomalaisen kauppalaivaston kansainvälisen kilpailukyvyn parantaminen.

2 §

Lain soveltamisala

Valtion varoista myönnetään tukea meriliikenteessä käytettävien alusten miehistökustannusten kilpailukyvyn parantamiseksi siten kuin tässä laissa säädetään.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa;
- 2) *lastialuksella* sellaista alusta, joka ei ole matkustaja-alus;
- 3) *hinaajalla tai työntäjällä* sellaista lastialusta, joka on tarkoitettu hinaamiseen tai työntämiseen ja jota pääasiassa käytetään kuljettamiseen;
- 4) *meriliikenteellä* merialueella tapahtuvaa matkustajien tai lastin kuljettamista sekä hinaamista tai työntämistä; pääasiassa satamis-

sa suoritettavat hinaus- tai työntämistoiminnot taikka moottorikäyttöisten alusten avustaminen satamaan eivät ole meriliikennettä;

5) *matkustajalla* jokaista muuta henkilöä kuin aluksen päällikköä tai laivaväkeen kuuluvaa tai muuta, missä ominaisuudessa tahansa alukseen toimeen otettua tai siinä aluksen lukuun työskentelevää henkilöä; matkustajien lukumäärään ei kuitenkaan lueta yhtä vuotta nuorempia lapsia;

6) *pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä olevalla aluksella* alusta, joka on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan meriliikenteessä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai Suomen aluevesien ulkopuolella, mukaan lukien Saimaan kanavan kautta tapahtuva liikenne;

7) *tukivuodella* yhtä kalenterivuotta;

8) *tukiviranomaisella* Merenkululaitosta; sekä

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

2 luku

Kauppa-alusluettelo

4 §

Aluksen merkitseminen kauppa-alusluetteloon

Tukiviranomaisen on hakemuksesta merkittävä kauppa-alusluetteloon sellainen Suomen alusrekisterissä oleva matkustaja-alus, lastialus, hinaaja tai työntäjä, joka on tarkoi-

tettu tukivuotena toimimaan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä.

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

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

5 §

Aluksen poistaminen kauppa-alusluettelosta

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

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

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

3 luku

Kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella sovellettavat työoikeudelliset säännökset

6 §

Työehtosopimuksella sopiminen

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

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

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

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

7 §

Ulkomaisen työntekijöiden yhdistyksen asema

Poiketen siitä mitä työehtosopimuslain (436/1946) 1 §:n 1 momentissa säädetään, kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen työsuhteissa noudatettavan työehtosopimuksen voi tehdä, jolleivät asianomaiset suomalaiset työmarkkinaosapuolet ole tehneet samaa työtä koskevaa työehtosopimusta, myös sellainen ulkomainen työntekijöiden yhdistys, joka täyttää ammatillista järjestäytymisvapautta ja ammatillisen järjestäytymisoikeuden suojelua koskevassa Kansainvälisen työjärjestön sopimuksessa (SopS 45/1949) sekä järjestäytymisoikeuden ja kollektiivisen neuvottelu-oikeuden periaatteiden soveltamista koskevassa Kansainvälisen työjärjestön sopimuksessa (SopS 32/1951) asetetut edellytykset.

Työnantajan, jota sitoo kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen työsuhteissa

noudatettava työehtosopimus, on noudatettava työehtosopimuksen määräyksiä myös sellaisen työntekijän työsuhteessa, jossa ei muutoin olisi noudatettava työehtosopimusta.

8 §

Matkustaja-aluksia koskevat työoikeudelliset poikkeukset

Suomalaisella matkustaja-aluksella, joka saa kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa, ei sovelleta 6 §:n 2—4 momenttia eikä 7 §:ää säännöllisesti Suomeen suuntautuvassa liikenteessä.

9 §

Tuomioistuimien työsuhteita koskevissa riita- ja rikosasioissa

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

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

4 luku

Tuki

10 §

Tuen myöntämisen yleiset edellytykset

Tukiviranomaisen tulee myöntää tässä laissa tarkoitettu tuki, jos:

1) alus on merkitty kauppa-alusluetteloon ja se on täyttänyt kauppa-alusluetteloon mer-

kitsemisen edellytykset sinä aikana, jolta tukea haetaan;

2) aluksen miehistökustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne mahdollistavat kansainvälisesti kilpailukykyisen toiminnan meriliikenteessä, kun lisäksi otetaan huomioon tässä laissa tarkoitettu tuki;

3) alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä;

4) aluksella työskentelevien merenkulkijoiden verot ja työnantajamaksuja on maksettu Suomeen; sekä

5) aluksen miehistökustannusten alentamiseksi ei tukijakson aikana makseta muita kuin tämän lain nojalla myönnettäviä tukia.

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

11 §

Yleisesti verovelvollisen merenkulkijan merityötulon perusteella maksettavan tuen määrä

Tukena maksetaan tuloverolain (1535/1992) 9 §:n mukaisen yleisesti verovelvollisen merenkulkijan osalta määrä, joka vastaa tukijaksolta maksettua:

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

2) työnantajan sosiaaliturvamaksua;

3) työnantajan osuutta merimieseläkevaikutusmaksusta;

4) työnantajan osuutta työttömyysvakuutusmaksusta;

5) työnantajan osuutta tapaturmavakuutusmaksusta;

6) työnantajan osuutta ryhmähenkivakuutusmaksusta; sekä

7) työnantajan osuutta vapaa-ehtoista vapaa-ajan tapaturmavakuutus- ja vapaa-ajan lisäakuutusmaksusta.

12 §

Rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan aluksella tehdyn työn perusteella maksettavan tuen määrä

Tukena maksetaan tuloverolain 9 §:n mukaisen rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan kauppaluetteloon merkityltä alukselta saamasta palkkatulosta määrä, joka vastaa tukijaksolta maksettua:

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

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

5 luku

Tukimenettely

13 §

Tukijakso

Tukijaksot ovat 1 päivästä tammikuuta 30 päivään kesäkuuta ja 1 päivästä heinäkuuta 31 päivään joulukuuta. Tukivuosi on yksi kalenterivuosi.

Tukiviranomainen määrää hakemuksesta tukijaksoksi yhden kalenterikuukauden sellaiselle matkustajalukselle, joka saa kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa, sikäli kuin tuen myöntäminen perustuu kuukausittaisia maksuja koskeviin verohallinnolle toimitettuihin valvontailmoituksiin ja niiden mukaisiin verohallinnon antamiin maksutositteisiin.

14 §

Tuen hakeminen

Tukea voi hakea kauppaluetteloon merkityn aluksen suomalainen omistaja tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamotoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja. Tukea voi hakea myös Ahve-

nanmaalla kauppaluetteloon merkityn aluksen suomalainen omistaja tai, jos omistaja on ulkomaalainen, aluksella varustamotoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja.

Tukea haetaan tukiviranomaiselta kirjallisella hakemuksella. Hakemuksesta tulee ilmetä vaadittu tuki ja sen perusteet. Hakijan on allekirjoitettava hakemus. Tuen hakijan on annettava oikeat ja riittävät tiedot tuen myöntämisen kannalta tarpeellisista seikoista. Hakija voi allekirjoittaa hakemuksen myös sähköisellä allekirjoituksella.

Tukea haetaan tukijaksoittain tukiviranomaiselle toimitetulla hakemuksella neljän kuukauden kuluessa kunkin tukijakson päättymisestä.

15 §

Palkkakirjanpito

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

16 §

Tarvittavat tiedot ja selvitykset

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

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

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

Hakijan tulee tukijaksoittain toimittaa tukiviranomaiselle vakuutusyhtiön antama aluskohtainen selvitys tukijaksolta maksetuista merityötuloon perustuvista 11 §:ssä tarkoitetuista vakuutusmaksuista.

17 §

Tukiviranomaisen tiedonsaantioikeus

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

1) verohallinnolta tässä laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten tarpeelliset tiedot verohallinnolle toimitetuista valvontailmoituksista ja niiden perusteella maksetuista maksuista sekä ne verotiedot, jotka ovat välttämättömiä tukiviranomaisen harjoittaman tässä laissa säädetyn valvonnan toimeenpanemiseksi;

2) Merimieseläkekassalta tässä laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten aluskohtaiset tiedot Merimieseläkekassalle maksetuista eläkevakuutusmaksuista;

3) tullilaitokselta tässä laissa tarkoitetun tuen määrän selvittämistä ja valvontaa varten tiedot alusten liikennöinnistä.

Tukiviranomaisella on oikeus saada 1 momentissa tarkoitetut tiedot maksutta.

18 §

Valtakunnallisten työmarkkinajärjestöjen kuuleminen

Tukiviranomaisen on ennen asian ratkaisua kuultava asianomaisia valtakunnallisia työmarkkinajärjestöjä, jos se harkitsee tuen epäämistä kokonaisuudessaan tai pääosin.

Tukiviranomainen voi kuulla asianomaisia valtakunnallisia työmarkkinajärjestöjä ennakkoratkaisua koskevan hakemuksen johdosta.

Kuulemisessa on noudatettava, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään salassapitovelvoitteista.

19 §

Tuen myöntäminen

Tuki myönnetään hakemuksesta jälkikäteen 14, 16 ja 17 §:ssä tarkoitettuihin tietoihin ja selvityksiin perustuen 10 §:ssä tarkoitettujen tuen myöntämisen yleisten edellytysten täytyessä.

Tuen myöntämisen edellytykset tutkitaan alustavasti tukijaksoa koskevan hakemuksen käsittelyn yhteydessä, mutta ratkaistaan jälkikäteen koko tukivuodelta.

20 §

Ennakkoratkaisu

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

Ennakkoratkaisu annetaan enintään ratkaisun antamista seuraavan tukivuoden loppuun. Tukiviranomaisen on sovellettava ennakkoratkaisua siihen kalenterivuoteen, jota varten se on annettu. Sellaisen tuen hakemiseen, jota ennakkoratkaisu koskee, sovelletaan mitä 14 §:ssä ja muutoin tässä laissa säädetään.

Ennakkoratkaisua koskeva asia on käsiteltävä kiireellisenä.

21 §

Tuen saajan velvollisuus ilmoittaa muutoksista

Kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen suomalaisen omistajan tai aluksen ulkomaisen omistajan Suomeen rekisteröidyllä aluk-

sella varustamotoimintaa harjoittavan suomalaisen työnantajan on ilman aiheutonta viivytystä ilmoitettava tukiviranomaiselle kaikista sellaisista muutoksista, joilla voi olla vaikutusta aluksen kauppa-alusluettelossa pysymiseen tai siitä poistamiseen taikka tuen myöntämisen edellytyksiin tai määrään.

22 §

Tuen palauttaminen ja takaisinperintä

Jos tuen edellytysten ja määrän jälkikäteisarvioinnissa havaitaan, että hakijalle on perusteetta maksettu tukea, perusteetta maksettu tuki on perittävä takaisin Suomen valtiolle:

1) jos hakija on antanut kauppa-alusluetteloon merkitsemistä tai tukea hakessaan olennaisessa kohdassa väärän, harhaanjohtavan tai puutteellisen tiedon;

2) jos hakija on salannut aluksen kauppa-alusluetteloon hyväksymiseen tai tuen saamiseen olennaisesti vaikuttavia seikkoja;

3) jos hakija on kieltäytynyt kehotuksesta huolimatta antamasta kauppa-alusluettelopidon valvontaa varten tarvittavia tai tuen saamiseen liittyviä olennaisia tietoja, asiakirjoja tai muuta aineistoa; tai

4) jos tuki on muutoin myönnetty tai maksettu olennaisesti perusteettomasti tai virheellisin perustein.

Saamisen vanhentumiseen sovelletaan, mitä siitä erikseen säädetään. Jos tukea kuitenkin on maksettu 1 momentin 4 kohdan mukaisesti perusteettomasti tai virheellisin perustein, tuki voidaan määrätä palautettavaksi enintään siltä tukivuodelta, jolloin virhe havaittiin ja virheen havaitsemista edeltävältä tukivuodelta. Takaisinperinnästä voidaan luopua kokonaan tai osittain, jos se johtaisi ilmeisen kohtuuttomaan lopputulokseen.

Palautettavalle määrälle on maksettava tuen maksupäivästä korkoa, joka vastaa kulloinkin voimassa olevaa Suomen Pankin peruskorkoa lisättynä neljällä prosenttiyksiköllä. Jollei palautettavaa määrää makseta viimeistään asetettuna eräpäivänä, on sille maksettava vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n mukaisesti.

6 luku

Erinäiset säännökset

23 §

Tietojen käsittely

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

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

24 §

Vaitiolovelvollisuus

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

25 §

Tietojen säilyttäminen

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

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

26 §

Päätöksistä perittävät maksut

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

27 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

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

Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa valittamalla hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Sen lisäksi, mitä muutoksenhausta erikseen säädetään, tukiviranomaisella on oikeus valittaa hallinto-oikeuden tämän lain nojalla tekemästä päätöksestä, jos hallinto-oikeus on muuttanut tukiviranomaisen päätöstä tai kuonnut sen.

Tukiviranomaisen tämän lain mukaisesti määräämään maksuun haetaan muutosta siten kuin valtion maksuperustelain 11 b §:ssä säädetään.

28 §

Täytäntöönpano

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

Takaisinperintää koskevassa asiassa annettu päätös voidaan panna täytäntöön verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetun lain (706/2007) 3 §:ssä säädettyssä järjestyksessä.

29 §

Ilmoitukset ja tiedonannot

Tukiviranomainen ilmoittaa internet-sivuillaan kauppa-alusluetteloon merkitsemisen ja tuen myöntämisen edellytyksistä.

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

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

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

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

30 §

Valvontaviranomainen

Liikenne- ja viestintäministeriö valvoo tämän lain täytäntöönpanoa.

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

31 §

Tarkemmat säännökset

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

1) 14 ja 16 §:ssä tarkoitettusta tuen hakemista ja selvitysten esittämistä koskevasta menettelystä;

- 2) 19 §:ssä tarkoitetusta tuen myöntämisestä; ja
3) 21 §:ssä tarkoitetusta tuen saajan ilmoitusvelvollisuudesta.

32 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

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

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Tällä lailla kumotaan ulkomaanliikenteen kauppaluettelosta 30 päivänä joulukuuta 1991 annettu laki (1707/1991) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

33 §

Siirtymäsäännös

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

Ulkomaanliikenteen kauppaluettelosta annetun lain mukaisesti maksettavat tuet otetaan huomioon jo maksettuina tukina myönnettäessä tämän lain mukaisia samalta ajalta maksettavia tukia.

Eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annetun lain (625/2004) mukaisesti verottajalle maksamatta jätettyjen ennakonpidätysten määrä otetaan huomioon jo suoritettuna tukena määriteltäessä tämän lain mukaisen tuen määrää 1 päivänä tammikuuta 2008 ja lain voimaantulon väliseltä ajalta.

2.

Laki

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

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

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

2 §

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

3.

Laki**ulkomaalaislain 81 §:n muuttamisesta**

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

81 §

Työnteko ilman oleskelulupaa

Oikeus tehdä ansiotyötä ilman oleskelulupaa on ulkomaalaisella, joka:

3) työskentelee merimiehenä joko kauppaalustusluettelon merkityllä aluksella tai, tultuaan palvelukseen muualla kuin Suomessa,

aluksella, joka pääasiassa liikennöi ulkomais-
 ten satamien välillä;

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston
 asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan
 ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin
 toimenpiteisiin.

4.

Laki**merimieseläkelain 5 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 22 päivänä joulukuuta 2006 annetun merimieseläkelain (1290/2006) 5 §:n 2 momentin 2 kohta seuraavasti:

5 §

Lain soveltamisalan rajaukset

sosiaaliturva-asetuksen tai sosiaaliturvasopimuksen sovellettavaa lainsäädäntöä koskevien määräysten perusteella muuta seuraa; tai

Tämä laki ei koske työntekijää:

2) joka on työssä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain (/) mukaiseen kauppaluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa, jollei hän ole Suomen kansalainen tai vakituisesti Suomessa asuva eikä EY:n

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

5.

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

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

4 §

*Työsuhde*lain (/) mukaiseen kauppa-alusluetteloon
merkityssä suomalaisessa aluksessa.

Tämä laki ei koske työsuhdetta:

4) jossa työntekijä on työssä miehistön jäsenenä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

6.

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

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan työttömyysetuuksien rahoituksesta 24 päivänä heinäkuuta 1998 annetun lain (555/1998) 12 §:n 3 momentin 1 kohta ja 15 §:n 2 momentin 1 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 1301/2002, seuraavasti:

12 §

Työnantajan vakuutusmaksuvelvollisuus

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

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

15 §

Palkansaajan vakuutusmaksuvelvollisuus

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

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

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

7.

Laki

tonnistoverolain 8 §:n muuttamisesta

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

8 §

Tonnistoverotettava alus

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

1) yhtiön omistama, Suomen alusrekisteriin merkitty matkustaja-alus ja meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn paranta-

misesta annetussa laissa (/) tarkoitettuun kauppa-alusluetteloon merkitty lastialus, jolla se liikennöi tai jonka yhtiö on antanut miehistöineen vuokralle;

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 12 päivänä lokakuuta 2007

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

*Liite
Rinnakkaistekstit*

1.

Laki

ulkomaalaislain 81 §:n muuttamisesta

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

81 §

81 §

Työnteko ilman oleskelulupaa

Työnteko ilman oleskelulupaa

Oikeus tehdä ansiotyötä ilman oleskelulupaa on ulkomaalaisella, joka:

Oikeus tehdä ansiotyötä ilman oleskelulupaa on ulkomaalaisella, joka:

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

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

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

2.

Laki**merimieseläkelain 5 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 22 päivänä joulukuuta 2006 annetun merimieseläkelain (1290/2006) 5 §:n 2 momentin 2 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

5 §

Lain soveltamisalan rajaukset

Lain soveltamisalan rajaukset

Tämä laki ei koske työntekijää:

Tämä laki ei koske työntekijää:

2) joka on työssä ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991) mukaisessa kauppa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa, jollei hän ole Suomen kansalainen tai vakituisesti Suomessa asuva eikä EY:n sosiaaliturva-asetuksen tai sosiaaliturvasopimuksen sovellettavaa lainsäädäntöä koskevien määräysten perusteella muuta seuraa; tai

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

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

3.

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

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

Voimassa oleva laki

4 §

Työsuhde

 Tämä laki ei koske työsuhdetta:

4) jossa työntekijä on työssä miehistön jäsenenä ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991) mukaiseen kauppa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa.

Ehdotus

4 §

Työsuhde

 Tämä laki ei koske työsuhdetta:

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

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

4.

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

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan työttömyysetuuksien rahoituksesta 24 päivänä heinäkuuta 1998 annetun lain (555/1998) 12 §:n 3 momentin 1 kohta ja 15 §:n 2 momentin 1 kohta, sellaisina kuin ne ovat laissa 1301/2002, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

12 §

12 §

*Työnantajan vakuutusmaksuvelvollisuus**Työnantajan vakuutusmaksuvelvollisuus*

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

1) työntekijä, joka palvelee ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991) mukaiseen kauppa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa ja joka ei asu Suomessa;

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

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

15 §

15 §

*Palkansaajan vakuutusmaksuvelvollisuus**Palkansaajan vakuutusmaksuvelvollisuus*

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

1) työntekijä, joka palvelee ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain mukaiseen kauppa-alusluetteloon merkityssä suomalaisessa aluksessa ja joka ei asu Suomessa;

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

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

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

5.

Laki**tonnistoverolain 8 §:n muuttamisesta**

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

8 §

8 §

Tonnistoverotettava alus

Tonnistoverotettava alus

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

1) yhtiön omistama, Suomen alusrekisteriin merkitty matkustaja-alus ja ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetussa laissa (1707/1991) tarkoitettuun kauppa-alusluetteloon merkitty lastialus, jolla se liikennöi tai jonka yhtiö on antanut miehistöineen vuokralle;

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

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

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.