

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport, av 4 § i lagen om sjömanspensioner och av sjöarbetstidslagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport ändras. Samtidigt föreslås det också ändringar i lagen om sjömanspensioner och sjöarbetstidslagen.

Lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport föreslås bli ändrad så att det förfarande som iakttas i fråga om begränsat skattskyldiga sjömän och som innebär att källskatt och arbetsgivares socialskyddsavgift återbetalas i form av stöd också ska gälla passagerarfartyg i utrikes sjöfart.

Dessutom ska stödet gälla lastfartyg som går i sådan inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens, och som är besiktade för åtminstone Östersjötrafik och har en bruttodräktighet på minst 500. Detsamma gäller

bogserbåtar och skjutbogserare med en bruttodräktighet på minst 300.

Samtidigt föreslås lagen om sjömanspensioner bli ändrad så att den också ska tillämpas på arbetstagare som arbetar på stödberättigade fartyg i inrikes sjöfart.

Också i sjöarbetstidslagen föreslås ändringar. Till vissa delar ska arbetsgivarens rätt att få ersättning för resekostnader av statliga medel utvidgas till att omfatta kostnader för resor i samband med avlösning av besättning.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2009 och avses bli behandlad i samband med den.

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

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÄN MOTIVERING .....	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÄGE .....	4
2.1 Lagstiftning och praxis.....	4
Utvidgning av stödet enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.....	4
Utvidgad tillämpning av lagen om sjömanspensioner.....	5
Ersättning för kostnader för avlösning av besättning .....	6
Sjömanslagen .....	6
Semesterlagen för sjömän .....	6
Avlösning i utrikes sjöfart .....	7
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	7
Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (Meddelande C(2004) 43 från kommissionen).....	7
Den internationella utvecklingen.....	8
2.3 Bedömning av nuläget .....	8
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	9
3.1 Målsättning .....	9
3.2 De viktigaste förslagen.....	10
Stödet för begränsat skattskyldiga utvidgas till passagerarfartyg .....	10
Stödet utvidgas till cabotage.....	10
Pensionsförsäkringssystemet för sjömän utvidgas till stödberättigat cabotage.....	11
Stödet till avlösning av besättning utvidgas .....	11
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	11
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	11
4.2 Konsekvenser för myndigheterna .....	12
4.3 Miljökonsekvenser .....	12
4.4 Samhälleliga konsekvenser .....	13
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	13
5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial .....	13
5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats.....	13
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	13
DETALJMOTIVERING .....	15
1 LAGFÖRSLAG .....	15
1.1 Lag om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.....	15
1.2 Lag om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner.....	17
1.3 Lag om ändring av sjöarbetstidslagen.....	17
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER.....	18
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	18
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN OCH LAGSTIFTNINGSORDNING .....	18
LAGFÖRSLAGET .....	19
om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport .....	19
om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner .....	20

om ändring av sjöarbetstidslagen .....	21
BILAGA .....	22
PARALLELLTEXT .....	22
om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport .....	22
om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner .....	24

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

I sitt program framhåller statsminister Matti Vanhanens andra regering: "Den finländska sjöfartens konkurrenskraft förbättras så att den ligger på samma nivå som i de viktigaste konkurrentländerna med hjälp av de stödformer som tillåts av EU och genom en revidering av beskattningen av rederier. Tonnageskattelagstiftningen revideras så att den skall bli konkurrenskraftig. Ibrukttagandet av generella avsättningar utreds. Målet för havspolitikerna är att trygga en positiv utveckling av den finska handelsflottan, sysselsättningen av finländska sjöfarare samt försörjningsberedskapen".

Lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) och lagarna om ändring av vissa lagar som har samband med den trädde i kraft den 1 mars 2008.

Stödet på grundval av lagen, det så kallade stödet till bemanningskostnader, ges ut för kostnader som uppkommer den 1 januari 2008 eller senare.

I motiveringen till propositionen om lagen sägs det att stödet till bemanningskostnader kommer att omvärderas, när en helhetslösning som gäller alla åtgärder för att förbättra den finska sjöfartens konkurrenskraft ska tas fram. Med helhetslösning avses dels stöd till bemanningskostnader, dels en revidering av tonnageskattelagstiftningen och stöd till kostnader för avlösning av besättning.

När riksdagen antog lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport, godkände den samtidigt bland annat följande uttalande i sitt svar (RSv 111/2007 rd):

"Riksdagen förutsätter att regeringen vidtar åtgärder för att stödet ska utsträckas till att i viss omfattning också gälla cabotagetrafik i Finland som drivs på en internationellt konkurrensutsatt marknad när vittgående beslut nästa gång fattas om bättre konkurrensfördelar för den finska sjöfarten."

Nu föreslås det att stödet för bemanningskostnader utsträcks till att i viss omfattning också gälla cabotage. Samtidigt föreslås det också att lagen om sjömanspensioner (1290/2006) ändras och att sjöarbetstidslagen (296/1976) får bestämmelser om stöd för kostnader för avlösning av besättningen. Propositionen hänger samman med en separat proposition med förslag till lag om ändring av tonnageskattelagen. Det gemensamma och samlade målet med propositionerna är att Finlands sjöfart ska bli lika konkurrenskraftig som sjöfarten i de viktigaste konkurrentländerna.

### 2 Nuläge

#### 2.1 Lagstiftning och praxis

Utvidgning av stödet enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport

Lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport och vissa lagar som hänger samman med den trädde i kraft den 1 mars 2008. Stödet för bemanningskostnader som beviljas med stöd av lagen ges ut för kostnader som uppstår från och med den 1 januari 2008.

Genom lagen upphävdes lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) och samtidigt upphävdes lagen om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkställdes på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg (625/2004). En av de viktigaste reformerna var att stödet till kostnader för bemanning av passagerarfartyg infördes permanent till fullt belopp. Däremot infördes inte alla förslag om utvidgad tillämpning som lades fram under beredningen, till exempel att stödet i viss omfattning också skulle gälla inrikes sjöfart.

Finlands stöd för att minska fartygens bemanningskostnader kan jämföras med nettolönerna i vissa konkurrentländer, bland andra Sverige och Danmark, för rederiet, alltså arbetsgivaren, får på ansökan i efterskott tillbaka den skatt som har tagits ut på lönerna och de lagstadgade lönebikostnaderna.

I dag beviljas handelsfartygen ungefär 94,8 miljoner euro på årsnivå, varav lastfartygen står för cirka 38,3 miljoner euro och passagerarfartygen för ungefär 56,5 miljoner euro.

Stödet för bemanningskostnader har anpassats till det högsta beloppet enligt EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjötransport och kan inte höjas mer per fartyg med undantag för stödet för källskattepliktiga anställda på passagerarfartyg. Det har dock setts som ett problem att vissa fartyg som är utsatta för internationell konkurrens inte ingår i stödssystemet.

På 2000-talet har utvecklingen inom Finlands handelsflotta gått neråt. Däremot har det inte skett några större förändringar i antalet fartyg eller tonnage de senaste två åren. I slutet av 2005 fick 115 handelsfartyg i utrikes fart handelsfartygsstöd. Deras totala bruttodräktighet var 1,37 miljoner. I slutet av 2007 var siffrorna 115 fartyg och 1,35 miljoner. En del av det gamla tonnage har sålts, medan det samtidigt har kommit till en del nya fartyg under finsk flagg. Handelsflottan har dock fortfarande en högre genomsnittsal-

der än i EU i stort sett. För närvarande är de fartyg som finns i handelsfartygsförteckningen i genomsnitt 19,5 år gamla. Rederierna har just nu beställningar på ungefär tretton fartyg.

På senare år har de finländska sjömännen blivit färre. Uppgifter i Sjöfartsverkets register över sjömän visar att sjömännen minskade från 9 418 till 7 952 personer mellan 2000 och 2007, en minskning med cirka 16 procent räknat i årsverken.

Räknat i årsverken fanns det cirka 6 600 personer på fartygen i utrikes sjöfart 2007. På de fartyg som omfattas av stödssystemet arbetar det i dagsläget 5 500 sjömän. Av dem arbetar ungefär 3 450 på passagerarfartyg och cirka 2 050 på lastfartyg. Den utländska personalen, där svenska och estniska sjömän är de största grupperna, utgjorde 3,4 procent av de anställda på finländska handelsfartyg 2007.

#### Utvidgad tillämpning av lagen om sjömanspensioner

I 4 § i lagen om sjömanspensioner anges tillämpningsområdet. Lagen tillämpas på arbetstagare som utför arbete som avses i sjömanslagen på finländska handelsfartyg i utrikesfart, på sjögående finländska bärgnings- eller fiskefartyg som används i förvärvssyfte eller på andra finländska isbrytarfartyg än hamnisbrytare. På de villkor som nämns i 4 § tillämpas lagen också på handelsfartyg i utrikesfart som hyrts ut till en utländsk redare. Vidare tillämpas den på arbetstagare som arbetar någon annanstans än på ovan nämnda fartyg, när det är fråga om tillfälligt arbete som hör samman med sjöfart och som utförs på förordnande av arbetsgivaren.

Däremot tillämpas inte lagen om sjömanspensioner på inrikes trafik. I tillämpningsområdet ingår all trafik som avses i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport och dessutom annan trafik. När lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport föreslås bli ändrad för att också till viss del gälla cabotage, är det samtidigt befogat att anpassa tillämpningsområdet för

lagen om sjömanspensioner till tillämpningsområdet för stödlagstiftningen.

Ersättning för kostnader för avlösning av besättning

Anställda på finländska fartyg har i vissa situationer rätt att resa till sitt hemland på arbetsgivarens bekostnad. Det finns bestämmelser om detta i sjömanslagen (423/1978) och i semesterlagen för sjömän (433/1984). På vissa villkor betalar staten hälften av kostnaderna för resorna. På grundval av den gällande lagstiftningen är stödet till avlösning av besättning ungefär 0,3 miljoner euro om året.

#### Sjömanslagen

Arbetstagare bosatta i Finland har enligt 52 § i sjömanslagen rätt till fri resa till sina hemorter då anställningsförhållandet upphör någon annanstans än i deras hemland. De har också rätt till uppehälle. En förutsättning är att anställningen har fortgått i sex månader utan avbrott. Också arbetstagare från Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har rätt att få fri hemresa när anställningen upphör någon annanstans än i deras hemland. Rätten gäller inte om en arbetstagare har haft möjlighet att under de senast förflutna tre månaderna säga upp sitt arbetsavtal i någon hamn i sitt hemland.

Om fartyget inom förloppet av en månad från det att rätten till fri hemresa uppkom beräknas anlöpa en hamn, därifrån hemresan kan ordnas till avsevärt lägre kostnader, måste arbetstagaren vara kvar i arbetet tills fartyget når hamnen. Hemresan börjar först från hamnen.

Då en arbetstagare säger upp eller häver sitt arbetsavtal ska han samtidigt begära fri hemresa. Staten betalar hälften av kostnaderna för hemresan. Vidare betalar staten också då hälften av resekostnaderna för att en arbetstagare i stället måste skickas till fartyget från Finland.

I 53 § i sjömanslagen föreskrivs det om fri resa med anledning av smittsam sjukdom eller krigsfara. Arbetstagare har rätt till fri resa med uppehälle om orsaken till att anställningen upphör är att arbetstagarens hälsa kan

äventyras av en smittsam sjukdom eller fartyget löper risk att uppbringas av krigförande eller att bli utsatt för krigsskada. De har också rätt till fri resa när de på egen begäran permitteras på grund av krigsfara eller smittsam sjukdom.

Rätten till fri resa enligt 53 § i sjömanslagen avser resa till närmaste ort där arbetsavtalet hade kunnat upphöra efter uppsägning från arbetsgivarens sida. Rätten enligt 53 § är subsidiär i förhållande till rätten till fri hemresa enligt 52 §. Arbetstagare som säger upp sitt arbetsavtal eller anhåller om permittering ska samtidigt begära fri hemresa.

Staten betalar hälften av resan om arbetstagaren är bosatt i Finland eller är medborgare i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Också när en arbetstagare skickas till fartyget från Finland i stället för någon annan betalar staten hälften av resan.

I sjömanslagen föreskriver 54 § om fri resa i särskilda fall. Arbetsgivaren ska bekosta hela resan i vissa av de fall som räknas upp. Staten ersätter en del av kostnaderna för resan bara i samband med faderskaps- eller föräldraledighet eller vårdledighet och när arbetsavtalet upphör efter provotiden och arbetstagaren därför har rätt att få fri resa. I sådana fall står staten för hälften av kostnaderna. Dessutom betalar staten hälften av kostnaderna för resan när en annan arbetstagare skickas i stället från Finland.

#### Semesterlagen för sjömän

Bestämmelser om fri resa i samband med semester finns i 16 § i semesterlagen för sjömän. Semesterberättigade arbetstagare har rätt till fri resa med fritt uppehälle till den ort i vars hamn semestern ska ges. Hamnen kan vara en hamn i Finland om arbetstagaren är från Finland eller är bosatt i Finland. Övriga arbetstagare ska få semester i en hamn i sitt hemland eller i den hamn där arbetsavtalet har ingåtts. Efter semestern har arbetstagarna rätt att få fri resa tillbaka till fartyget.

Rätten till fri resa gäller inte om arbetstagaren redan tidigare under samma kvalifikationsperiod har utnyttjat förmånen. Rätten gäller inte heller en kvalifikationsperiod då en arbetstagare har utnyttjat sin rätt till fria resor i samband med faderskaps- eller föräld-

raledighet eller vårdledighet enligt 54 § 3 mom. i sjömanslagen och om semester eller del av den har getts i samband med dessa familjledigheter.

Arbetstagaren måste själv betala skillnaden, om det beräknas att fartyget inom en månad från det att rätten till semester har uppkommit anländer till en hamn, därför en resa för semester kan anordnas till avsevärt lägre kostnader än om resan skulle inledas direkt när rätten till semester har uppkommit, och arbetstagaren inte vill skjuta fram sin avresa så mycket att den börjar i den hamnen.

Staten betalar hälften av kostnaderna för fria resor enligt semesterlagen för sjömän. I vissa fall kan resor från hamnen till arbetstagarens hemort betalas med statliga medel.

#### Avlösning i utrikes sjöfart

Bestämmelser om arbetstiderna på finländska fartyg i utrikes sjöfart ingår i sjöarbetstidslagen. Med stöd av 20 b § har arbetsgivar- och arbetstagarföreningar vars verksamhetsområde omfattar hela landet rätt att i vissa fall avtala om arbetstider som avviker från sjöarbetstidslagen. Bestämmelser om arbetstider och anknytande avlösningssystem ingår i de kollektivavtal som arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna har ingått.

Med avlösningssystem avser man att arbetstagarnas arbets- och fritidsperioder avlöser varandra så regelbundet som möjligt. I kollektivavtalen för sjöfartsområdet skiljer sig reglerna en aning från varandra, men många av dem har i stort sett likadana bestämmelser. Ett typiskt drag är att man arbetar en längre period och därefter är ledig. Relationen varierar 2:1—1:1. I fjärrtrafik får arbetsperioden pågå högst sexton veckor och i annan utrikes sjöfart åtta veckor. Det är vanligast att arbetsperioden är antingen fyra eller sex veckor lång. Arbetsgivaren betalar kostnaderna för resor vid avlösning av besättning enligt avlösningssystemet, för resor som besättning som ska vara ledig gör till Finland och för resor när ny besättning kommer till fartyget. Staten bekostar ingenting av dessa resor.

I många situationer ersätter staten de kostnader som uppstår när arbetstagare reser hem och ny personal ska skickas i stället till farty-

get. Med stöd av sjömanslagen och sjöarbetstidslagen ersätts 10—15 procent av arbetsgivarnas alla kostnader för resor med statliga medel. Men största delen av resekostnaderna för avlösning av besättning i utlandet ersätts inte.

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

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

Det finns inga direktiv eller förordningar i EU om statligt stöd till sjötransport, utan kommissionen har lämnat ett meddelande om gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Däremot har rådet antagit förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget.

I artikel 80.2 i EG-fördraget utesluts sjöfart och luftfart ur gemenskapens konkurrensregler och transportpolitik. Enligt artikeln kan rådet genom särskilt beslut utvidga bestämmelserna till att också gälla dessa. Vad gäller sjöfart har rådet antagit en förordning (EEG) nr 4055/86 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land och förordning (EEG) nr 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstater (cabotage).

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

Riktlinjerna tillämpas bara på sjöfart, alltså transport av last eller passagerare till sjöss. Kommissionen kan godkänna att sjötransporter också omfattar sjöbogsring av bl.a. andra fartyg eller oljeplattformar.

Bogsering omfattas endast av riktlinjerna, om mer än 50 procent av bogseringsverksamheten som utförs av en bogserbåt under ett visst år utgör sjötransport. Bogseringsverksamhet som huvudsakligen utförs i hamnar eller som innebär att man hjälper ett självdrivet fartyg in i hamnen utgör inte sjötransport i den mening som avses i kommissionens meddelande.

När det gäller regelbunden persontransport inom gemenskapen läggs fokus på att trygga arbetstillfällena för gemenskapsmedborgare. Därför får stöd till trafik med passagerarfartyg mellan hamnar i gemenskapen bara beviljas sjöfolk från gemenskapen och därmed avses medborgare i medlemsstaterna i Europeiska gemenskapen eller medborgare i stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

I kapitel 4 i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport säger kommissionen att stöd för avlösning av besättning brukar minska kostnaderna för anställning av sjöfolk från gemenskapen, i synnerhet av sjöfolk som arbetar ombord på fartyg i långfartstrafik. Stödet, som tillsammans med andra stöd inte får vara högre än taket i kapitel 11, kan därför beviljas som betalning eller ersättning för hemfärdskostnader för sjöfolk från gemenskapen som arbetar ombord på medlemsstatsregistrerade fartyg.

I riktlinjerna lägger kommissionen fast den högsta tillåtna stödnivån. I taket ingår också stöd till avlösning av besättningen. Summan av stöd får inte överskrida totalbeloppet av inbetalade skatter och socialförsäkringsavgifter för sjöfartsverksamhet och sjöfolk.

#### Den internationella utvecklingen

De viktigaste konkurrentländerna dit finskt tonnage de senaste åren har flaggats ut är bland andra Sverige, Estland, Nederländerna, Storbritannien, Tyskland, Luxemburg och Bahamas, om man ser till den finska sjöfartens internationella konkurrenskraft.

Stödet till cabotage varierar stort mellan länderna. Öcabotage stöds inte alls i Tyskland, Nederländerna, Belgien och Irland. Däremot stöder Danmark, Norge, Storbritannien, Grekland, Frankrike och Italien öcabotage i olika former. Danmark ger inte ut nå-

got generellt statligt stöd, men staten erbjuder ersättning enligt ingånget avtal om turtätheten är tillräckligt stor. Också andra villkor kan ställas. Danska staten upphandlar öcabotage hos olika företag. Sverige inför ett stöd till öcabotage åtminstone för trafik mellan fastlandet och Gotland från och med 2009, då stödet kommer att gälla den inrikestrafik som staten upphandlar.

I Norge får stöd till arbetsgivarens lönekostnader också ges ut för öcabotage.

Storbritannien betalar stöd till sjöfarten bara för trafiken mellan skotska fastlandet och de skotska öarna. Stödet ges direkt till färjerederierna. Grekiska staten beviljar standardstöd som varierar enligt destinationen. Det behöriga ministeriet anger vilka hamnar som får ingå i stödet och hur stort stödets får vara. I Frankrike kan man få stöd för utredningar som bedömer förutsättningarna för att starta nya korta sjörutter och stöd för att inleda verksamheten på dem. Dessutom kan stöd ges ut till företag med transportformer som ersätter landsvägstrafik.

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

### 2.3 Bedömning av nuläget

Enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport är källskattepliktiga sjömän på lastfartyg stödberättigade beträffande källskatt och arbetsgivares socialskyddsavgift. Källskatteskyldiga är sjömän med hemort någon annanstans än i Finland, oberoende av om de är från något EU-land som Sverige eller Estland eller från ett tredjeland. År 2007 stod källskatten för ungefär en procent av de skatter som ingick i stödet för lastfartygens bemanningskostnader. Tillgången till arbetskraft har kunnat tryggas tack vare att de käll-



skattepliktiga anställda på lastfartyg är stödberättigade. Samma år stod källskatten för ungefär 0,6 procent av de skatter som ingick i stödet för passagerarfartygens bemanningskostnader. Det skulle underlätta möjligheterna att få arbetskraft om källskatten och arbetsgivares socialskyddsavgift också skulle ingå i stödet till passagerarfartygens bemanningskostnader. Dessutom kunde fartygen lättare anställa personal som behärskar passagerarnas språk och känner till deras kultur.

För att stöd enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport ska ges ut krävs det att villkoret för utrikes sjötrafik är uppfyllt. Därför ger inrikes sjötrafik och sådan utrikes sjötrafik där över hälften av verksamhetstiden är inrikes sjötrafik inte rätt till stöd. Följaktligen utsätts fartyg som seglar i inrikes sjötrafik för hård internationell konkurrens eftersom cabotage har öppnats för fri internationell konkurrens i EU. Allt oftare seglar fartyg i inrikes trafik i Finland under utländsk flagg och får ofta stöd för utrikes sjöfart från något annat land när de arbetar på den finländska kusten. Detta har därför setts som ett problem både för sysselsättningen bland finländska sjömän och för försörjningsberedskapen. Bogserbåtar och skjutbogserare som förflyttar lastpråmar är utsatta för internationell konkurrens. Fartygen i öcabotage, framför allt mellan Åland och finska fastlandet, konkurrerar internationellt med fartyg under svensk och estnisk flagg. De finländska oljetransporterna har till nästan 90 procent flaggats ut och seglar under svensk, norsk och portugisisk flagg.

I cross trade utanför finländska hamnar är kostnaderna för avlösning av besättning så höga att lönsamheten blir lidande.

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

#### **3.1 Målsättning**

I ett land som Finland med perifert läge och där utrikeshandeln är beroende av sjötransporter över Östersjön spelar egen handelsflotta en viktig roll. Redan försörjningsberedskapen kräver att Finland har ett tillräckligt stort eget tonnage. Men ingenstans

har det angetts hur många fartyg och vilken typ av fartyg det behövs. Det är en allmän uppfattning att det nuvarande tonnaget närmar sig riskzonen om man ser till försörjningsberedskapen.

Inte bara för försörjningsberedskapen är handelsflottan viktig. Finland behöver sin handelsflotta också för att kunna behålla sin sjöfartskompetens. Kompetensen behövs för många andra ändamål, för statliga fartyg, lotsning, isbrytning, sjömätning, hamnarna, skeppsbyggnad och förvaltningen.

Andra faktorer som talar för eget tonnage och egen sjöfartskompetens är sjösäkerheten, med tanke på att Finland har en lång kust full med grund, samt kapaciteten att ta hand om transporter i svåra vinterförhållanden och effekterna för sysselsättningen. De unga söker sig till sjöfartsområdet om handelsflottan kan erbjuda jobb. Det i sin tur har en positiv effekt för utvecklingen av utbildningen inom området.

Fraktintäkterna kommer huvudsakligen Finland till godo när fartygen seglar under finsk flagg. Till exempel 2005 var de finländska rederiernas inkomster från utrikes trafik 1 985 miljoner euro. Av beloppet stod finskägda fartyg för 57 procent, 1 131 miljoner euro. Resten var inkomster från fartyg hyrda i utlandet. De inkomster som blev kvar i Finland var 1 208 miljoner euro efter att utgifterna till utlandet hade dragits av, bland annat hamnavgifter och bränsle. Utan eget tonnage hade vi varit tvungna att betala beloppet till utlandet. Stöden till rederierna utgör inte mer än 7—8 procent av fraktinkomsterna.

Samtidigt skapar rederiverksamheten efterfrågan på många andra delområden i sjöfartsklustret, bland annat för varv, underleverantörer, finansinstitut och försäkringsbolag. I studien Suomen meriklusteri 2008 framhålls det att det finländska sjöfartsklustret är ett funktionellt kluster av ett flertal marina näringar, där företagen och aktörerna i klustret samverkar intimt och på så sätt drar nytta av nätverken. Sjöfartsklustret sysselsätter drygt 43 000 personer i verksamheter direkt anknutna till sjöfartssektorn och det har direkta och indirekta effekter för alla sektorer i hela samhället. Det finns 66 rederier i Finland och 2006 var deras omsättning 2 460

miljoner euro med en personalstyrka på 9 560 anställda.

Undersökningen lyfter också fram aspekter på försörjningsberedskapen. Avgörande för den är om vi i en eventuell krissituation har tillgång till tillräckligt många fartyg under finsk flagg och fartyg där Finland har bestämmande inflytande. Därutöver behövs det kvalificerat sjöfolk med nödvändig kompetens som behärskar särförhållandena i Finland. Bästa sättet att uppfylla målen för försörjningsberedskapen är att se till att våra finländska rederier kan arbeta på samma villkor som rederierna i de viktigaste konkurrensländerna. Då kan man förvänta sig nya fartyg under finsk flagg samtidigt som unga människor kommer att visa fortsatt intresse för sjöfartsområdet.

De ökande transportererna på Östersjön, särskilt de ökande ryska transportererna, erbjuder finländska rederier nya möjligheter, framhålls det i studien. Men för att den finländska handelsflottan ska kunna växa krävs det dock att de möjligheter som EU erbjuder utnyttjas fullt ut. Enligt studien är den mest brådskande åtgärden att skattesystemet inom sjöfartsnäringen ses över för att Finland ska få en konkurrenskraftig tonnageskattning inklusive reservmöjligheter.

Genom att införliva källskattepliktiga på passagerarfartyg i stödsystemet avser propositionen att särskilt trygga tillgången till arbetskraft och att medverka till att passagerarfartygen kan anställa personal som behärskar de språk som passagerarna talar. I cabotage är målet framför allt att trygga de finländska fartygens konkurrenskraft i den hårda konkurrensen och i den sjötrafik som subventioneras av många andra länder. Målet med stödet till avlösning av besättning är att ge finländska företag större konkurrenskraft i cross trade.

### 3.2 De viktigaste förslagen

Stödet för begränsat skattskyldiga utvidgas till passagerarfartyg

Stödet till bemanningskostnaderna på passagerarfartyg föreslås bli utvidgat och permanent vara utformat på samma sätt som för

lastfartyg, det vill säga att också källskatt och arbetsgivares socialskyddsavgift ska ersättas i form av stöd för begränsat skattskyldiga. Därmed efterstävas en utjämning av skillnaderna mellan passagerarfartyg och lastfartyg och möjligheter för andra än personer med hemort i Finland att ta anställning på passagerarfartyg. Stödet gäller bara två stödposter. Däremot gäller stödet för allmänt skattskyldiga sju stödposter och där är det totala stödbeloppet en aning större än vid stödet för begränsat skattskyldiga. Därmed får sjömän bosatta i Finland inte sämre villkor än sjömän med hemort någon annanstans. Effekterna av stödet kommer att följas upp för att villkoren för finländska sjömän ska kunna tryggas i tillräcklig omfattning.

Stödet utvidgas till cabotage

Stödet föreslås bli utvidgat till cabotage som är utsatt för internationell konkurrens på Finlands vattenområden dels mellan öar och hamnar vid havskusten, dels mellan hamnar vid havskusten. Detta innebär att fartyg som minst hälften av sin verksamhetstid går utrikes sjöfart eller i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens omfattas av stödet. För fartyg som på grundval av inrikes sjöfart ingår i stödsystemet kommer dock bara större lastfartyg alternativt bogserbåtar och skjutbogserare som i sin verksamhet utsätts för internationell konkurrens i fråga. Passagerarfartyg i inrikes sjöfart ska inte ingå i stödsystemet.

För att få stöd i inrikes sjöfart måste lastfartyg ha en bruttodräktighet på minst 500 och bogserbåtar och skjutbogserare en bruttodräktighet på minst 300. Dessutom krävs det att de är besiktade för åtminstone trafik på Östersjön eller för ännu mer krävande förhållanden, till exempel för närsjöfart i Engelska kanalen, Europatrafik eller fjärrtrafik. Med stödet vill man trygga konkurrenskraften för lastfartyg som seglar till Åland och mellan hamnar på den finländska havskusten. På Åland och i Finska viken och Bottniska viken utsätts lastfartygen och bogserbåtarna för närvarande för konkurrens från i synnerhet trafik under estnisk och svensk flagg. Tankfartyg som går mellan hamnar i

Finland utsätts i dagsläget för konkurrens mest från fartyg under svensk, norsk och vissa andra länders flagg. Hamnbogsering ingår inte i stödsystemet.

Pensionsförsäkringssystemet för sjömän utvidgas till stödberättigat cabotage

Pensionsförsäkringssystemet för sjömän föreslås bli utvidgat till vissa delar av cabotage. Lagen om sjömanspensioner ska tillämpas på finländska lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare som går i inrikes sjöfart och är inskrivna i handelsfartygsförteckningen enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.

För närvarande ingår inte inrikes sjöfart i pensionsförsäkringssystemet för sjömän. Nu föreslås det att arbete till sjöss på stödberättigade fartyg ska ingå i systemet. Stödberättigade är lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 500 och bogserbåtar och skjutbogserare med en bruttodräktighet på minst 300. Enligt förslaget ska försäkringsavgift för sjömanspension betalas för dem som arbetar där. För närvarande är arbetsgivarens sjömansförsäkringsavgift som berättigar till stöd 11 procent av sjöarbetsinkomsten.

Pensionsförsäkringssystemet ska gälla alla fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen, men stöd ska bara betalas ut om stöd villkoren är uppfyllda. Följaktligen kommer inte till exempel fartyg som huvudsakligen seglar i inrikes sjöfart på insjöar, fartyg i hamnbogsering, lastfartyg med en bruttodräktighet under 500 och bogserbåtar och skjutbogserare med en bruttodräktighet under 300 att ingå i pensionsförsäkringssystemet för sjömän. Om fartyget inte är besiktat för minst Östersjötrafik eller ännu mer krävande förhållanden ingår de anställda inte heller i pensionsförsäkringssystemet.

Stödet till avlösning av besättning utvidgas

Arbetsgivarna föreslås få större rätt att få ersättning för resekostnader från statliga medel. I första hand ska kostnader som uppkommer för resor till eller från Finland vid

avlösning av besättning vara ersättningsgilla. Också resor från fartyg i hamnar utanför Finland till någon annan stat som är medlem i Europeiska unionen eller till en stat som ingår i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och resor till fartyg i hamnar utanför Finland från någon annan stat som är medlem i Europeiska unionen eller från en stat som ingår i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet får ingå i stödet enligt ett preliminärt ställningstagande från Europeiska kommissionen. Procentsatsen är densamma som andra resekostnader som staten ersätter. Staten ersätter alltså hälften av resekostnaderna vid avlösning av besättning utanför Finland i annan finländsk utrikes sjöfart än reguljär linjetrafik på Finland. En förutsättning är att fartyget är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och huvudsakligen går i utrikes sjöfart. Resekostnader för avlösning av besättning i Finland ska således inte ersättas, och inte heller resekostnader för avlösning av besättning utanför Finland, om fartyget går i reguljär linjetrafik på Finland. Arbets- och näringsministeriet är stödmyndighet precis som nu vid andra ersättningar för avlösning av besättning enligt den gällande lagen.

## 4 Propositionens konsekvenser

### 4.1 Ekonomiska konsekvenser

Stöden ökar när lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport ändras. Beräknat utifrån det nuvarande fartygsbeståndet och personalstyrkan på fartygen kommer kostnadseffekten grovt taget att uppgå till cirka 0,9 miljoner euro om året. År 2009 beräknas kostnadseffekten uppgå till 0,55 miljoner euro.

Stödet kommer att öka med uppskattningsvis 0,2 miljoner euro om året när begränsat skattskyldiga på passagerarfartyg införlivas i stödsystemet. På passagerarfartyg som går i reguljär passagerartrafik mellan gemenskapshamnar får stödet ges ut bara för EU- och EES-medborgare.

I dagsläget seglar ett fartyg under finsk flagg i öcabotage mellan Åland och det fins-

ka fastlandet. Stödet för bemanningskostnader ökar därmed med 0,25 miljoner euro om året. I dag finns det ett fartyg under finsk flagg som går i kustcabotage. Stödet för bemanningskostnader ökar därmed med 0,45 miljoner euro om året. Just nu finns det inga bogserbåtar eller skjutbogserare i Finland som uppfyller kraven på bruttodräktighet och är besiktad för Östersjötrafik eller ännu mer krävande förhållanden och arbetar med annat än hamnbogsering.

De ändringar i lagen om sjömanspensioner som föreslås i anknytning till ändringarna i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport resulterar i dagsläget inte i att fler arbetstagare införlivas i personkretsen för lagen om sjömanspensioner. Lagändringar gäller bara sjöfolk som redan nu ingår i Sjömanspensionskassans pensionssystem enligt de gällande bestämmelserna. På grund av den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet kan arbetstagare som enligt den gällande lagstiftningen inte omfattas av tillämpningsområdet för lagen om sjömanspensioner i fortsättningen komma att kunna försäkras enligt lagen om sjömanspensioner. För tillfället är det omöjligt att bedöma hur många personer det kan gälla och hur det utvidgade tillämpningsområdet kommer att påverka eurobeloppen för statens andel enligt 152 § i lagen om sjömanspensioner.

Det utvidgade stödet till avlösning av besättning innebär att statens utgifter ökar med minst ungefär 650 000 euro om året. De finländska rederiernas kostnader för hemresor för besättning på fartyg i utrikes sjöfart är cirka 2,2 miljoner euro om året. Redan med stöd av sjömanslagen och semesterlagen för sjömän ersätter staten 310 000 euro av kostnaderna.

Sammanfattningsvis ökar utgifterna i statsbudgeten med cirka 1,55 miljoner euro årligen av de föreslagna stödfaktorerna.

För att extra stöd ska få betalas måste Finland anmäla stödet till Europeiska kommissionen. De föreslagna tilläggen beräknas inte överskrida taket i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.

Stöd för bemanningskostnader i budgetpropositionen för 2009

Förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (31.30.43)	95,223 miljoner euro
Vissa former av sjömansservice (32.40.51)	1,450 miljoner euro
Statens andel av sjömanspensionskassans utgifter (33.40.50)	46,400 miljoner euro
Avdrag för sjöarbetsinkomst	25,000 miljoner euro
<b>SAMMANLAGT</b>	<b>168,073 miljoner euro</b>
Årsverken (31.8.2008)	5 300
Stöd i euro /årsverke	31 712

I siffrorna ingår också statsandelen enligt sjömansservicelagen (447/2007) och alla statsandelar till arbetsgivarna för sjömännens resekostnader, statens andel av Sjömanspensionskassans utgifter och effekterna av avdraget för sjöarbetsinkomst för statsfinansernas vidkommande.

#### 4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Stödmyndigheten, Sjöfartsverket, får en aning fler uppgifter när stödet utvidgas, men med hänsyn till antalet fartyg kommer uppgifterna att vara mindre än 10 procent av hela arbetsbördan. Också arbets- och näringsministeriet och Sjömanspensionskassan får en del arbete till.

#### 4.3 Miljökonsekvenser

Den föreslagna bruttodräktighetsgränsen på 500 för lastfartyg och på 300 för bogserbåtar och skjutbogserare i inrikes sjöfart betyder att säkerhetsnivån och utrustningen på fartygen i Finlands kustvatten är anpassade till strängare förhållanden än tidigare. Det medverkar till att förebygga sjöolyckor och motverka skador på den marina miljön. I övrigt har förslaget inga större miljöeffekter.

#### 4.4 Samhälleliga konsekvenser

Den internationella konkurrenskraften för fartyg som seglar under finländsk flagg har direkta effekter för hur många finländska anställda det finns inom branschen och i ett större perspektiv på hur stort det finländska sjöfartsklustret är och att det kan bevara sin kompetens. I sjöfartsklustret ingår inte bara sjötransporter, utan också hamnar, lastnings- och lossningsfunktioner, annan företagsverksamhet inom rederierna, utredning och utbildning inom sjöfartsområdet, administrationen inom sjöfartsområdet och varvsindustrin och dess underleverantörer. Förslagen ger fartyg under finsk flagg bättre möjligheter att konkurrera med fartyg under andra flagg och stärker därmed det finländska sjöfartsklustret och förbättrar försörjningsberedskapen i sjötrafiken mellan hamnarna på den finländska kusten.

### 5 Beredningen av propositionen

#### 5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet och vid Sjöfartsverket, Sjömanspensionskassan och arbets- och näringsministeriet. Den hänger samman med revideringen av tonnageskattelagstiftningen som bereds i finansministeriet.

Den 17 juni 2008 behandlade finanspolitiska ministerutskottet en utredning av tillståndet för den finländska handelsflottans konkurrenskraft som hade sammanställts av kommunikationsministeriet, finansministeriet och arbets- och näringsministeriet. Ministerutskottet antecknade utredningen för kännedom och tillstyrkte den fortsatta beredningen av ändringen av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport: att det utreds om bestämmelserna om att återbetala källskatt och arbetsgivares socialskyddsavgifter för begränsat skattskyldiga kan samordnas och stödet utvidgas till att omfatta vissa nya fartygsgrupper. Dessutom förordade ministerutskottet att beredningen av ändringen i sjöarbetslagen fortsätter och att det då utreds om stödet för avlösning av besättning kan gälla vissa rese-

kostnader som arbetsgivarna har på fartyg som huvudsakligen går i utrikes sjötrafik. Också den fortsatta beredningen av ändringen av tonnageskattelagen fick klartecken. Enligt ett ställningstagande från finanspolitiska ministerutskottet ska ändringarna behandlas när regeringen beslutar om budgetpropositionen för 2009.

#### 5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Den 4 september 2008 begärde kommunikationsministeriet utlåtande av följande: justitieministeriet, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Ålands landskapsregering, länsstyrelsen på Åland, Försörjningsberedskapscentralen, Sjömanspensionskassan, Sjöfartsverket, Rederierna i Finland rf, Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbevälsförbund ry, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund ry, Finlands Sjömans-Union FS-U rf, Finlands Näringsliv EK, Finlands Hamnförbund rf, Hamnoperatörerna rf, Kristina Cruises Ab, Mopro Oy och ESL Shipping Oy.

I utlåtandena understöddes lagförslagen. Rederierna i Finland rf konstaterade i sitt utlåtande att sådana konkurrensförbättrande åtgärder som är i bruk i vissa konkurrentländer och som också borde tas i bruk i Finland inte finns med i förslagen. Finlands Näringsliv EK och Hamnoperatörerna rf ansåg att stödet borde utvidgas till att också gälla offshoreverksamhet. Kristina Cruises Ab framförde att stödet borde utvidgas till att gälla inrikes passagerarfartygstrafik. Mopro Oy ansåg att den cabotage-trafik som ska få stöd också borde omfatta trafiken via Saima kanal till kusthamnarna eller Åland.

### 6 Samband med andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2009 och avses bli behandlad i samband med den. Lagförslagen innehåller bestämmelser om utvidgat stöd som träder i kraft 2009 och gäller begränsat skattskyldiga personer på passagerarfartyg och sjöfolk på lastfartyg och på bogserbåtar och skjutbose-

rare i inrikes sjöfart och avlösning av besättning. För att stödet ska kunna beviljas 2009 måste lagförslagen behandlas i samband med budgetpropositionen för 2009.

Propositionen har samband med propositionen med förslag till lag om ändring av

tonnageskattelagen som bereds i finansministeriet. Båda propositionerna syftar till att konkurrenskraften inom den finländska sjöfarten ska ligga på samma nivå som i de övriga medlemsstaterna i Europeiska gemenskapen.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

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

**3 §. Definitioner.** I den nya 6 a punkten avses med fartyg som huvudsakligen går i inrikes sjöfart ett fartyg som över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i sjöfart på Finlands territorialvatten mellan finska hamnar. I inrikes sjöfart ingår all trafik på Finlands territorialvatten mellan hamnar på Finlands havskust, men definitionen inbegriper inte insjöhamnar eller insjötrafik. Definitionen inbegriper dels trafik mellan Åland och det finska fastlandet, dels trafik mellan hamnar på havskusten på det finska fastlandet.

Definitionen är relaterad till stödet för så kallat cabotage. Det krävs att vissa extra villkor är uppfyllda om ett fartyg anhåller om stöd på grundval av cabotage. Ett villkor är att det ska vara ett lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 500 eller en bogserbåt eller en skjutbogserare med en bruttodräktighet på minst 300 och ett annat att fartyget är besiktat för Östersjötrafik, när sjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik. Dessutom ska det gå att bevisa att fartyget går i sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens. Detta innebär vanligen att det på samma rutter finns fartyg som seglar under utländsk flagg.

**4 §. Inskrivning i handelsfartygsförteckningen.** Ett fartyg kan skrivas in i handelsfartygsförteckningen på flera olika grunder om flera av villkoren i 1—3 punkten är uppfyllda. För fartygstrafik är villkoret att det finns en fast avsikt och förutsättningar att vara verksam i den planerade trafiken. Till skillnad från detta är kravet för att få stöd att trafiken ska existera och uppfylla villkoren och att bemanningskostnaderna ska ha funnits och uppfylla villkoren.

I paragrafen motsvarar 1 mom. 1 punkten innehållet i 4 § 1 mom. i den gällande lagen.

Enligt den föreslagna nya 2 punkten ska ett lastfartyg som är infört i det finska fartygsregistret och har en bruttodräktighet på minst 500 skrivas in i handelsfartygsförteckningen. Enligt 3 punkten ska bogserbåtar och skjutbogserare som är införda i det finska fartygsregistret och har en bruttodräktighet på minst 300 skrivas in i handelsfartygsförteckningen. Fartyget måste vara besiktat för Östersjötrafik, när sjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik och under stödåret vara avsett att huvudsakligen gå i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens. Bruttodräktigheten anges i besiktningsdokumenten. Bruttodräktigheten 500 för lastfartyg och 300 för bogserbåtar och skjutbogserare är den gräns i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) som innebär att fartyg med en bruttodräktighet över denna gräns lyder under de internationella SOLAS-bestämmelserna. Det kan anses klart att dessa fartyg har en säkerhetsnivå och egenskaper som gör att de lämpar sig för rutter med internationell konkurrens åtminstone på Östersjön.

Fartyget måste vara besiktat för Östersjötrafik, när sjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik. Enligt punkten räcker det inte med att fartyget är besiktat för inrikes sjöfart. Kravet på besiktning medverkar till att garantera att fartyget arbetar i en miljö med internationell konkurrens och har kapacitet att också gå mellan hamnar i Finland och i andra länder. Var fartyget är i trafik framgår av besiktningsdokumenten. Under stödåret måste fartyget vara avsett att huvudsakligen gå i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens. Det betyder att det i liknande förhållanden också ska finnas fartygstrafik under utländsk flagg. I detaljmotiven till 3 § 6 a punkten beskrivs innebörden av inrikes sjötrafik närmare.

**10 §. Allmänna villkor för beviljande av stöd.** Förslaget innebär att också inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens (så kallat ö- och kustcabotage) i viss

omfattning ska ingå i stödsystemet. Rätt att få stöd har då lastfartyg i utrikes sjötrafik, men också lastfartyg med en bruttodräktighet på minst 500 samt bogserbåtar och skjutbogsere med en bruttodräktighet på minst 300, förutsatt att de går i inrikes sjöfart. Fartygen i inrikes sjöfart måste vara besiktade för åtminstone Östersjötrafik och vara utsatta för internationell konkurrens.

Stödmyndigheten ska bevilja stöd om alla villkor i 1–5 punkten i 1 mom. är uppfyllda. Stödet får inte förenas med villkor som inte ingår i lagen. Däremot kan stödet inte beviljas om någon av punkterna i lagen inte uppfylls. Stödet beviljas på grundval av lag och rättsprövning kan tillämpas på beviljandeprocessen.

Dessutom måste kraven på bruttodräktighet i 4 § 1 mom. vara uppfyllda, också när trafiken bara delvis är inrikes sjöfart. Likaså måste de kraven på trafikområde som anges i besiktningensbeviset vara uppfyllda för den tid som stödet gäller.

I 1 mom. 3 punkten är kravet att fartyget under stödåret huvudsakligen har använts i utrikes sjöfart eller att ett fartyg som avses i 4 § 1 mom. 2 eller 3 punkten under stödåret huvudsakligen har använts i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens eller i utrikes sjöfart.

Villkoret för trafik enligt 1 mom. 3 punkten kan uppfyllas på olika sätt. För det första uppfylls kravet om ett fartyg som finns i handelsfartygsförteckningen under stödåret huvudsakligen har gått i utrikes sjöfart. Villkoret för att ett fartyg ska få skrivas in i handelsfartygsförteckningen redovisas närmare i detaljmotiven till 4 § 2 och 3 punkten.

Ett annat fall enligt 1 mom. 3 punkten då stöd villkoret uppfylls är ett fartyg som avses i 4 § 1 mom. 2 eller 3 punkten under stödåret huvudsakligen har använts i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens eller i utrikes sjöfart. Därmed stöds så kallat cabotage till sjöss mellan Finska hamnar. Stöd villkoret saknas om ett fartyg huvudsakligen går i insjötrafik. Stöd villkoret uppfylls också då trots att fartyget mindre än hälften av sin verksamhetstid går i utrikes sjöfart och mindre än hälften i inrikes sjötrafik, om den sammanlagda tiden för utrikes och inrikes sjötrafik utgör minst hälften av verksamhets-

tiden. I detaljmotiven till 4 § 2 och 3 punkten redogörs det närmare för vad som avses med fartyg enligt 4 § 1 mom. 2 eller 3 punkten. Om fartyget åtminstone delvis måste gå i inrikes sjöfart för att trafikkravet ska vara uppfyllt, måste fartyget vara utsatt för internationell konkurrens. Villkoret förklaras närmare i detaljmotiveringen till 4 § 2 punkten. När cabotagestöd anhålls för fartygets utrikes sjöfart, kan man i princip utgå från att rutten är utsatt för internationell konkurrens. Genom denna bestämmelse utsträcks stödet till SOLAS-fartyg som transporterar last inom ramen för internationell konkurrens, ibland på den finländska kusten, ibland i transporter till utlandet.

**12 §. Stöd som betalas utifrån begränsat skattskyldiga sjömäns arbete ombord.** Enligt 1 mom. betalas det för begränsat skattskyldiga sjömän utifrån deras löneinkomst från arbete ombord på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen ett stöd som motsvarar källskatten och arbetsgivares socialskyddsavgift för löneinkomsten.

Stödet föreslås bli utvidgat, vilket innebär att det också ska gälla källskatten och arbetsgivares socialskyddsavgift för arbete ombord på passagerarfartyg enligt samma villkor som för arbete på lastfartyg. Reformen införs genom att 12 § 2 mom. i den gällande lagen upphävs. Momentet föreskriver att det stöd som avses i 1 mom. dock inte betalas ut för löneinkomst från arbete ombord på ett finskt passagerarfartyg som får medföra fler än 120 passagerare. Efter ändringen kommer det för begränsat skattskyldiga sjömän att utifrån deras löneinkomst från arbete ombord på ett passagerarfartyg ges ut ett stöd som motsvarar källskatten och arbetsgivares socialskyddsavgift för löneinkomsten. Samma regler kommer alltså att gälla som för lastfartyg. Källskatt betalas i stället för förskottsnehållning på sjöarbetsinkomst för arbetstagare med hemort någon annanstans än i Finland. Ändringen avser att underlätta för rederierna att få arbetskraft, men den tanken är inte att ge finländska sjömän sämre villkor än sjömän med hemort någon annanstans. Hur källskatten bestäms för begränsat skattskyldiga sjömäns löneinkomster beskrivs närmare i detaljmotiven till 12 § i lag 1277/2007. Arbetsgivares socialskyddsavgift som stöd-



faktor beskrivs i detaljmotiven till 11 § 1 mom. 2 punkten i lag 1277/2007.

### 1.2 Lag om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner

**4 §.** *Arbetstagare som omfattas av lagens tillämpningsområde.* Det föreslås att lagen om sjömanspensioner ändras så att den överensstämmer med de föreslagna ändringarna i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.

Lagens 4 § 1 mom. ändras så att tillämpningsområdet kompletteras med cabotage som föreslås berättiga till stöd enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. Tillämpningsområdet kommer då att omfatta sådant arbete enligt sjömanslagen som utförs på finländska lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare i inrikes sjöfart som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. Bestämmelserna föreslås ingå i en ny 4 punkt i 4 § 1 mom. Samtidigt blir den nuvarande 4 punkten 5 punkt och den nuvarande 5 punkten 6 punkt.

För att lagen om sjömanspensioner ska kunna tillämpas på arbete ombord måste fartyget vara inskrivet i handelsfartygsförteckningen. Enligt ändringen måste lastfartyg ha en bruttodräktighet på minst 500 och bogserbåtar och skjutbogserare en bruttodräktighet på minst 300. Dessutom måste fartyget vara besiktat för åtminstone Östersjötrafik eller för mer krävande förhållanden, till exempel för närsjötrafik, Europatrafik eller fjärrtrafik. För att lagen ska kunna tillämpas krävs det också att fartyget huvudsakligen går i inrikes sjötrafik. Det innebär att fartyget över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i sjöfart på finskt territorialvatten mellan hamnar i Finland. Inrikes trafik som innebär hamnbogsering eller insjötrafik räknas inte till inrikes sjötrafik.

### 1.3 Lag om ändring av sjöarbetstidslagen

**19 b §.** *Ersättning för kostnader vid avlösning av besättning.* Sjöarbetstidslagen före-

slås få en ny 19 b § som föreskriver om rätt för arbetstagare att få ersättning av statens medel för resekostnader som uppstår vid avlösning av besättning. I 1 mom. ingår bestämmelser om statens ersättningsskyldighet och villkoren för att få ersättning.

Ersättningen ska vara 50 procent av kostnaderna. Resekostnader innefattar också kostnader för uppehälle som kan uppkomma under resan. Ett villkor för att få ersättning är att det är fråga om ett fartyg som avses i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport och att fartyget huvudsakligen går i utrikes sjöfart. Ett fartyg anses huvudsakligen gå i utrikes sjöfart, om det under mer än hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i trafik mellan Finland och utländska hamnar eller utanför Finlands territorialvatten. Den tid som fartyget inte har varit i trafik, till exempel på grund av dockning, räknas inte in i verksamhetstiden. Om ett fartyg huvudsakligen går i Finlands territorialvatten ersätts inte kostnaderna, inte ens när fartyget tillfälligt går i utrikes trafik.

För att rätt till ersättning ska uppkomma förutsätts dessutom att fartyget är inskrivet i handelsfartygsförteckningen. Närmare bestämmelser om detta finns i 4 § i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.

Bara resekostnader som uppkommer vid avlösning av besättning utanför Finland ska ersättas. Ersättningen ska bara gälla resor från fartyget till Finland eller från Finland till fartyget och resor från fartyget till någon annan stat som är medlem i Europeiska unionen eller en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och resor därifrån.

Kostnaderna för avlösning av besättningen ersätts inte om fartyget går i reguljär linjetrafik på Finland. Det beror på att besättningen på sådana fartyg kan avlösas i Finland på samma sätt som på fartyg i inrikes trafik. Däremot ska regelbunden linjetrafik mellan andra länder berättiga till ersättning. Den föreslagna nya ersättningen kommer inte att kunna ges ut, om ett fartyg går i reguljär linjetrafik på Finland, vilket är fallet med de flesta passagerarfartyg och ropax-fartyg som är inregistrerade i handelsfartygsförteckningen.

Ersättning för resekostnader ska ansökas skriftligt hos arbets- och näringsministeriet. Arbetsgivaren måste anhålla om ersättning inom ett år räknat från utgången av det kalenderår då rätten uppkom. Rätten till ersättning upphör om ansökan lämnas in efter fristen. Arbets- och näringsministeriets beslut får överklagas genom besvär. För besvär rätt, behörig förvaltningsdomstol och andra besvärfrågor gäller vad som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996) utifrån hänvisningsbestämmelsen i 2 mom.

Redan med stöd av den gällande lagstiftningen har arbetsgivaren rätt att få ersättning för kostnader för arbetstagarnas resor och det finns flera olika kriterier. För tydlighetens skull föreslås paragrafen få ett 3 mom. som föreskriver att arbetsgivaren med stöd av 19 b § i sjöarbetstidslagen inte har rätt att få ersättning för resor som avses i sjömanslagen eller för andra resor som avses i semesterlagen för sjömän än de som avses i 19 b §. Övriga ersättningsbestämmelser finns i 52—56 § i sjömanslagen och 16 § i semesterlagen för sjömän.

## **2 Närmare bestämmelser**

Närmare bestämmelser om ikraftträdandet av de föreslagna lagarna utfärdas genom förordning av statsrådet.

## **3 Ikraftträdande**

De föreslagna lagarna ska träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs närmare genom förordning av statsrådet efter att kommissionen har godkänt stödet. Lagarna ska tillämpas på stöd som betalas ut för kostnader som uppkommer den 1 januari 2009 eller senare och på pensionsförsäkringspremier. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

## **4 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning**

De föreslagna nya definitionerna ges på lagnivå.

Strävan har varit att de föreslagna ändringarna i bestämmelserna om inskrivning i handelsfartygsförteckningen och stöd villkoren och stödbeloppen och ändringen av tillämpningsområdet för lagen om sjömanspensioner samt bestämmelser om ersättning för kostnader vid avlösning av besättning ska vara tillräckligt exakt avgränsade och uppfylla kraven på likabehandling och rättssäkerhet.

De föreslagna lagarna kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

*Lagförslaget*

## 1.

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

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen av den 21 december 2007 om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) 12 § 2 mom.,  
*ändras* 4 § 1 mom. och 10 § 1 mom. 3 punkten, samt  
*fogas* till 3 § en ny 6 a-punkt som följer:

## 3 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

6 a) *fartyg som huvudsakligen går i inrikes sjöfart* ett fartyg som över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i sjöfart på Finlands territorialvatten mellan finska hamnar,

3) bogserbåtar och skjutbogserare som har en bruttodräktighet på minst 300, är besiktade för Östersjötrafik, närsjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik och under stödåret är avsedda att huvudsakligen gå i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens.

## 10 §

*Allmänna villkor för beviljande av stöd*

Stödmyndigheten ska bevilja stöd, om

3) fartyget under stödåret huvudsakligen har använts i utrikes sjöfart eller är ett i 4 § 1 mom. 2 eller 3 punkten avsett fartyg som under stödåret huvudsakligen har använts i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens eller i utrikes sjöfart,

## 4 §

*Inskrivning i handelsfartygsförteckningen*

Stödmyndigheten ska på ansökan i handelsfartygsförteckningen skriva in sådana i det finska fartygsregistret införda

1) passagerarfartyg, lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare som är avsedda att huvudsakligen gå i utrikes sjöfart under stödåret,

2) lastfartyg som har en bruttodräktighet på minst 500, är besiktade för Östersjötrafik, närsjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik och under stödåret är avsedda att huvudsakligen gå i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens,

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

Denna lag tillämpas på stöd som betalas ut för kostnader som har uppkommit den 1 januari 2009 eller senare.

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

## 2.

**Lag****om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen av den 22 december 2006 om sjömanspensioner (1290/2006) 4 § 1 mom. som följer:

## 4 §

*Arbetstagare som omfattas av lagens tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på arbetstagare som utför i sjömanslagen avsett arbete

- 1) på ett finländskt handelsfartyg i utrikesfart,
- 2) på ett sjögående finländskt bärgnings- eller fiskefartyg som används i förvärvssyfte,
- 3) på ett annat finländskt isbrytarfartyg än en hamnisbrytare,
- 4) på sådana finländska lastfartyg, bogserbåtar eller skjutbogserare som huvudsakligen går i inrikes sjöfart och är inskrivna i handelsfartygsförteckningen enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007),

5) på ett sådant finländskt handelsfartyg i utrikesfart som hyrts ut till en utländsk redare i huvudsak obemannat, förutsatt att arbetstagaren står i anställningsförhållande till fartygets ägare eller en av denna anlitad arbetsgivare, och

6) någon annanstans än på fartyg som avses i 1—5 punkten, när det är fråga om tillfälligt arbete som utförs på förordnande av arbetsgivaren.

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

Denna lag tillämpas från och med den 1 januari 2009.

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

## 3.

**Lag****om ändring av sjöarbetstidslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*fogas* till sjöarbetstidslagen av den 9 april 1976 (296/1976) en ny 19 b § som följer:

## 19 b §

*Ersättning för kostnader vid avlösning av besättning*

Vid avlösning av besättning utanför Finland får arbetsgivaren ersättning av statens medel för hälften av kostnaderna för resor mellan fartyget och en medlemsstat i Europeiska unionen eller en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om det är fråga om ett fartyg som huvudsakligen går i utrikes sjöfart och som avses i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007), och fartyget är inskrivet i handelsfartygsförteckningen. Kostnaderna för avlösning av besättning ersätts inte, om de har uppkommit när fartyget går i reguljär linjetrafik på Finland.

Ansökan om ersättning för resekostnader ska göras skriftligt hos arbets- och närings-

ministeriet. Arbetsgivarens rätt att få ersättning av statens medel förfaller, om arbetsgivaren inte har ansökt om ersättning inom ett år från utgången av det kalenderår då rätten uppkom. Arbets- och näringsministeriets beslut får överklagas så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

För resor som avses i 52—56 § i sjömanslagen (423/1978) eller 16 § i semesterlagen för sjömän (433/1984) har arbetsgivaren inte rätt till ersättning av statens medel enligt denna paragraf.

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

Denna lag tillämpas på ersättning som betalas ut för kostnader som har uppkommit den 1 januari 2009 eller senare.

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

Helsingfors den 3 oktober 2008

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

## 1.

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

I enlighet med riksdagens beslut  
upphävs i lagen av den 21 december 2007 om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) 12 § 2 mom.,  
ändras 4 § 1 mom. och 10 § 1 mom. 3 punkten, samt  
fogas till 3 § en ny 6 a-punkt som följer:

*Gällande lydelse*

3 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

4 §

*Inskrivning i handelsfartygsförteckningen*

Stödmyndigheten ska på ansökan i handelsfartygsförteckningen skriva in sådana i det finska fartygsregistret införda passagerarfartyg, lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare som är avsedda att huvudsakligen gå i utrikes sjöfart under stödåret.

*Föreslagen lydelse*

3 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

6 a) **fartyg som huvudsakligen går i inrikes sjöfart** ett fartyg som över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i sjöfart på Finlands territorialvatten mellan finska hamnar,

4 §

*Inskrivning i handelsfartygsförteckningen*

Stödmyndigheten ska på ansökan i handelsfartygsförteckningen skriva in sådana i det finska fartygsregistret införda.

1) passagerarfartyg, lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare som är avsedda att huvudsakligen gå i utrikes sjöfart under stödåret,

2) lastfartyg som har en bruttodräktighet på minst 500, är besiktade för Östersjötrafik, närsjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik och under stödåret är avsedda att huvudsakligen gå i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3) bogserbåtar och skjutbogserare som har en bruttodräktighet på minst 300, är besiktade för Östersjötrafik, närsjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik och under stödåret är avsedda att huvudsakligen gå i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens.

10 §

Allmänna villkor för beviljande av stöd

Stödmyndigheten ska bevilja stöd som avses i denna lag, om

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

12 §

Stöd som betalas utifrån begränsat skattskyldiga sjömäns arbete ombord

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

10 §

Allmänna villkor för beviljande av stöd

Stödmyndigheten ska bevilja stöd, om

3) fartyget under stödåret huvudsakligen har använts i utrikes sjöfart eller är ett i 4 § 1 mom. 2 eller 3 punkten avsett fartyg som under stödåret huvudsakligen har använts i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens eller i utrikes sjöfart,

12 §

Stöd som betalas utifrån begränsat skattskyldiga sjömäns arbete ombord

(2 mom. upphävs)

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

Denna lag tillämpas på stöd som betalas ut för kostnader som har uppkommit den 1 januari 2009 eller senare.

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

## 2.

**Lag****om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen av den 22 december 2006 om sjömanspensioner (1290/2006) 4 § 1 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

## 4 §

*Arbetstagare som omfattas av lagens tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på arbetstagare som utför i sjömanslagen avsett arbete

- 1) på ett finländskt handelsfartyg i utrikesfart,
- 2) på ett sjögående finländskt bärgnings- eller fiskefartyg som används i förvärvssyfte,
- 3) på ett annat finländskt isbrytarfartyg än en hamnisbrytare,

4) på ett sådant finländskt handelsfartyg i utrikesfart som hyrts ut till en utländsk redare i huvudsak obemannat, förutsatt att arbetstagen står i anställningsförhållande till fartygets ägare eller en av denna anlita arbetsgivare, och

5) någon annanstans än på fartyg som avses i 1—4 punkten, när det är fråga om tillfälligt arbete som *hör samman med sjöfart och som* utförs på förordnande av arbetsgivaren.

*Föreslagen lydelse*

## 4 §

*Arbetstagare som omfattas av lagens tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på arbetstagare som utför i sjömanslagen avsett arbete

- 1) på ett finländskt handelsfartyg i utrikesfart,
- 2) på ett sjögående finländskt bärgnings- eller fiskefartyg som används i förvärvssyfte,
- 3) på ett annat finländskt isbrytarfartyg än en hamnisbrytare,

4) på sådana finländska lastfartyg, bogserbåtar eller skjutbogserare som huvudsakligen går i inrikes sjöfart och är inskrivna i handelsfartygsförteckningen enligt lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007),

5) på ett sådant finländskt handelsfartyg i utrikesfart som hyrts ut till en utländsk redare i huvudsak obemannat, förutsatt att arbetstagen står i anställningsförhållande till fartygets ägare eller en av denna anlita arbetsgivare, och

6) någon annanstans än på fartyg som avses i 1—5 punkten, när det är fråga om tillfälligt arbete som utförs på förordnande av arbetsgivaren.

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

*Denna lag tillämpas från och med den 1 januari 2009.*

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