

RP 145/2016 rd

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport ändras så att stödordningen utvidgas till att även gälla sådana specialfartyg som används för sjömätning. Syftet med ändringen är att förbättra de finländska sjömätningfartygens konkurrenskraft efter att Europeiska kommissionen har godkänt motsvarande utvidgningar av stödordningar i vissa konkurrerande länder. Utvidgningen av stödordningen till att omfatta specialfartyg ska enbart gälla sjömätningfartyg, vars verksamhet är utsatt för internationell konkurrens och för vilka den internationella konkurrensen har hårdnat betydligt efter att andra länder, i synnerhet Sverige, har infört bemanningsstöd för sjömätningfartyg.

I lagen föreslås också ändringar som är nödvändiga för att beakta vissa ändringar som har gjorts i skattelagstiftningen. Sådana ändringar är lagen om beskattningsförfarandet beträffande skatter som betalas på eget initiativ (RP 29/2016 rd), som träder i kraft vid ingången av 2017, och de ändringar som nyligen genom lag 887/2013 har gjorts i lagen om beskattning av begränsat skattskyldig för inkomst (627/1978). Det ska också göras vissa ändringar och preciseringar i lagen, genom vilka man avhjälper olika missförhållanden som har konstateras vid tillämpningen av lagen under de åtta år som lagen har varit i kraft. Bland annat klargörs det vilken inverkan inskrivning i handelsfartygsförteckningen har på beviljandet av stöd, preciseras definitionen av sjötransport och verksamhetstid och ändras reglerna för bestämmande av räntan på stöd som återkrävs.

Dessutom föreslås det i propositionen att lagen om sjömanspensioner ändras så att lagens tillämpningsområde även omfattar arbetstagare som arbetar ombord på sjömätningfartyg. Detta gör det möjligt att betala även sådant stöd som motsvarar arbetsgivares pensionsförsäkringsavgift enligt lagen om sjömanspensioner.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2017 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagarna ska träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet, efter det att kommissionen har godkänt ändringen av stödordningen.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	4
2.1 Lagstiftning och praxis.....	4
2.2 EU-lagstiftningen	5
2.3 Bedömning av nuläget	6
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	7
3.1 Målsättning	7
3.2 De viktigaste förslagen.....	7
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	9
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	9
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	9
4.3 Samhälleliga konsekvenser	10
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	10
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	11
DETALJMOTIVERING	12
1 LAGFÖRSLAG	12
1.1 Lagen om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.....	12
1.2 Lagen om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner	17
2 IKRAFTTRÄDANDE	18
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	18
LAGFÖRSLAG	19
1. Lag om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport	19
2. Lag om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner	24
BILAGA	25
PARALLELLEXT	25
1. Lag om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport	25
2. Lag om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner	31

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Sverige har utvidgat sin stödordning för handelsfartyg genom en förordning som trädde i kraft den 1 juni 2014 (Förordning 2001:770 om sjöfartsstöd) så att även specialfartyg såsom sjömätningsfartyg, havsforskningsfartyg, mudderverk och farledsfartyg omfattas av stödet. Sådana fartyg omfattas inte av handelsfartygsstödet i Finland. För att stödordningen skulle kunna utvidgas krävdes det godkännande av Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Kommissionen hade godkänt utvidgningen av Sveriges stödordning i mars 2014 (SA.38240) efter att ha konstaterat att den inte förändrar villkoren för handeln på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset och att utvidgningen på så sätt är förenlig med den inre marknaden. Kommissionen har tidigare godkänt motsvarande utvidgningar av stödordningen även för andra konkurrerande länder såsom Danmark och Holland.

I synnerhet utvidgningen av Sveriges stödordning har lett till en betydande försämring av konkurrenskraften för de sjömätningsfartyg som seglar under finländsk flagg, eftersom sjömätning är en verksamhet som är utsatt för internationell konkurrens. Sådana djupdata som fås fram genom sjömätning och som publiceras på officiella sjökort är livsviktig information för sjöfarten, sjötrafiken och hela sjötransportsystemet. Trafikverket ansvarar för sjökartläggningen av Finlands havs- och insjöområden bland annat genom att inhämta sjömätningsdata och håller ögonen på behoven i anslutning till en tillförlitlig och effektiv handelssjöfart såväl som för andra som rör sig till sjöss. När det gäller inhämtandet av sjömätningsdata ligger tyngdpunkten på inhämtande av heltäckande och tillförlitliga djupdata. Sjömätning på Finlands territorialvatten kräver enligt 12 § i territorialövervakningslagen (755/2000) tillstånd av skäl som hänför sig till landets försvar och andra djupdata än sådana som publiceras på sjökort är sekretessbelagda uppgifter när det är fråga om territorialvatten. Beredskapen inför exceptionella förhållanden och eventuella exceptionella förhållanden ger upphov till ökade behov inom sjömätningen när det gäller att stödja handelssjöfartens kontinuitet och landets försvar.

Utvidgningen av Sveriges stödordning har medfört ett behov av att förbättra konkurrenskraften för de sjömätningsfartyg som seglar under finländsk flagg. I fråga om andra typer av specialfartyg som också omfattas av stödet i Sverige har det tills vidare inte uppstått någon motsvarande hårdnande internationell konkurrens. Isbrytning omfattas inte av Sveriges stödordning.

Stöd för att förbättra konkurrenskraften i fråga om bemanningskostnaderna för fartyg som används för sjötransport, så kallat *bemanningsstöd*, beviljas med stöd av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007), nedan *lagen om bemanningsstöd*. Lagen trädde i kraft den 1 mars 2008. Vid tillämpningen av lagen har det under de åtta år som den har varit i kraft framkommit vissa oklarheter som har att göra med bland annat vilken betydelse tidpunkten för när ett fartyg skrivs in i handelsfartygsförteckningen har för beviljandet av stöd och begreppet verksamhetstid. Det har också gjorts vissa ändringar i skattelagstiftningen, som gör att lagen om bemanningsstöd behöver ändras. Genom denna regeringsproposition strävar man således även efter att skapa

klarhet i tillämpningen av lagen om bemanningsstöd, i synnerhet när det gäller processen för beviljande av stöd, och att göra de ändringar i lagen som behövs på grund av ändringarna i skattelagstiftningen.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Lagen om bemanningsstöd innehåller bestämmelser om sådant stöd som beviljas rederierna av statliga medel i syfte att minska bemanningskostnaderna för fartyg som används för sjötransport och att på så sätt förbättra fartygens internationella konkurrenskraft. Lagen om bemanningsstöd grundar sig på gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (Meddelande C(2004) 43 från kommissionen, nedan *riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport*) och på kommissionens beslut (SA.35110 (2012/N)) om godkännande av Finlands nuvarande bemanningsstöddordning utifrån dessa riktlinjer.

I 4 kap. i lagen om bemanningsstöd anges villkoren för att stöd ska beviljas. Stöd beviljas för närvarande enligt 10 § i lagen om bemanningsstöd, om övriga villkor för stöd är uppfyllda, sådana fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen och som har uppfyllt villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen under den tid för vilken stöd söks. Enligt 4 § i lagen om bemanningsstöd inskrivs i handelsfartygsförteckningen sådana i det finska fartygsregistret införda passagerarfartyg, lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare som är avsedda att huvudsakligen gå i utrikes sjöfart under stödåret samt under vissa förutsättningar lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare som under stödåret är avsedda att huvudsakligen gå i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens. Stöd kan på så sätt inte beviljas andra fartyg än sådana passagerarfartyg, lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare som huvudsakligen används för sjötransport. Med sjötransport avses enligt 3 § 1 mom. 4 punkten i lagen om bemanningsstöd transport av passagerare eller gods till sjöss, bogsering eller skjutbogsering. Bogsering och skjutbogsering som huvudsakligen sker i hamnar eller biträdande av motordrivna fartyg i hamn är inte sjötransport.

Bestämmelser om stödförfarandet finns i 5 kap. i lagen om bemanningsstöd. I 13 § i lagen föreskrivs om stödperiodens längd som i regel är sex månader. Ett stödår är däremot ett kalenderår. I 14 § finns däremot bestämmelser om förutsättningarna för ansökan om stöd och i 16 § om de uppgifter som behövs för ansökan. Enligt 16 § ska den sökande se till att stödmyndigheten har tillgång till alla de uppgifter om fartyget och den trafik som bedrivs med fartyget som behövs för att fastställa förutsättningarna för stödet och stödbeloppet. Den sökande ska till stödmyndigheten lämna bland annat kopior av de övervakningsdeklarationer som lämnats till skatteförvaltningen och en redogörelse för hur de betalda belopp som avses i övervakningsdeklarationerna fördelas mellan arbetsgivarens olika fartyg och, för vart och ett av fartygen, hur de är uppdelade på belopp som utgör grund för stöd och övriga belopp.

I 17 § i lagen om bemanningsstöd finns bestämmelser om stödmyndighetens rätt att få uppgifter. Stödmyndigheten har med stöd av 17 § 1 mom. rätt att av Skatteförvaltningen för utredning och kontroll av beloppet av bemanningsstöd få behövliga uppgifter om övervakningsdeklarationer som lämnats till Skatteförvaltningen och de belopp som betalats

RP 145/2016 rd

enligt dessa samt de skatteuppgifter som är nödvändiga för fullgörandet av den övervakningsuppgift som stödmyndigheten har.

Inkomstskattelagen (1535/1992) innehåller bestämmelser om beskattningen av förvärvsinkomst. I 74 § i lagen föreskrivs om sjöarbetsinkomst, med vilken avses löneinkomst i pengar eller pengars värde för arbete som ombord på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 100 registerton i samband med fartygets trafik utförs i anställning hos en redare eller någon annan därmed jämförbar, av Skatteförvaltningen bestämd arbetsgivare som sköter fartygets trafik, under förutsättning att de villkor som anges i 1 mom. 1–3 punkten uppfylls. Belopp som innehållits på sjöarbetsinkomst som avses i 74 § i inkomstskattelagen ska till skillnad från andra arbetsgivarprestationer deklarerats och betalas senast den allmänna förfallodagen i den andra månaden efter skatteperioden.

Enligt 12 § i lagen om bemanningsstöd betalas för en enligt 9 § i inkomstskattelagen begränsat skattskyldig sjöman utifrån sjömannens löneinkomst från arbete ombord på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen ett stöd som motsvarar för löneinkomsten under stödperioden betald källskatt och arbetsgivares socialskyddsavgift. För närvarande beviljas det årligen cirka 87,6 miljoner euro i bemanningsstöd, av vilket lastfartygens andel är cirka 33,8 miljoner euro och passagerarfartygens andel är 53,8 miljoner euro.

2.2 EU-lagstiftningen

I artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt har kommissionen getts i uppdrag att övervaka de statliga stöd som beviljas av unionens medlemsstater. I denna kapacitet har kommissionen antagit de ovannämnda riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport i fråga om sådana statliga stöd som den anser vara godtagbara.

Genom riktlinjerna strävar man efter att förbättra en tillförlitlig, effektiv, säker och miljövänlig sjötransport. Man strävar också efter att främja registrering och återregistrering av fartyg i gemenskapen och att upprätthålla och förbättra sakkunskapen i fråga om sjöfart samt att skydda och främja sysselsättningen för europeiskt sjöfolk. Dock får stödordningarna inte genomföras så att de påverkar övriga medlemsstaters ekonomi negativt. Medlemsstaterna måste kunna visa att de nationella stödordningarna inte medför någon risk för snedvridning av konkurrensen mellan medlemsstaterna i en större utsträckning än vad som ligger i det gemensamma intresset.

Riktlinjerna tillämpas endast på sjötransport, det vill säga på transport av gods och passagerare till sjöss. I sin tolkningspraxis den senaste tiden har kommissionen emellertid i fråga om vissa fartyg ansett att även om den verksamhet som de bedriver inte ingår i definitionen av sjötransport, kan den ändå jämföras med sjötransport och är på så sätt berättigad till samma slags stöd som sjötransport i och med att dessa fartyg möter samma sorts utmaningar i form av internationell konkurrens och de omfattas av bland annat samma tekniska krav som sjötransportbranschen inom unionen (C 22/07, N 714/2009 och SA.38240). Kommissionen har jämfört bland annat kabelläggning och muddring med sjötransport.

Enligt artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska kommissionen underrättas i så god tid att den kan yttra sig om alla planer på att bevilja stöd eller ändra

stödordningen. Medlemsstaten i fråga får inte genomföra åtgärden förrän kommissionen har godkänt stödet eller ändringen av stödordningen.

2.3 Bedömning av nuläget

För närvarande kan man inte få stöd för bemanningskostnaderna för specialfartyg med stöd av lagen om bemanningsstöd. Sverige har emellertid utvidgat sin stödordning från och med den 1 juni 2014 så att den omfattar även specialfartyg såsom sjömättningsfartyg, havsforskningsfartyg och farledsfartyg. Kommissionen har under de senaste åren godkänt motsvarande utvidgningar av stödordningar även för andra konkurrerande länder såsom Danmark och Holland. Eftersom sjömätning är utsatt för internationell konkurrens, har detta lett till en avgörande försämring av den internationella konkurrenskraften för de sjömättningsfartyg som seglar under finländsk flagg på såväl de finländska som de nordeuropeiska vattenområdena. Om situationen fortsätter på samma sätt kommer det att leda till att de fartyg som bedriver sjömätning på Finlands territorium mycket ofta kommer att verka under utländsk flagg och ofta kommer att få stöd från ett annat land för utländsk sjötransport när de arbetar på Finlands territorialvatten. Situationen upplevs som ett missförhållande med tanke på sysselsättningen för den finländska sjömätningsspersonalen, bevarandet av finländsk sjömätningsskompetens samt beredskap och försvar.

Det har inte ansetts vara ändamålsenligt att utvidga den grupp specialfartyg som berättigar till stöd så att den skulle vara större än vad som nu föreslås, eftersom transporter i anknytning till offshoreverksamhet som är internationellt konkurrensutsatta utanför Finlands territorialvatten omfattas av stödet som transport av gods till sjöss och det i fråga om andra specialfartyg än sjömättningsfartyg inte har uppstått en liknande hårdnande konkurrenssituation. Isbrytarfartyg omfattas däremot inte av stödordningen i Sverige. I de arktiska områdena finns det internationell konkurrens mellan isbrytarfartygen inom offshoreverksamheten. Om man överväger att låta isbrytarfartygen omfattas av bemanningsstödet, bör det göras en mera omfattande nationell utredning om målen med verksamheten ur Finlands perspektiv och dessutom kontrolleras med kommissionen om stödet ryms med i kommissionens tolkning av överensstämmelse med riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport. Om isbrytarna börjar omfattas av stödordningen innebär det också en betydande ökning av stödkostnaderna, och därför är det inte motiverat att stödordningen utvidgas till denna del innan det har gjorts en ovannämnd nationell utredning.

När det gäller begränsat skattskyldiga är det enligt lagen om bemanningsstöd möjligt att bevilja stöd enbart på basis av källskatt, men inte på basis av verkställd förskottsinnehållning. Lagen om beskattning av begränsat skattskyldig för inkomst har dock ändrats genom lag 887/2013 så att det vid den tidpunkt då inkomst betalas är möjligt att verkställa förskottsinnehållning på en begränsat skattskyldig persons löneinkomst i stället för att ta ut källskatt på den. Det är alltså möjligt att tillämpa de bestämmelser som gäller för allmänt skattskyldiga. Därför anses det att nuläget missgynnar de begränsat skattskyldiga som betalar förskottsinnehållning i stället för källskatt på sin sjöarbetsinkomst. En ny lag om beskattningsförfarandet beträffande skatter som betalas på eget initiativ träder i kraft vid ingången av 2017. Lagen ingår i regeringens proposition med förslag till lagstiftning om reformering av beskattningsförfarandet och skatteuppbörden (RP 29/2016 rd), som har beretts vid finansministeriet. Syftet med propositionen är att förenhetliga tidsfristerna för skatter som

ska betalas på eget initiativ, vilket förenklar förfarandet för både Skatteförvaltningen och de skattskyldiga. Arbetsgivare som omfattas av månadsförfarandet och betalar sjöarbetsinkomst (det vill säga lön för arbete till sjöss) ska i fortsättningen deklarerera och betala skatten för skatteperioden senast på den allmänna förfallodagen i den månad som följer på skatteperioden, vilket motsvarar tidsfristerna för deklaration och betalning av andra arbetsgivarprestationer. Ändringen påverkar även förfarandet i fråga om bemanningsstöd, eftersom andelen lön för arbete till sjöss inte längre i fortsättningen kan åtskiljas från övriga löner (det vill säga lön för arbete till lands) på basis av en periodskattedeclaration, utan enbart på basis av den årsanmälan om löner som lämnas en gång om året. Till denna del finns det alltså behov av att ändra de bestämmelser om sökandens skyldighet att lämna uppgifter och om stödmyndighetens rätt att få uppgifter som finns i lagen om bemanningsstöd.

Vid ingången av 2017 träder dessutom en ny lag om arbetsgivares sjukförsäkringsavgift i kraft. Också den lagen ingår i regeringens proposition med förslag till lagstiftning om reformering av beskattningsförfarandet och skatteuppbörden. Syftet med propositionen är att förtydliga och uppdatera den lagstiftning som gäller arbetsgivares socialskyddsavgift. Den nya lagen ersätter den gällande lagen om arbetsgivares socialskyddsavgift (366/1963). I lagen om arbetsgivares sjukförsäkringsavgift föreskrivs om arbetsgivares sjukförsäkringsavgift på motsvarande sätt som för närvarande, medan de föråldrade bestämmelserna om folkpensionsavgift upphävs. Ändringen påverkar den terminologi som används i lagen om bemanningsstöd.

Lagen om bemanningsstöd har varit i kraft i åtta år. Under den tiden har det framkommit vissa missförhållanden och skillnader i tolkningen vid tillämpningen av lagen och därför behöver vissa av bestämmelserna preciseras och kompletteras. Genom ändringarna skapas det klarhet särskilt i processen för beviljande av bemanningsstöd.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Ett syfte med propositionen är att utvidga bemanningsstöddordningen så att den omfattar sjömättningsfartyg. På så sätt kan man förbättra sjömättningsfartygens konkurrenskraft i en situation där vissa konkurrerande länder, och i synnerhet Sverige, har utvidgat sina stödordningar så att de också omfattar sjömättningsfartyg. Genom förslaget strävar man efter att se till att sjömättningsverksamheten kan bevaras i Finland, vilket är viktigt även med tanke på samhällsberedskapen och försvaret.

Genom propositionen är det också meningen att ändra lagen om bemanningsstöd så att vissa oklarheter och missförhållanden som har framkommit vid tillämpningen av lagen avhjälps och så att man beaktar vissa ändringar i skattelagstiftningen.

3.2 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att specialfartyg ska börja omfattas av stödet i fråga om de belopp som grundar sig på sjöarbetsinkomst som har förvärvats på dem. Genom ändringen strävar man efter att förbättra de finländska specialfartygens konkurrenskraft efter att kommissionen under de senaste åren har godkänt stödordningar som gäller specialfartyg för konkurrerande

RP 145/2016 rd

länder såsom Sverige, Danmark och Nederländerna. Stöd ska betalas enbart för den del av stödåret då fartyget har bedrivit sådan sjötransport som är utsatt för internationell konkurrens. Fastställandet av stödet kan på så sätt jämföras med de principer och begränsningar i fråga om stöd som tillämpas på bogserbåtar och skjutbogserare. Av specialfartygen är det bara sjömättningsfartyg som ska omfattas av stödet. Havsforskningsfartyg, mudderverk, farledsfartyg och fartyg såsom kabellägningsfartyg, rörlägningsfartyg, underhållsfartyg och kranfartyg omfattas av stödet i Sverige, men i fråga om de fartygen har det inte förekommit sådan internationell konkurrens eller hårdnande konkurrens som skulle motivera att stödordningen utvidgas till att gälla även dessa i Finland.

Det föreslås också att lagen om bemanningsstöd till vissa delar ändras så att processen för beviljande av stöd blir klarare och missförhållanden och tolkningssvårigheter som har upptäckts vid tillämpningen av lagen undanröjs. Därför fogas det bland annat en definition av verksamhetstid till lagen. Med verksamhetstid avses den del av kalenderåret då fartyget har varit inskrivet i handelsfartygsförteckningen, med undantag av de tider då fartyget har legat i docka eller i hamn obemannat. Syftet med ändringen är att klargöra tolkningen av lagen, men den ändrar inte tolkningspraxisen. Tidsfristen för ansökan om stöd ändras till tre månader från det att stödperioden upphörde i stället för den nuvarande tidsfristen på fyra månader. Genom ändringen underlättas budgeteringen av stöden och förebygger man att behandlingen av stödansökningar hopar sig vid årsskiftet och på sommaren. Även hörandet av arbetsmarknadsorganisationer och förfarandena för återkrav av stöd förenklas. Enligt propositionen ska de förfaranden för återkrav som gäller förändringar som har skett under årets lopp och längre tidsperioder underlättas på så sätt att räntan vid återkrav räknas från den dag då stödårets sista beslut meddelades, vilket stämmer överens med riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport. Genom ändringen minskas arbetsmängden i anslutning till behandlingen av stödansökningar.

Dessutom föreslås det att lagen om bemanningsstöd ändras så att den beaktar vissa ändringar som har gjorts i skattelagstiftningen. Den gällande lagen om bemanningsstöd har gjort det möjligt att bevilja stöd för begränsat skattskyldiga enbart på basis av källskatt, men inte utifrån verkställd förskottsinnehållning. Lagen om beskattning av begränsat skattskyldig för inkomst (627/1978) har emellertid nyligen ändrats så att det i fråga om begränsat skattskyldiga är möjligt att betala förskottsinnehållning i stället för källskatt. Därför föreslås det att det i fråga om de begränsat skattskyldiga som betalar förskottsinnehållning ska betalas sådant stöd som motsvarar stödet för allmänt skattskyldiga. På så sätt kan man säkerställa att allmänt skattskyldiga och begränsat skattskyldiga behandlas jämligt.

Vidare föreslås det att lagen om sjömanspensioner (1290/2006) ändras så att lagens tillämpningsområde även omfattar arbetstagare som arbetar ombord på sjömättningsfartyg. Detta gör det möjligt att i enlighet med lagens 11 § betala även sådant stöd som motsvarar arbetsgivares pensionsförsäkringsavgift enligt lagen om sjömanspensioner.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Om stödordningen utvidgas till att omfatta sjömättningsfartyg vars bruttodräktighet är minst 100, beräknas det öka behovet av anslag för bemanningsstöd med 800 000–1 100 000 euro om året. I budgetpropositionen för 2017 har det under moment 31.30.43 för bemanningsstöd beviljats ett anslag på 101 420 000 euro, som täcker den föreslagna åtgärden. För sjömätningens del beräknas besättningsstödet andel uppgå till cirka 40 procent av bemanningskostnaderna.

Om de arbetstagare som arbetar ombord på sjömättningsfartyg ska börja försäkras enligt lagen om sjömanspensioner, har det konsekvenser för statsfinanserna när det gäller den statliga andel som avses i lagen om sjömanspensioner. Detta blir emellertid aktuellt först då personerna så småningom går i pension. Den ökning av den statliga andelen som den föreslagna ändringen ger upphov till är emellertid liten, eftersom antalet personer som flyttas över till sjömanspensionssystemet är litet (ca 50 anställda). Enligt den 152 § i lagen om sjömanspensioner som trädde i kraft vid ingången av 2016, är staten skyldig att till pensionskassan under åren 2016–2020 betala 31 procent och under år 2021 och senare år 29 procent av de pensioner och rehabiliteringspenningar enligt denna lag som hänför sig till nämnda år och som pensionskassan eller någon annan pensionsanstalt betalar.

Då begränsat skattskyldiga personers förskottsinnehållningar börjar omfattas av stödet, ökar bemanningsstödet anslagsbehov med uppskattningsvis cirka 400 000 euro. År 2015 var beloppet av begränsat skattskyldiga personers förskottsinnehållningar som omfattades av stödet 394 368 euro. Trafikverket, som är stödmyndighet, bedömer att det anslag som har beviljats under moment 31.30.43 också täcker den utvidgning som gäller begränsat skattskyldiga personers förskottsinnehållningar.

Den ändring som gäller räntan i samband med återkrav av stöd beräknas inte ha någon betydelse för statsfinanserna, eftersom de belopp som återkrävs i regel är små. De ändringar som lagen om beskattningsförfarandet beträffande skatter som betalas på eget initiativ medför bedöms inte heller ha någon betydelse för statsfinanserna, eftersom ändringarna är tekniska till sin natur.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Om sjömättningsfartygen börjar omfattas av stödet innebär det att uppgifterna för Trafikverket, som är stödmyndighet, ökar med uppskattningsvis några stödbeslut om året, vilket inte är någon betydande mängd jämfört med de cirka 400 stödbeslut som för närvarande fattas per år. Eftersom stöd endast beviljas för sjötransporter när det gäller sjömättningsfartyg, kommer beredningen av stödbesluten att vara mera arbetskrävande än för stödbesluten i snitt på samma sätt som när det gäller beredningen av stödbeslut för bogserbåtar och skjutbogserare.

När de bestämmelser som har visat sig göra lagen tvetydig och därmed orsaka rättegångar görs klarare beräknas det däremot minska stödmyndighetens arbetsbörda i och med att beredningen av stödbesluten blir klarare och fördelar sig jämnare över stödåret och rättelseyrkandena och beredningen av utlåtanden till förvaltningsdomstolen minskar. Ändringar avsedda att minska

stödmyndighetens arbetsmängd är de ändringar som gäller den tid ett fartyg ska vara inskrivet i handelsfartygsförteckningen, verksamhetstiden, tidsfristen för ansökan om stöd, intyg av skatteförvaltningen och Sjömanspensionskassan, samråd i fråga om negativa beslut och röntan i samband med återkrav. Dessa ändringar hjälper till att klargöra och påskynda förfarandet och jämnar ut fördelningen av den årliga arbetsbördan. Ändringarna underlättar också när man ska övergå till elektronisk ärendehantering vid behandlingen av stödärenden.

4.3 Samhälleliga konsekvenser

Den internationella konkurrenskraften hos de sjömättningsfartyg som seglar under finländsk flagg påverkar sysselsättningen för den finländska sjömättningspersonalen. Genom propositionen förbättras konkurrenskraften hos de finländska sjömättningsfartygen och säkerställs det till denna del att sjömättningsverksamheten och den finländska sjömättningskompetensen bevaras i Finland. Detta är av stor betydelse även med tanke på beredskap och försvar.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med finansministeriet och Trafikverket.

Kommunikationsministeriet har begärt utlåtande om utkastet till regeringsproposition av följande instanser: social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Ålands landskapsregering, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Finlands näringsliv rf, Finanssialan keskusliitto - Finansbranschens Centralförbund ry, Sjömanspensionskassan, Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Työntajaliitto Rasila ry, Hamnoperatörerna rf, Suomen Erikoisalusten työntajaliitto ry, Suomen Konepäällystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Suomen Laivanpäällystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Matkustajalaivayhdistys - Passagerarfartygsföreningen i Finland ry, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands Inköps- och Logistikförening LOGY rf, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Företagarna i Finland rf, Arbetslöshetsförsäkringsfonden, Alandia Marine, Oy Gard Ab och Meritaito Ab.

Utlåtande gavs av försvarsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, inrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Sjömanspensionskassan, Suomen Laivanpäällystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Rederierna i Finland rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Företagarna i Finland rf, Arbetslöshetsförsäkringsfonden, Meritaito Ab och Arctia Shipping Ab.

I utlåtandena stödde man rent generellt lagförslaget och förslaget att utvidga tillämpningsområdet för lagen om bemanningsstöd så att det omfattar sjömättningsfartyg. Försvarsministeriet ansåg att den föreslagna lagändringen har positiva konsekvenser för förberedelserna inför undantagsförhållanden och för landets försvar.

Sjömanspensionskassan och social- och hälsovårdsministeriet ansåg i sina utlåtanden att lagen om sjömanspensioner bör ändras så att de arbetstagare som arbetar ombord på

RP 145/2016 rd

sjömättningsfartyg börjar omfattas av sjömanspensionssystemet, så att man inte blir utan en del av det stöd som avses i 11 § i lagen om bemanningsstöd i fråga om dessa anställda. Därför föreslås det att lagen om sjömanspensioner ändras.

Rederierna i Finland rf föreslog i sitt utlåtande att bemanningsstödordningen utvidgas så att den gäller alla specialfartyg som omfattas av Sveriges stödordning och vars verksamhet är utsatt för internationell konkurrens. Annars finns det risk för att de finländska fartygen av motsvarande typ konkurreras ut från marknaden. Även Arctia Shipping Ab ansåg i sitt utlåtande att alla fartyg som är verksamma på marknader som är utsatta för internationell konkurrens bör omfattas av stödet. För att detta förslag ska kunna föras vidare krävs det emellertid ytterligare utredningar, och därför har det inte tagits med i denna regeringsproposition.

Vidare föreslogs det i vissa utlåtanden att lagen om bemanningsstöd bör ändras på grund av de ändringar som har gjorts i skattelagstiftningen i fråga om sådana begränsat skattskyldiga som har ansökt om progressiv beskattning i Finland i stället för källskatt. I den fortsatta beredningen utökades propositionen med ett förslag om att ändra lagen om bemanningsstöd till denna del.

6 Samband med andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2017 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

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

3 §. Definitioner. Det föreslås att det till paragrafen fogas en ny 2 a-punkt, där specialfartyg definieras. Med specialfartyg som berättigar till stöd enligt denna lag avses enbart sådana fartyg som används för systematisk sjömättningsverksamhet, det vill säga verksamhet där man strävar efter att utreda havsbottnens topografiska former. Sjömätning har oftast samband med utarbetande av sjökort eller undervattensbyggande. Verksamheten kan anses vara systematisk när det med hjälp av specialutrustning som avviker från vanlig navigationsutrustning samlas in och registreras information som systematiska mätlinjer för ett stort område eller exempelvis för en planerad kabelrutt. Däremot kan användningen av lod som vanligtvis används vid sjöfart, fiske eller hobbyverksamhet inte anses vara systematisk sjömättningsverksamhet när de används i dessa syften. Bestämmelser om tillståndsplikt för systematisk sjömättningsverksamhet finns i 12 § i territorialövervakningslagen (755/2000).

Definitionen av sjötransport enligt 4 punkten utvidgas så att den också omfattar specialfartygens sjömättningsverksamhet. Även om ett specialfartyg inte skulle transportera passagerare eller gods, utan utföra sjömätning till havs, är det ändå fråga om verksamhet som ska jämföras med sådan sjötransport som berättigar till stöd. Denna princip framgår tydligt av kommissionens beslut om Sveriges sjöfartsstöd, SA.38240 (2014/N) – Sverige, Sjöfartsstöd. En förutsättning är dock att fartyget är ett i 2 a-punkten avsett specialfartyg.

Som en ny 10 punkt i paragrafen fogas en definition av verksamhetstid till lagen, som gäller alla fartyg som avses i lagen. Definitionen av verksamhetstid motsvarar den förvaltnings- och rättspraxis som tillämpas i enlighet med den gällande lagen och grundar sig på 3 § 6 punkten i den gällande lagen och detaljmotiveringen till den. Definitionen av verksamhetstid tas nu med i lagen, eftersom det har uppstått meningsskiljaktigheter i fråga om tolkningen av verksamhetstid när det ska avgöras om sjötransporten är huvudsaklig eller inte. Med verksamhetstid avses den del av kalenderåret då fartyget har varit inskrivet i handelsfartygsförteckningen, med undantag av de tider då fartyget har legat i docka eller i hamn obemannat. Om man kan visa upp en tillförlitlig redogörelse för fartyget, såsom en kopia av skeppsloggboken eller ett intyg från varvet om att fartyget har legat i docka, dras denna period av från verksamhetstiden. Om fartyget har legat i hamn obemannat dras även den perioden av från fartygets verksamhetstid.

För att klargöra tiden då fartyget har varit obemannat kan man visa en redogörelse för fartygets lönelistor, sjömännens arbetsdagar ombord på fartyget och Trafiksäkerhetsverkets manskapförteckning, av vilka den sjötjänstgöring som har utförts ombord framgår. För att ett fartyg ska kunna anses vara obemannat får ett lastfartyg, beroende på dess storlek och minimibemanningen, ha en eller två medlemmar ur besättningen i arbete per dag på fartyget närmast för bevakning eller andra motsvarande uppgifter. Inte heller när det gäller passagerarfartyg kan antalet i detta fall vara just högre än detta.

RP 145/2016 rd

Om fartygets besättning har fått avlöning under alterneringsledighet eller semesterersättning medan fartyget har legat i hamn, men inte har arbetat ombord på fartyget under den tiden, räknas dessa dagar till de dagar fartyget har legat i hamn obemannat och de här perioderna räknas på så sätt inte med i fartygets verksamhetstid.

Den ändring som föreslås kommer endast att klargöra den nuvarande tolkningen, inte ändra den. Definitionen av verksamhetstid har en viktig betydelse för andra fartyg än specialfartyg, eftersom sjötransporten ska vara huvudsaklig för dem, det vill säga den ska omfatta över halva stödåret, för att stöd överhuvudtaget ska kunna beviljas.

Dessutom görs det en teknisk ändring i 9 punkten på grund av den nya 10 punkten som fogas till paragrafen.

4 §. Inskrivning i handelsfartygsförteckningen. Som en ny 4 punkt i 1 mom. föreslås det en bestämmelse som anger de allmänna villkoren för att ett specialfartyg som bedriver systematisk sjömättningsverksamhet på ansökan ska kunna skrivas in i handelsfartygsförteckningen och den trafik som fartyget bedriver på så sätt kunna omfattas av stödet.

Bruttodräktigheten för ett specialfartyg ska vara minst 100, vilket också är den nedre gränsen för att lönen för det arbete som utförs på fartyget ska kunna betalas och förskottsinnehållningen på lönen verkställas i enlighet med förfarandet för sjöarbetsinkomst med stöd av 74 § i inkomstskattelagen (1535/1992). Sjöarbetsinkomsten ska på ett tillförlitligt sätt kunna kopplas till det arbete som har utförts ombord på fartyget och åtskilt från det arbete som har utförts inom företagets verksamhet på land, vilket är en av principerna för stödet enligt riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport.

Ett annat villkor är att fartyget ska besiktas för internationell trafik, vilket innebär att det i princip är redo att ta emot internationella uppdrag. När ett fartyg besiktas för internationell trafik kan det vara för Östersjötrafik, närsjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik. Fartygets bruttodräktighet och fartområde framgår av de besiktningshandlingar som beviljas för fartyget och som i Finland utfärdas av Trafiksäkerhetsverket.

Ett tredje villkor är att fartyget under stödåret ska vara avsett för sådan sjötransport som är utsatt för internationell konkurrens. I fråga om specialfartyg kräver detta att konkurrenssituationen ska kunna bevisas till den del man ansöker om stöd. För sådan sjömätning som tjänar den offentliga förvaltningen innebär detta att ett sjömätning uppdrag i Finland har konkurrensutsatts inom hela Europa (EU TED) eller att ett finländskt företag i sjömätningsbranschen utomlands har fått uppdrag av offentliga förvaltningar genom internationell konkurrensutsättning eller privata uppdrag genom avtal med utländska företag. När det gäller sådan sjömätning på Finlands territorialvatten och inom Finlands ekonomiska zon som tjänar privata företag krävs det en särskild redogörelse om att uppdraget har utförts efter internationell konkurrensutsättning. Det är i regel den som ansöker om stöd som enligt det gällande 16 § 1 mom. är skyldig att visa upp en tillräckligt detaljerad redogörelse som grund för beviljandet av stöd i fråga om alla perioder av sjötransport som berättigar till stöd. När det gäller uppdrag som inte berättigar till stöd eller perioder i hamn då fartyget är

bemannat, för vilka man inte ansöker om stöd och stöd inte beviljas, behövs det ingen redogörelse för den internationella konkurrenssituationen.

Dessutom görs det en teknisk ändring i 3 punkten på grund av den nya 4 punkten som fogas till momentet.

10 §. Allmänna villkor för beviljande av stöd. Det föreslås att 1 mom. 1 punkten ändras så att stödmyndigheten ska bevilja sådant stöd som avses i lagen om bemanningsstöd om fartyget har varit inskrivet i handelsfartygsförteckningen under den tid för vilken stöd söks. Dessutom krävs det att fartyget har uppfyllt villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen under hela den tid för vilken stöd söks. Det föreslås att bestämmelsen ändras eftersom formuleringen i den gällande lagen har orsakat meningsskiljaktigheter i fråga om tolkningen. Tolkningsproblem har uppstått trots att det redan i detaljmotiveringen till 10 § 1 mom. 1 punkten i den ursprungliga lagen 1277/2007 konstateras följande: ”Stöd kan beviljas endast för bemanningskostnader som hänför sig till en stödperiod under vilken fartyget har varit inskrivet i handelsfartygsförteckningen. Stöd kan inte beviljas för bemanningskostnader som hänför sig till tiden före inskrivning i handelsfartygsförteckningen eller till tiden efter avförande ur handelsfartygsförteckningen.” Den lagändring som föreslås motsvarar gällande myndighetspraxis och förvaltningsdomstolarnas rättspraxis. Bestämmelsen preciseras alltså endast så att man kan undvika de oklarheter som den tidigare formuleringen gav upphov till. Avsikten är alltså fortfarande att om ett fartyg är infört i fartygsregistret men inte i handelsfartygsförteckningen är det inte berättigat till stöd. När ett fartyg har avförts ur handelsfartygsförteckningen är det ännu möjligt att bevilja stöd för arbetsgivarprestationer där betalningen har grundat sig på arbete som har utförts på fartyget under en stödperiod då fartyget fortfarande var inskrivet i handelsfartygsförteckningen. Sådana prestationer kan inom vissa gränser vara till exempel ersättning för kompensationsledighet och semesterersättning som intjänats under den föregående stödperioden.

I 1 mom. 3 punkten föreslås det att specialfartyg ska börja omfattas av stödet i fråga om de belopp som grundar sig på sjöarbetsinkomst som har förvärvats på fartygen. Stöd ska betalas enbart till den del fartyget har använts i sådan sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens. När det gäller specialfartyg kan fastställandet av stöd på så sätt jämföras med det stödförfarande och de begränsningar som redan tidigare har tillämpats på bogserbåtar och skjutbogserare, dock med den skillnaden att det i fråga om specialfartyg inte krävs att de huvudsakligen används för sjötransport. Den hänvisning som finns i bestämmelsen om att sådana fartyg som avses i 4 § 1 mom. 4 punkten ska ha använts i sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens betyder att för att sökandens fartyg ska kunna få stöd ska det enligt besiktningshandlingarna ha en bruttodräktighet på minst 100 och vara besiktat för internationell trafik, det vill säga för Östersjötrafik, när sjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik. Dessutom krävs det att den sjöfart som berättigar till stöd under stödperioden verkligen har varit internationellt konkurrensutsatt enligt den redogörelse som har lämnats in. I fråga om specialfartyg krävs det inte att den sjöfartsverksamhet som de bedriver och som ska jämföras med sjötransport ska vara huvudsaklig, men stöd beviljas enbart för sjömättningsverksamheten.

Definitionen i 1 mom. 5 punkten preciseras så att den motsvarar den gällande situationen genom en hänvisning till lagen om ersättning av statsmedel för sjömäns resekostnader (1068/2013). Stöd som har beviljats för kostnader vid avlösning av besättning i enlighet med

RP 145/2016 rd

den lagen är inte ett hinder för stöd enligt denna lag. Närings-, trafik- och miljöcentralerna samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter (KEHA) beviljar på de villkor som är närmare definierade i lagen ersättningar för en del av kostnaderna för resor mellan sådana fartyg som är i trafik mellan tredjeländer och besättningsmedlemmarnas hem. Stödordningen för stödet har tidigare anmälts till Europeiska kommissionen enligt förhandsanmälningsförfarandet (SA.34280, 04.04.2012 C(2012)2368 final). Det är fråga om ett stöd för att sänka bemanningskostnaderna. I statens budgetproposition för 2016 har det reserverats 1,5 miljoner euro för detta stöd, vilket betyder att dess andel av de stöd som beviljas i syfte att sänka bemanningskostnaderna är liten.

I 2 mom. uppdateras uttrycket Europeiska gemenskapen till Europeiska unionen.

I 3 och 4 mom. föreslås det att bestämmelserna om specialfartyg ska jämföras med lagens bestämmelser om bogserbåtar och skjutbogserare. Detta innebär att när det gäller specialfartyg så betalas stödet utifrån arbetsgivarprestationer som grundar sig på arbete som har utförts under verkliga sjötransportdagar. För dagar då fartyget utför andra uppdrag än sjötransportuppdrag som är utsatta för internationell konkurrens betalas det inget stöd. För arbetsgivarprestationer som grundar sig på dagar då fartyget bemannat ligger i hamn betalas det inte heller något stöd, om inte sökanden kan visa att fartyget under denna tid var bundet av ett sådant befракtningsavtal som innebär att det bestämmande inflytandet över den trafik som bedrivs med fartyget i enlighet med befракtningsavtalet hade överförts från rederiarbetsgivaren till befракteren och rederiarbetsgivaren på grund av avtalet inte kunde påverka den verkliga omfattningen av sjötransporten. Dessutom ska fartyget i detta fall av något skäl som inte har med fartyget att göra ha väntat på ett sjötransportuppdrag i full beredskap med den minimibemanning som det bestämts att fartyget ska ha och som i fråga om ett sjömättningsfartyg ska vara ett uppdrag som gäller sjömätning. För denna väntetid beviljas dock endast den andel av stödet som motsvarar sjötransportdagarnas andel under stödperioden.

12 §. *Stöd som betalas utifrån begränsat skattskyldiga sjömäns arbete ombord.* Det föreslås att 1 mom. 2 punkten ändras så att termen arbetsgivares sjukförsäkringsavgift används i stället för termen arbetsgivares socialskyddsavgift. Ändringen motsvarar den terminologi som används i den lag om arbetsgivares sjukförsäkringsavgift som träder i kraft vid ingången av 2017.

Lagen om bemanningsstöd har hittills gjort det möjligt att bevilja stöd för begränsat skattskyldiga enbart på basis av källskatt, men inte utifrån verkställd förskotts innehållning. Lagen om beskattning av begränsat skattskyldig för inkomst (627/1978) har emellertid ändrats genom lag 887/2013 så att man när löneinkomsten ska betalas för en begränsat skattskyldig person i stället för att innehålla källskatt verkställer förskotts innehållning, det vill säga tillämpar de bestämmelser som gäller allmänt skattskyldiga. Därför föreslås det att det fogas ett nytt 2 mom. till paragrafen, enligt vilket stödet ska fastställas i enlighet med 11 § om allmänt skattskyldiga, om förskotts innehållning har verkställts på en begränsat skattskyldig persons löneinkomst i stället för källskatt. När det gäller en sådan här begränsat skattskyldig ska stödet alltså fastställas på samma sätt som för en allmänt skattskyldig, det vill säga det ska betalas ett stöd som motsvarar under stödperioden betald förskotts innehållning som verkställs på sjöarbetsinkomst enligt 74 § i inkomstskattelagen, arbetsgivares pensionsförsäkringsavgift

enligt lagen om sjömanspensioner och arbetsgivarandel av olycksfallsförsäkringspremien. Genom ändringen strävar man efter att de begränsat skattskyldiga på vars löneinkomst det verkställs förskottsinnehållning i stället för källskatt ska behandlas jämlikt med de allmänt skattskyldiga.

13 §. Stödperiod. Paragrafens 2 mom. ändras så att termen övervakningsdeklaration ändras till skattedeklaration. Ändringen motsvarar den terminologi som används i den lag om beskattningsförfarandet beträffande skatter som betalas på eget initiativ som träder i kraft vid ingången av 2017. Därtill stryks i momentet den föråldrade hänvisningen till verifikat som Skatteförvaltningen utfärdar. På grund av den nämnda ändringen i skattelagstiftningen fogas till 2 mom. ett omnämnande av lönebokföring per fartyg, vars betydelse som grund för beviljande av stöd kommer att accentueras från ingången av 2017.

14 §. Ansökan om stöd. Det föreslås att 3 mom. ändras så att tidsfristen för ansökan om stöd blir tre månader från det att stödperioden upphörde i stället för fyra månader, vilket gäller för närvarande. Genom ändringen underlättas budgeteringen av stöden och förebygger man att behandlingen av stödansökningar hopar sig i slutet av året och på försommaren. Ansökningstiderna för halvårsstöd löper då ut i slutet av mars och september i stället för april och oktober. Tidsfristerna för ansökan om månatligt stöd kommer på motsvarande sätt att löpa ut en månad tidigare än nu. Ändringen baserar sig på lagen om beskattningsförfarandet beträffande skatter som betalas på eget initiativ, som träder i kraft vid ingången av 2017 och enligt vilken förvärvsinkomster, såsom sjöarbetsinkomst, i regel ska deklarerar och betalas på den allmänna förfallodagen i kalendermånaden efter skatteperioden. En skatteperiod är i regel en kalendermånad. I och med ändringen tidigareläggs deklarationen och betalningen av skatter som bestäms på basis av sjöarbetsinkomst med en månad.

15 §. Lönebokföring. I paragrafen görs en motsvarande språklig ändring som i 12 § 1 mom.

16 §. Nödvändiga uppgifter. I 2 mom. görs en motsvarande språklig ändring som i 13 § 2 mom. Samtidigt fogas till momentet en bestämmelse om sökandens skyldighet att i stödansökan åtskilja de lönesummor som baserar sig på sjöarbetsinkomst, de förskottsinnehållningar och den källskatt som betalas till Skatteförvaltningen på dessa lönesummor och den sjukförsäkringsavgift för arbetsgivare som tas ut av övriga förvärvsinkomster. Ändringen baserar sig på lagen om beskattningsförfarandet beträffande skatter som betalas på eget initiativ, som träder i kraft vid ingången av 2017. Enligt lagen ska i fortsättningen alla löner av vilka förskottsinnehållning tas ut deklarerar inom samma tidsfrist, på samma blankett och som en summa. Ändringen gäller också deklaraionsförfarandet i fråga om de löner av vilka källskatt tas ut. Lönesummorna grundar sig på skattedeklarationerna. Genom detta förfarande blir behandlingen av stödansökningarna effektivare hos stödmyndigheten. Rederierna meddelar redan nu lönesummorna i periodskattedeklarationerna, men i Skatteförvaltningens intyg nämns inte de lönesummor som utgör grund för det intyg som gäller de belopp som har betalats som förskottsinnehållning på sjöarbetsinkomst, källskatt och arbetsgivares socialskyddsavgift.

Det föreslås att 3 mom. ändras så att arbetsgivarens anmälan om sjömanspensionsförsäkringsavgifter i enlighet med nuvarande praxis ska göras separat för varje fartyg. I Sjömanspensionskassans intyg ska det också ingå information om de

lönesummor som rederiet har meddelat och som utgör grund för betalningarna. Genom detta förfarande blir stödmyndighetens förfaranden effektivare.

Det föreslås att 4 mom. ändras så att hänvisningen till skyldigheten att lämna ett intyg av Arbetslöshetsförsäkringsfonden stryks. Ändringen beror på att arbetslöshetsförsäkringspremien från och med den 1 januari 2016 inte längre har berättigat till stöd enligt denna lag (lagändring 298/2015). Momentet ändras alltså så att det överensstämmer med den ändring av lagens 11 § som trädde i kraft vid ingången av 2016.

17 §. Stödmyndighetens rätt att få uppgifter. Paragrafens 1 mom. 1 punkt ändras så att den blir tydligare och enklare än för närvarande. Enligt förslaget har stödmyndigheten rätt att av Skatteförvaltningen för utredning och kontroll av beloppet av stöd som avses i denna lag få behövliga uppgifter om löner för arbete till sjöss. Termen lön för arbete till sjöss används i den lag om beskattningsförfarandet beträffande skatter som betalas på eget initiativ som träder i kraft vid ingången av 2017, och med termen avses sjöarbetsinkomst. Syftet med ändringen är att göra stödmyndighetens förfaranden effektivare.

18 §. Hörande av riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer. När det gäller helt eller i huvudsak negativa stödbeslut som fattas för sökanden föreslås det att 1 mom. ändras så att om omständigheterna inte har förändrats sedan ett tidigare hörande, ska de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationerna höras bara en gång per stödår i samband med behandlingen av det första negativa stödbeslutet. Genom ändringen minskas arbetsmängden i anslutning till behandlingen av stödansökningar och påskyndas processen även för sökandens del. Ändringen påverkar inte sökandens möjligheter att begära omprövning eller ändring av stödmyndighetens beslut hos förvaltningsdomstolen.

22 §. Återbetalning och återkrav av stöd. Det föreslås att 3 mom. ändras så att den ränta som ska fastställas för stöd som återkrävs i stället för att räknas från utbetalningsdagen för de enskilda stödposterna ska räknas från den dag då stödbeslutet för stödårets sista stödperiod meddelades.

Enligt riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport ska stödbeloppet avgöras slutligt endast en gång per kalenderår, även om stödperioderna enligt finländsk lag beroende på fartyget är två eller fjorton. Principen i riktlinjerna framgår av 19 § 2 mom. i lagen om bemanningsstöd i det att uppfyllandet av villkoren för beviljande av stöd preliminärt granskas i samband med behandlingen av en ansökan som avser en stödperiod, men avgörs i efterskott för hela stödåret.

Enligt propositionen ska de förfaranden för återkrav som beror på förändringar som har skett under årets lopp och som gäller långa tidsperioder underlättas på så sätt att räntan vid återkrav räknas från den dag då stödårets sista beslut meddelades, vilket stämmer överens med riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport och 19 § 2 mom. i lagen om bemanningsstöd. Genom denna ändring minskas arbetsmängden i anslutning till behandlingen av återkrav av stöd betydligt och effektiviseras stödmyndighetens verksamhet.

1.2 Lagen om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner

4 §. Arbetstagare som omfattas av lagens tillämpningsområde. Enligt 11 § i lagen om bemanningsstöd betalas sjöfartsstöd till rederierna bland annat i form av ett stöd som

motsvarar arbetsgivares pensionsförsäkringsavgift enligt lagen om sjömanspensioner. Arbetstagare som arbetar ombord på sjömättningsfartyg omfattas för närvarande inte av tillämpningsområdet för lagen om sjömanspensioner, utan i stället av tillämpningsområdet för lagen om pension för arbetstagare (395/2006). Eftersom det krävs att arbetstagarna ska ha varit försäkrade enligt lagen om sjömanspensioner för att bemanningsstöd ska betalas så att det motsvarar arbetsgivarens premie för arbetspensionsförsäkringen, föreslås det, för att stöd ska kunna beviljas, att 4 § 1 mom. i lagen om sjömanspensioner ändras så att arbetstagare som arbetar ombord på sjömättningsfartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen omfattas av lagen om sjömanspensioner. I övrigt förblir momentet oförändrat.

2 Ikraftträdande

Det föreslås att de lagar som ingår i propositionen ska träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Det är nödvändigt att lagarnas ikraftträdande kopplas till en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet eftersom en utvidgning av stödordningen så att den omfattar specialfartyg kräver kommissionens godkännande. Det går inte att i förväg uppskatta när kommissionen kan ge sitt godkännande. Lagarna ska tillämpas på pensionsförsäkringsavgifter och stöd som betalas för kostnader som har uppkommit den 1 januari 2017 och därefter.

3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Man har strävat efter att formulera de föreslagna lagändringarna i fråga om inskrivning i handelsfartygsförteckningen, villkor för beviljande av stöd och stödbeloppet samt ansökan om stöd så att de är tillräckligt noggrant avgränsade och säkerställer kraven på jämlikhet och rättssäkerhet.

Med stöd av vad som anförts ovan anses det att lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) 3 § 4 och 9 punkten, 4 § 1 mom. 3 punkten, 10, 12 och 13 §, 14 § 3 mom., 15 §, 16 § 2–4 mom., 17 § 1 mom. 1 punkten, 18 § 1 mom. och 22 § 3 mom.,

av dem 4 § 1 mom. 3 punkten och 10 § 1 mom. 3 punkten sådana de lyder i lag 967/2008, 10 § 3 och 4 mom. sådana de lyder i lag 450/2013, 12 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 967/2008, 16 § 4 mom. sådant det lyder i lag 450/2013 och 17 § 1 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 1317/2009, samt

fogas till 3 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 967/2008 och 1317/2009, en ny 2 a- och en ny 10 punkt samt till 4 § 1 mom., sådant det lyder i lag 967/2008, en ny 4 punkt som följer:

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

2 a) *specialfartyg* ett fartyg som används för systematisk sjömättningsverksamhet,

4) *sjötransport* transport av passagerare eller gods till sjöss, bogsering eller skjutbogsering samt sådan sjömätning som utförs av ett specialfartyg; bogsering och skjutbogsering som huvudsakligen sker i hamnar eller biträdande av motordrivna fartyg i hamn är inte sjötransport,

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

10) *verksamhetstid* den del av kalenderåret då fartyget har varit inskrivet i handelsfartygsförteckningen, med undantag av de tider då fartyget har legat i docka eller i hamn obemannat.

4 §

Inskrivning i handelsfartygsförteckningen

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

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,

4) specialfartyg som har en bruttodräktighet på minst 100, är besiktade för Östersjötrafik, närsjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik och under stödåret är avsedda att gå i sådan sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens.

10 §

Allmänna villkor för beviljande av stöd

Stödmyndigheten ska bevilja stöd som avses i denna lag, om

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

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

5) det under stödperioden inte betalas några andra stöd för att sänka fartygets bemanningskostnader än de som beviljas enligt denna lag eller lagen om ersättning av statsmedel för sjömäns resekostnader (1068/2013).

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

I fråga om stöd för bogserbåtar och skjutbogserare samt specialfartyg beviljas av stödbeloppet enligt 11 och 12 § endast den andel som motsvarar sjötransportens andel av stödperioden.

Om fartygets ägare eller en annan arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget inte enligt ett befraktningssavtal har bestämmande inflytande över den trafik som bedrivs med fartyget under avtalstiden, beviljas stöd också för den väntetid som ska betraktas som sjötransport, då fartyget av något skäl som inte har med fartyget att göra i full beredskap med den minimibemanning som det bestämts att fartyget ska ha väntar på uppdrag att transportera gods eller passagerare eller, när det gäller ett specialfartyg, ett sådant sjötransportuppdrag som motsvarar fartygstypen. I fråga om bogserbåtar och skjutbogserare samt specialfartyg beviljas

RP 145/2016 rd

för väntetiden dock endast den andel av stödet som motsvarar sjötransportdagarnas andel under stödperioden.

12 §

Stöd som betalas utifrån begränsat skattskyldiga sjömäns arbete ombord

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

- 1) källskatt och
- 2) arbetsgivares sjukförsäkringsavgift.

Om den som betalar en lön i stället för att innehålla källskatt verkställer förskottsinnehållning ska 11 § tillämpas.

13 §

Stödperiod

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

På ansökan fastställer stödmyndigheten att stödperioden är en kalendermånad för ett passagerarfartyg som får medföra fler än 120 passagerare, till den del stödet beviljas utifrån lönebokföringen per fartyg över månatliga betalningar och utifrån de skattedeklarationer som lämnas in till Skatteförvaltningen.

14 §

Ansökan om stöd

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

15 §

Lönebokföring

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

RP 145/2016 rd

16 §

Nödvändiga uppgifter

Den sökande ska till stödmyndigheten ge in kopior av de skattedeklarationer som getts in till skatteförvaltningen och en redogörelse för vilken andel av den inkomst som avses i skattedeklarationen är sjöarbetsinkomst och vilken andel av arbetsgivarprestationerna baserar sig på sjöarbetsinkomst, hur de betalda beloppen fördelas mellan arbetsgivarens olika fartyg och, för vart och ett av fartygen, hur de är uppdelade på belopp som utgör grund för stöd och övriga belopp.

Den sökande ska för varje stödperiod till stödmyndigheten ge in en redogörelse per fartyg för de pensionsförsäkringsavgifter som betalats in till Sjömanspensionskassan och för de löner som utgör grund för dem.

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

17 §

Stödmyndighetens rätt att få uppgifter

Stödmyndigheten har trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar av tillgången till information rätt att

1) av Skatteförvaltningen för utredning och kontroll av beloppet av stöd som avses i denna lag få behövliga uppgifter om löner för arbete till sjöss,

18 §

Hörande av riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer

Stödmyndigheten ska innan ett ärende avgörs höra respektive riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer, om den överväger att helt eller huvudsakligen förvägra stöd. Hörande ska ordnas en gång per stödår innan det första för sökanden helt eller huvudsakligen negativa beslutet fattas, om inte ytterligare hörande behövs på grund av förändrade omständigheter eller andra särskilda skäl.

22 §

Återbetalning och återkrav av stöd

På det belopp som ska återbetalas ska det från den dag då stödbeslutet för stödårets sista stödperiod meddelades betalas en ränta som motsvarar Finlands Banks grundränta vid tidpunkten i fråga ökad med fyra procentenheter. Om beloppet inte betalas senast på

RP 145/2016 rd

förfallodagen, ska det betalas en årlig dröjsmålsränta på det i enlighet med 4 § i räntelagen (633/1982).

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

Lagen tillämpas dock på stöd som betalas för kostnader som har uppkommit den 1 januari 2017 och därefter.

2.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sjömanspensioner (1290/2006) 4 § 1 mom., sådant det lyder i lagarna 968/2008, 911/2010 och 765/2011, som följer:

4 §

Arbetstagare som omfattas av lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på arbetstagare som utför i lagen om sjöarbetsavtal 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 som enligt 4 § 1 mom. 2 eller 3 punkten i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) är inskrivna i handelsfartygsförteckningen,
- 5) på sådana finländska specialfartyg som går i sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens och som enligt 4 § 1 mom. 4 punkten i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport är inskrivna i handelsfartygsförteckningen,
- 6) 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 anlita arbetsgivare, och
- 7) någon annanstans än på fartyg som avses i 1–6 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.
Lagen tillämpas dock redan från och med den 1 januari 2017.

Helsingfors den 15 september 2016

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

1.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) 3 § 4 och 9 punkten, 4 § 1 mom. 3 punkten, 10, 12 och 13 §, 14 § 3 mom., 15 §, 16 § 2–4 mom., 17 § 1 mom. 1 punkten, 18 § 1 mom. och 22 § 3 mom.,

av dem 4 § 1 mom. 3 punkten och 10 § 1 mom. 3 punkten sådana de lyder i lag 967/2008, 10 § 3 och 4 mom. sådana de lyder i lag 450/2013, 12 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 967/2008, 16 § 4 mom. sådant det lyder i lag 450/2013 och 17 § 1 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 1317/2009, samt

fogas till 3 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 967/2008 och 1317/2009, en ny 2 a- och en ny 10 punkt samt till 4 § 1 mom., sådant det lyder i lag 967/2008, en ny 4 punkt som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

3 §

Definitioner

Definitioner

I denna lag avses med

I denna lag avses med

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

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

2 a) *specialfartyg* ett fartyg som används för systematisk sjömättningsverksamhet,

4) *sjötransport* transport av passagerare eller gods till sjöss, bogsering eller skjutbogsering *samt sådan sjömätning som utförs av ett specialfartyg*; bogsering och skjutbogsering som huvudsakligen sker i hamnar eller biträdande av motordrivna fartyg i hamn är inte sjötransport,

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

10) *verksamhetstid* den del av kalenderåret då fartyget har varit inskrivet i handelsfartygsförteckningen, med undantag av de tider då fartyget har legat i docka eller i hamn obemannat.

4 §

Inskrivning i handelsfartygsförteckningen

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

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

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

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,

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

I fråga om passagerarfartyg som bedriver

4 §

Inskrivning i handelsfartygsförteckningen

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

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,

4) *specialfartyg som har en bruttodräktighet på minst 100, är besiktade för Östersjötrafik, närsjöfart, Europatrafik eller fjärrtrafik och under stödåret är avsedda att gå i sådan sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens.*

10 §

Allmänna villkor för beviljande av stöd

Stödmyndigheten ska bevilja stöd som avses i denna lag, om

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

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

5) det under stödperioden inte betalas några andra stöd för att sänka fartygets bemanningskostnader än de som beviljas enligt denna lag *eller lagen om ersättning av statsmedel för sjömäns resekostnader (1068/2013).*

I fråga om passagerarfartyg som bedriver

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

I fråga om stöd för bogserbåtar och skjutbogserare beviljas av stödbeloppet enligt 11 och 12 § endast den andel som motsvarar sjötransportens andel av stödperioden.

Om fartygets ägare eller en annan arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget inte enligt ett befraktningsavtal har bestämmande inflytande över den trafik som bedrivs med fartyget under avtalstiden, beviljas stöd också för den väntetid som ska betraktas som sjötransport, då fartyget av något skäl som inte har med fartyget att göra i full beredskap med den minimibemanning som det bestämts att fartyget ska ha väntar på uppdrag att transportera gods eller passagerare. I fråga om bogserbåtar och skjutbogserare beviljas för väntetiden dock endast den andel av stödet som motsvarar sjötransportdagarnas andel under stödperioden.

12 §

Stöd som betalas utifrån begränsat skattskyldiga sjömäns arbete ombord

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

- 1) källskatt och
- 2) arbetsgivares socialskyddsavgift.

reguljär passagerartrafik mellan hamnar i Europeiska unionen beviljas stöd endast för medborgare i Europeiska unionens medlemsstater och i stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

I fråga om stöd för bogserbåtar och skjutbogserare *samt specialfartyg* beviljas av stödbeloppet enligt 11 och 12 § endast den andel som motsvarar sjötransportens andel av stödperioden.

Om fartygets ägare eller en annan arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget inte enligt ett befraktningsavtal har bestämmande inflytande över den trafik som bedrivs med fartyget under avtalstiden, beviljas stöd också för den väntetid som ska betraktas som sjötransport, då fartyget av något skäl som inte har med fartyget att göra i full beredskap med den minimibemanning som det bestämts att fartyget ska ha väntar på uppdrag att transportera gods eller passagerare *eller, när det gäller ett specialfartyg, ett sådant sjötransportuppdrag som motsvarar fartygstypen*. I fråga om bogserbåtar och skjutbogserare *samt specialfartyg* beviljas för väntetiden dock endast den andel av stödet som motsvarar sjötransportdagarnas andel under stödperioden.

12 §

Stöd som betalas utifrån begränsat skattskyldiga sjömäns arbete ombord

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

- 1) källskatt och
- 2) arbetsgivares sjukförsäkringsavgift.

Om den som betalar en lön i stället för att innehålla källskatt verkställer förskottsinnehållning ska 11 § tillämpas.

RP 145/2016 rd

13 §

Stödperiod

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

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

14 §

Ansökan om stöd

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

15 §

Lönebokförning

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

16 §

Nödvändiga uppgifter

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

13 §

Stödperiod

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

På ansökan fastställer stödmyndigheten att stödperioden är en kalendermånad för ett passagerarfartyg som får medföra fler än 120 passagerare, till den del stödet beviljas utifrån lönebokföringen per fartyg över månatliga betalningar och utifrån de skattedeklarationer som lämnas in till Skatteförvaltningen.

14 §

Ansökan om stöd

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

15 §

Lönebokföring

Arbetsgivaren ska ordna sin lönebokföring så att det är möjligt att per fartyg och per löntagare fastställa sjöarbetsinkomsten och beloppen av förskottsnehållningar, källskatt och arbetsgivares sjukförsäkringsavgifter samt arbetsgivarandelen av sjömanspensionsförsäkringsavgifter och premier för olycksfallsförsäkring som verkställts på och betalats för inkomsten.

16 §

Nödvändiga uppgifter

Den sökande ska till stödmyndigheten ge in kopior av de skattedeklarationer som getts in till skatteförvaltningen och en redogörelse för vilken andel av den inkomst som avses i skattedeklarationen är sjöarbetsinkomst och vilken andel av arbetsgivarprestationerna

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

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

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

17 §

Stödmyndighetens rätt att få uppgifter

Stödmyndigheten har trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar av tillgången till information rätt att

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

18 §

Hörande av riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer

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

baserar sig på sjöarbetsinkomst, hur de betalda beloppen fördelas mellan arbetsgivarens olika fartyg och, för vart och ett av fartygen, hur de är uppdelade på belopp som utgör grund för stöd och övriga belopp.

Den sökande ska för varje stödperiod till stödmyndigheten ge in en redogörelse per fartyg för de pensionsförsäkringsavgifter som betalats in till Sjömanspensionskassan och för de löner som utgör grund för dem.

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

17 §

Stödmyndighetens rätt att få uppgifter

Stödmyndigheten har trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar av tillgången till information rätt att

1) av Skatteförvaltningen för utredning och kontroll av beloppet av stöd som avses i denna lag få behövliga uppgifter om löner för arbete till sjöss,

18 §

Hörande av riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer

Stödmyndigheten ska innan ett ärende avgörs höra respektive riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer, om den överväger att helt eller huvudsakligen förvägra stöd. Hörande ska ordnas en gång per stödår innan det första för sökanden helt eller huvudsakligen negativa beslutet fattas, om inte ytterligare hörande behövs på grund av förändrade omständigheter eller andra

särskilda skäl.

22 §

Återbetalning och återkrav av stöd

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

22 §

Återbetalning och återkrav av stöd

På det belopp som ska återbetalas ska *det* från *den dag då stödbeslutet för stödårets sista stödperiod meddelades* betalas en ränta som motsvarar Finlands Banks grundränta vid tidpunkten i fråga ökad med fyra procentenheter. Om beloppet inte betalas senast på förfallodagen, ska det betalas en årlig dröjsmålsränta på det i enlighet med 4 § i räntelagen (633/1982).

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

Lagen tillämpas dock på stöd som betalas för kostnader som har uppkommit den 1 januari 2017 och därefter.

2.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om sjömanspensioner

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sjömanspensioner (1290/2006) 4 § 1 mom., sådant det lyder i lagarna
968/2008, 911/2010 och 765/2011, som följer:

Gällande lydelse

4 §

Arbetstagare som omfattas av lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på arbetstagare som
utför i lagen om sjöarbetsavtal 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 som
enligt 4 § 1 mom. 2 eller 3 punkten i lagen
om förbättrande av konkurrenskraften för
fartyg som används för sjötransport
(1277/2007) är inskrivna i
handelsfartygsförteckningen,

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.

Föreslagen lydelse

4 §

Arbetstagare som omfattas av lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på arbetstagare som
utför i lagen om sjöarbetsavtal 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 som
enligt 4 § 1 mom. 2 eller 3 punkten i lagen
om förbättrande av konkurrenskraften för
fartyg som används för sjötransport
(1277/2007) är inskrivna i
handelsfartygsförteckningen,

5) på sådana finländska specialfartyg som
går i sjöfart som är utsatt för internationell
konkurrens och som enligt 4 § 1 mom. 4
punkten i lagen om förbättrande av
konkurrenskraften för fartyg som används för
sjötransport är inskrivna i
handelsfartygsförteckningen,

6) 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

RP 145/2016 rd

arbetsgivare, och

7) någon annanstans än på fartyg som avses i 1–6 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.
Lagen tillämpas dock redan från och med den 1 januari 2017.*
—————