

**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi meriliikenteessä
käytettävien alusten kilpailukyvn parantamisesta an-
netun lain 10 ja 16 §:n muuttamisesta**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvn parantamisesta annettua lakia. Alukselle myönnettävän tuen laskemista koskevia säännöksiä muutettaisiin hinaajien ja työntäjien sekä sellaisten alusten osalta, joilla sovelletaan aikarahtaussopimusta.

Lisäksi esityksen mukaan tukijaksolta maksetuista vakuutusmaksuista annettavan selvityksen antaisi vakuutusyhtiön lisäksi Työttömyysvakuutusrahasto.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYS	2
YLEISPERUSTELUT	3
YLEISPERUSTELUT	3
1 JOHDANTO	3
2 NYKYTILA	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	4
3.1 Tavoitteet	4
3.2 Keskeiset ehdotukset	5
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	5
4.1 Taloudelliset vaikutukset	5
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan	5
5 ASIAN VALMISTELU	6
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	7
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	7
4 Luku Tuki	7
5 Luku Tukimenettely	7
2 VOIMAANTULO	8
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	8
LAKIEHDOTUS	9
meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain 10 ja 16 §:n muuttamisesta	9
LIITE	11
RINNAKKAISTEKSTI	11
meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annetun lain 10 ja 16 §:n muuttamisesta	11

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta annettu laki 1277/2007, jäljempänä *tukilaki*, perustuu yhteisön suuntaviivoihin meriliikenteen valtiontuelle (C(2004) 43, jäljempänä meriliikenteen suuntaviivat). Kansalliset meriliikenteen valtiontukea koskevat lait on ilmoitettava Euroopan komissiolle. Pääosa tukilain sisällöstä on ilmoitettu olemaan voimassa toistaiseksi, mutta lakiin vuonna 2008 tehtyjä muutoksia (967/2008) koskevat ilmoitukset N 67/2009 ja N 120/2009 olivat voimassa vain määräajan. Suomen tekemän jatkoilmoituksen johdosta komissio jatkoi tukiohjelmien voimassaoloaikaa niin, että ne ovat voimassa toistaiseksi (komission päätös SA.35110 (2012/N), jäljempänä valtiontukipäätös). Tukiohjelmat yhdistettiin samalla yhdeksi ohjelmaksi. Komissio totesi kuitenkin valtiontukipäätöksessään, että tuki on hinaajien ja työntäjien osalta rajattu vain näiden alusten meriliikenne-toimintaan.

Suomen tukilaista puuttuu rajausta, jonka mukaan hinaajia ja työntäjiä koskeva tuki rajataan vain näiden alusten meriliikennetoimintaan. Tukilakia tuleekin muuttaa niin, että se vastaa komission täsmennyttä suuntaviivojen tulkintaa ja valtiontukipäätöstä. Muutokseen liittyen hinaajia ja työntäjiä koskeva odotusaikojen suhteellisuusperiaate sisällytetään tuen myöntämisen yleisiä edellytyksiä koskevaan säännökseen, jota samalla täsmennetään myös aikarahdattujen alusten osalta.

Työttömyysetuuksien rahoituksesta annettua lakia (555/1998) on muutettu lailla 542/2012 niin, että työnantajan työttömyysvakuutusmaksu maksetaan vakuutusyhtiön sijasta Työttömyysvakuutusrahastolle. Muutos tuli voimaan 10 päivänä lokakuuta 2012. Työttömyysvakuutusrahasto on tarpeen lisätä tukilakiin, koska työnantajan työttömyysvakuutusmaksu oikeuttaa tukeen, ja tuki maksetaan tuensaajalle Työttömyysvakuutusrahaston todistuksen perusteella.

2 Nykytila

Tukilain 4 luku sisältää tuen myöntämisen edellytykset. Tukiviranomaisen tulee myöntää tukilaissa tarkoitettu tuki, mikäli annetut edellytykset täyttyvät. Tuen edellytyksissä ei ole erikseen mainittu hinaajia ja työntäjiä vaan niiden liikenne oikeuttaa tukeen samoin perustein kuin lastialusten liikenne ulkomaan meriliikenteessä. Kotimaan meriliikenteessä hinaajia ja työntäjiä koskevat kuitenkin pienemmät bruttovetoisuusvaatimukset.

Tukilaissa säädetään myös siitä, miltä osin tukeen oikeuttavassa liikenteessä olevalla aluksella tehty työ ei oikeuta tukeen. Tässä yhteydessä ei erikseen ole mainittu, että hinaajilla ja työntäjillä muussa kuin meriliikenteessä tehdyllä työllä olisi erityisasema. Tämän vuoksi tukea maksetaan tällä hetkellä myös muun kuin meriliikenteen osalta, mikäli alus on ollut pääasiallisesti eli yli puolet toiminta-ajastaan tukeen oikeuttavassa meriliikenteessä ja tuen saamisen muut edellytykset täyttyvät.

Ulkomaan meriliikenteessä toimivat hinaajat ja työntäjät ovat olleet kauppa-alustuen piirissä jo nykyistä tukilakia edeltäneen lain voimassaolon alusta asti (vuodesta 1992), sillä ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991) 1 §:ssä mainittiin sellaiset hinaajat ja työntäjät, jotka kuljettavat säännöllisesti lastiproomuja ulkomaanliikenteessä. Kotimaan meriliikenteessä toimivat hinaajat ja työntäjät tulivat puolestaan tuen piiriin voimassa olevan tukilain muutoksella 967/2008 edellyttäen, että ne täyttävät tukilain 4 §:n 1 momentin 3 kohdassa ja 10 §:n 1 momentin 3 kohdassa luetellut ehdot, eli hinaajan tai työntäjän bruttovetoisuus on vähintään 300, ja alus on katsastettu itämerenliikenteeseen, lähiliikenteeseen, euroopanliikenteeseen tai kaukoliikenteeseen ja alus on toiminut tukivuoden aikana pääasiassa kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä tai ulkomaan meriliikenteessä. Nämä alukset ovat siten kokonsa puolesta kansainvälisten alusturvallisuutta koskevien SOLAS-vaatimusten piirissä ja ne on katsas-

tettu liikennöimään myös kansainvälisillä reiteillä.

Hinaajat ja työntäjät muodostavat varsin pienen osan kauppa-alustuen piirissä olevista aluksista ja tuen määrästä. Hinaajia ja työntäjiä oli kauppa-alusluettelossa vuodenvaihteessa 2012–2013 yhteensä 15 kpl, joista yhdeksälle alukselle myönnettiin tukea vuonna 2012. Kauppa-alustuen kokonaismäärä 116 alukselle vuonna 2012 oli 78,78 miljoonaa euroa, josta matkustaja-alusten osuus oli 57 % ja lastialusten osuus 43 %. Hinaajat ja työntäjät luetaan lastialuksiin. Hinaajien ja työntäjien saama tuki vuoden 2012 budjetista oli 1,48 miljoonaa euroa. Koska alusten on tukea saadaksen tullut toimia yli puolet toiminta-ajastaan tukeen oikeuttavassa meriliikenteessä lastinkuljetustehtävissä, hinaajien ja työntäjien muun kuin meriliikenteen osuus tuesta vuonna 2012 oli arviolta enintään puolet koko vuoden tuesta eli 740 000 euroa vuodessa.

Hinaajille ja työntäjille on liikenneselvitysten perusteella tyypillistä toiminnan monipuolisuus ja joustavuus. Pitkiä lastinkuljetusmatkoja etäälle ulkomaan satamiin on vähemmän, ja pääosa siitä liikenteestä, joka koostuu lastinkuljetuksesta, on ollut proomukuljetusta Suomenlahden kautta Viroom ja muihin Baltian maihin sekä Venäjälle ja Pohjanlahden yli Ruotsiin. Hinaajilla ja työntäjillä on myös paljon lastinkuljetustehtäviä Suomen merenrannikon satamien välillä. Näiden meriliikennetehtävien ja joidenkin ulkomaan meriliikenteen off shore -kuljetustehtävien lisäksi hinaajat ja työntäjät toimivat tyypillisesti niille soveltuvassa muussa kaupallisessa liikenteessä, joka ei ole tukeen oikeuttavaa ja jonka suuri määrä on varsin usein johtanut siihen, että tukeen oikeuttavan liikenteen määrä hinaajilla ja työntäjillä ei ole riittävää eli tukeen oikeuttava liikenne ei ylitä puolta aluksen toiminta-ajasta tukivuoden aikana. Näitä tehtäviä ovat satamahinaus, erilaiset jäänmurtotehtävät ja muu moottorikäyttöisten alusten avustaminen satamaan ja satamasta. Lisäksi hinaajille ovat tyypillisiä sisävesikuljetukset Saimaalla. Sisävesiliikenne ei ole meriliikenteen suunta- viivojen tai niihin perustuvan tukilain mukaisen kauppa-alustuen piirissä, mutta Saimaan satamien ja ulkomaan satamien väliset kulje-

tukset Saimaan kanavan kautta ovat tuen piirissä ulkomaan meriliikenteenä tukilain 3 §:n 6 kohdan mukaisesti. Myös ruoppaaminen jää Suomen kauppa-alustuen ulkopuolelle.

Hinaajien ja työntäjien saama tuki on nykymuodossaan toiminut varsin hyvin ja tukea saavien hinaajien ja työntäjien määrä on pysynyt melko vakaana.

Tukilain 16 §:n mukaan hakijan tulee tukijaksottain toimittaa tukiviranomaiselle vakuutusyhtiön antama aluskohtainen selvitys tukijaksolta maksetuista merityötuloon perustuvista vakuutusmaksuista. Voimassa olevan tukilain mukaan hakijan tulee toimittaa vakuutusyhtiön todistus työnantajan työttömyysvakuutusmaksusta. Työttömyysvakuutusmaksua ei kuitenkaan makseta enää vakuutusyhtiölle vaan Työttömyysvakuutusrahastolle, minkä vuoksi lakia on päivitettävä tältä osin.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on saattaa tukilaki vastaamaan komission antamaa valtioneuvoston päätöstä sekä meriliikenteen suuntaviivojen tulkintaa ja periaatteita, joita komissio edellyttää hinaajien ja työntäjien tuelta.

Muun kuin meriliikenteen rajaaminen pois hinaajien ja työntäjien tuen piiristä perustuu Euroopan unionin kilpailupoliittisiin näkökohtiin, joilla pyritään kuljetustoimintojen ja erilaisten avustustoimintojen kustannusten ja tukien läpinäkyvyyteen sekä jäänmurto- ja väyläavustuskilpailun laajempaan avaamiseen. Esitys toteuttaisi Euroopan unionin näkökulmaa.

Esityksen tavoitteena on noudattaa komission valtioneuvoston päätöstä ja kohdistaa tuki lastinkuljetustoimintaan.

Esityksen tavoitteena on myös poistaa rahoitustukien alusten meriliikenteen laskemisesta se epäkohta, että varustamon määräysvallan puuttumista aluksen liikennöintiä koskeviin päätöksiin ei ole otettu mitenkään huomioon tuen edellytyksissä.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan hinaajien ja työntäjien osalta meriliikennepäivien suhteuttamista muuhun toiminta-aikaan ja tuen laskemista meriliikennepäivien suhteellisen osuuden perusteella. Vaihtoehtona olisi meriliikenteen ja muun ajanjakson palkkakustannusten erottelu luottavalla tavalla. Koska varustamot ilmoittavat maksamansa palkat mm. verohallinnolle kuukausittain ja meriliikennejaksot tyypillisesti jakautuvat ajallisesti lyhyempiin eriin, luotettavan tiedon saaminen muulla tavalla kuin suhteuttamalla palkkakustannukset liikennepäivien suhteessa olisi vaikea luotettavasti järjestää.

Hinaajien ja työntäjien on edelleen mahdollista suorittaa myös jäänmurtoa, alusten avustamista satamaan ja muita tukeen oikeuttamattomia tehtäviä. Nämä tehtävät eivät ole esteenä tuen saamiselle varsinaisten lastin kuljetustehtävien osalta, jos tukeen oikeuttava meriliikenne muodostaa yli puolet aluksen toiminta-ajasta.

Kun lailla toisaalta on hinaaja- ja työntäjävarustamojen kilpailukykyä vahvistava vaikutus, ja näillä aluksilla on oma perinteisiä lastialuksia osin täydentävä tehtäväkenttensä, ei ole kilpailukyky- ja työllisyysnäkökulmasta perusteltua supistaa tukea enempää kuin on välttämätöntä.

Kun ehdotuksen mukaan vain hinaajien ja työntäjien meriliikenteen ajalta maksetaan tukea, niin myös hinaajien ja työntäjien meriliikenteeseen liittyviin odotusaikoihin liitetään vastaava suhteellisuusperiaate, jonka mukaan odotusaikoja voidaan ottaa huomioon meriliikenteen suhteellista osuutta vastaavasti.

Aikarahdattujen alusten meriliikenteeseen päätyvä odotusaika täydellä miehityksellä luettaisiin osaksi meriliikennettä, hinaajien ja työntäjien osalta kuitenkin vain meriliikenteen suhteellisen osuuden mukaisesti.

Lainmuutoksen täytäntöönpano on mahdollista toteuttaa tavanomaisen tukijaksoittaisen käsittelyn yhteydessä määrittämällä meriliikennepäivien suhteellinen osuus ja palauttamalla palkkakustannuksia sen mukaisesti.

Esityksen tavoitteena on ottaa tukilaissa huomioon myös työttömyysetuuksien rahoituksesta annetussa laissa tehdyt muutokset.

Koska työnantajan työttömyysvakuutusmaksua ei makseta enää vakuutusyhtiölle vaan Työttömyysvakuutusrahastolle, laki on tarpeen muuttaa vastaamaan muutettua lainsäädäntöä, jotta tuen määrän arvioinnissa käytetty maksun saajan todistus on yksilöity myös tukilaissa.

Lakiehdotuksella ei muutoin ole tarkoitus muuttaa voimassa olevan lain sisältöä tai tulokintaa.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Lainmuutoksen vaikutukset valtion talousarvioon ovat suuruusluokaltaan pienet, koska hinaajia on vähän ja niiden saamat tuet ovat keskimäärin pieniä. Vuoden 2012 tietojen mukaan arvioituna hinaajille ja työntäjille maksetun tuen vähennys olisi arviolta yhteensä noin 0,7 miljoonaa euroa. Toisaalta maksetun tuen vähenemistä vastaa mahdollisesti valtion ja muiden tahojen jäänmurtoon käyttämien kustannusten kasvu. Rahdattuja aluksia, jotka tulisivat tuen piiriin lainmuutoksesta johtuen, on viime aikoina ollut vuosittain vain muutamia ja arvioitu maksetun tuen lisäys olisi vuodessa yhteensä noin 300 000 - 700 000 euroa. Lainmuutoksen kokonaisvaikutus tuen määrään vuosittain olisi siten pieni.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Hinaajien ja työntäjien tukeen oikeuttavien päivien osuuden selvittäminen ja tuen määrän laskeminen edellyttää nykyisinkin alusten liikennepäivien yksityiskohtaisen tarkkaa selvittämistä PortNetiä, satamalistauksia ja viime kädessä laivapäiväkirjanotteita käyttäen. Ehdotettu muutos ja siihen liittyvä suhteellisuuden arviointi lisää jonkin verran viranomaisten työmäärää.

Työttömyysvakuutusrahaston mainitsemisen tukilain 16 §:ssä selkeyttää hakijan velvollisuutta toimittaa selvityksiä tuen suuruuden määrittämiseksi ja viranomaisen mahdollisuutta edellyttää selvitystä.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. Valmistelun pohjana on ollut Euroopan komission päätös Valtiontuki SA.35110 - Suomi (2012/N) 14.12.2012 C(2012) 9525 final sekä sitä edeltänyt ilmoitusmenettely. Valmistelussa on huomioitu myös työttömyysetuuksien rahoituksesta annetun lain muutos (542/2012).

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitto EK:lta, Finanssialan keskusliitolta, Merimieseläkekassalta, Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Työnantajanliitto RASILA ry:ltä, Satamaoperaattorit ry:ltä, Suomen Asianajajaliittoa, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto ry:ltä, Suomen Konepäälystöliittoa, Suomen Laivameklariliitto ry:ltä, Suomen Laivanpäälystöliittoa, Suomen

Matkustajalaivayhdistykseltä, Suomen Merimies – Unioni SMU ry:ltä, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:ltä, Suomen Satamaliittoa, Suomen Varustamot ry:ltä, Suomen Yrittäjät ry:ltä, Työttömyysvakuutusrahastolta, Alandia Marinelta ja Oy Gard Ab:ltä.

Lausunnon antoivat oikeusministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Ahvenanmaan maakuntahallitus, Elinkeinoelämän Keskusliitto EK, Finanssialan keskusliitto FK, Merimieseläkekassa, Suomen Asianajajaliitto, Suomen Konepäälystöliitto ry, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry, Suomen Varustamot ry, Työttömyysvakuutusrahasto ja Alandia Marine.

Esitettyjä muutoksia on pidetty perusteltuina eikä lausunnonantajilla ole lähtökohtaisesti ollut huomautettavaa lakiesityksen sisällöstä. Lausunnoissa on esitetty jonkin verran teknisiä huomioita, jotka on mahdollisuuden mukaan otettu huomioon lakiesityksen jatkovalmistelussa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

4 Luku Tuki

10 §. *Tuen myöntämisen yleiset edellytykset.* Pykälään lisättäisiin uusi 3 ja 4 momentti.

Uudessa 3 momentissa säädettäisiin hinaajien ja työntäjien tuen rajaamisesta niin, että tukea voisi saada vain tukijaksolle ajoittuvilta meriliikennepäiviltä. Momentin rajoitus perustuisi meriliikenteen suuntaviivojen sisältämiin periaatteisiin sekä komission valtiotukipäätöksessään edellyttämään muutokseen.

Uusi 3 momentti vastaisi 2 momentin rajoitusta tuen laskemisen osalta. Tuen määrää selvitettäessä tutkitaan ensin tuen yleisten edellytysten täyttyminen. Jos tuen saamisen edellytykset täyttyvät, palkkirjanpidon ja maksun saajien antaman selvityksen perusteella tukilain 11 ja 12 §:n mukaisesti tukijaksolta määräytyvästä summasta vähennetään summa, joka 2 momentin mukaan on momentissa määräytyissä olosuhteissa matkustaja-aluksilla muiden kuin EU/ETA-kansalaisten tukeen oikeuttavien erien osuus. Uuden 3 momentin mukaan hinaajilla ja työntäjillä 11 ja 12 §:n mukaan määräytyvästä tuesta vähennetään muun kuin aluksella tukeen oikeuttavan meriliikenteen perusteella tukijaksolta määräytyvien tukierien osuus. Näin saatu erotus maksetaan tukena hakijalle. Tukijaksosta otetaan huomioon se osa ajasta, jonka alus on ollut kauppaluettelossa.

Tukeen oikeuttavan liikenteen osuus arvioidaan viranomaiskäytännön mukaan päiväkohtaisesti. Jos päivään sisältyy tukeen oikeuttavaa toimintaa, koko päivä luetaan hyväksi tuen määrää laskettaessa. Tukeen oikeuttavan liikenteen riittävyys ja muut tuen myöntämisen edellytykset arvioidaan meriliikenteen suuntaviivojen ja tukilain 19 §:n mukaisesti koko tukivuoden puitteissa. Tästä syystä alkuvuoden tukijakson tuki voidaan usein myöntää hinaajille ja työntäjille vasta aivan loppuvuonna kun tukeen oikeuttavan liikenteen pääasiallisuus on selvää.

Uudessa 4 momentissa säädettäisiin tuen myöntämisen yleisten edellytysten muutta-

misesta siten, että tukea voisi saada myös sellaiselta meriliikenteeksi luettavalta odotusajalta, jona alus on meriliikenteeseen rahdattu ja alusta koskevasta rahtaussoituksesta ilmenee, että alus on rahdattu siten, että määräysvalta aluksen liikenteestä on rahdinantajalla. Edellytyksenä on, että aluksen suomalainen omistaja tai muu suomalainen varustamotyönantaja eli rahdinottaja huolehtii aluksen miehityksestä.

Jotta odotusajalta voitaisiin maksaa tässä laissa tarkoitettua tukea, aluksen satamassa olon syynä on oltava lastin tai matkustajien kuljetustoimeksiannon odottaminen täydessä valmiudessa. Lisäksi edellytetään, että odottaminen, joka luetaan meriliikenteeksi, tapahtuu muuten kuin aluksesta, sen omistajasta tai varustamotyönantajasta johtuvasta syystä eli rahdinantajan puolella olevasta syystä tai muusta ulkopuolisesta syystä.

Meriliikenne arvioitaisiin päivätasolla kuten tähänkin asti. Hinaajilla ja työntäjillä aikarahdatut odotuspäivät oikeuttaisivat tukeen kuitenkin vain siltä suhteelliselta osuudelta, joka vastaisi meriliikennepäivien osuutta tukijaksolla tukilain 10 §:n 3 momentissa tarkoitettulla tavalla.

5 Luku Tukimenettely

16 §. *Tarvittavat tiedot ja selvitykset.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että siinä erikseen mainittaisiin tukiviranomaisen oikeudesta saada tarvittaessa tietoa rahtaussoituksesta ja niihin liittyvästä muusta aluksen liikenteen arvioimiseksi tarpeellisista selvityksistä ja 4 momenttia muutettaisiin siten, että siinä mainittaisiin vakuutusyhtiön ohella myös Työttömyysvakuutusrahasto, jonka antama todistus tuen hakijan tulee toimittaa tukiviranomaiselle tukijaksolta maksetuista 11 §:ssä tarkoitetuista vakuutusmaksuista.

Pykälän 4 momenttia muutettaisiin vastaamaan muutosta, joka tuli voimaan vuoden 2013 alusta kun työttömyyssetuuksien rahoituksesta annettua lakia (555/1998) muutettiin lailla 542/2012. Muutoksen myötä työnantajan työttömyysvakuutusmaksu maksetaan vakuutusyhtiön sijasta Työttömyysvakuutus-

rahastolle. Työttömyysvakuutusrahasto lisätäisiin 4 momenttiin, koska työnantajan työttömyysvakuutusmaksu oikeuttaa tukeen ja maksetaan Työttömyysvakuutusrahaston todistukseen perustuen.

Todistus koskee maksettuja maksuja ja on aluskohtainen. Tukiviranomainen voi myöntää sanotun tuen, jos hakija toimittaa sille maksun saajan antaman selvityksen maksun tapahtumisesta. Työttömyysvakuutusrahastolta saatava todistus koskee 11 §:n 4 kohdassa tarkoitettua työnantajan osuutta työttömyysvakuutusmaksusta. Selvityksen toimittaminen aluskohtaisesti edellyttää maksujen aluskohtaista ilmoittamista Työttömyysvakuutusrahastolle, mikä nopeuttaa käsittelyä tuen myöntämisvaiheessa.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

3 Suhde perustuslakiin ja sääätämisyjärjestys

Esityksessä ehdotetaan osaksi poistettavaksi oikeus valtioneuvoston tukeen, joka hinaaja- ja työntäjävarustamoilla on Suomessa ollut 22 vuoden ajan. Muutos tulisi voimaan vasta eduskunnan hyväksyttyä muutoksen. Muutoksen taustalla on valtioneuvoston päätös, jonka Euroopan komissio antoi miehistötukia koskevaan jatkoilmoitukseen.

Valtioneuvoston tuen poistamista osittain ja tätä tarkoittavan muutoksen voimaantulon ajankohdasta tulee tarkastella perustuslain 15 §:n mukaisen omaisuuden suojan kannalta ja oikeuksia ja velvollisuuksia suojan lainsäädännön muuttamisen voimaantuloajankohdan ja siihen liittyen taannehtivuuden ja riittävän siirtymäajan kannalta. Julkisen vallan toimielinten päätöksiin perustuvia varallisuusarvoisia etuuksia ei pidetä yksilölle kuuluvana perustuslain suojaamana omaisuutena muutoin

kuin erääntyneiltä osiltaan. Perustuslakivaliokunnan käytännössä yksityisille oikeussubjekteille aiemmin maksettu valtionapu on katsottu mahdolliseksi lakkauttaa tavallisella lailla omaisuuden suojan estämättä (ks. PeVL 3/1967 vp ja 2/1975 II vp). Valtioneuvoston tuen poistamiseen ei myöskään ole tässä lainmuutoksessa sellaisia ehtoja, jotka olisivat omaisuuden suojan vastaisia.

Koska varustamolla on tukilain 10 - 12 §:n mukaan oikeus tukeen tukijaksolta tuen edellytysten täytyessä, merkitsisi tukioikeuden poistaminen kuluvalta tukijaksolta erääntyneeseen verrattavan tuen poistamista ja olisi omaisuuden suojaperiaatteen vastaista. Lainmuutoksen voimaantulo loppuvuoden tukijaksosta alkaen alkuvuoden tukijaksolla tehdyn lainmuutoksen johdosta ei loukkaisi omaisuuden suojaperiaatetta koska muutos tapahtuu vasta jakson päätyttyä, ellei loppuvuoden tuen puuttumisella ole sellainen vaikutus koko tukivuoden liikenteeseen, että alkuvuoden tuki liikenteen riittämättömyyden takia jäisi saamatta. Koska jo nyt on voimassa sääntö että yli puolet aluksen toiminta-ajasta tukivuonna on oltava tukeen oikeuttavaa meriliikennettä, jotta tuki voidaan myöntää, ja lainmuutos vain korostaisi tukeen oikeuttavan meriliikenteen kannattavuuden merkitystä, kuvattua vaikutusta ei esiintyisi.

Koska komission kannanoton johdosta ei ole käynnistynyt mikään virallinen menettely koskien Suomen lainsäädännön mahdollista Euroopan unionin oikeuden vastaisuutta, ei komission kannanotolla tässä vaiheessa ole perustuslaillisen arvion kannalta erityistä merkitystä.

Edellä kerrotun perusteella katsotaan, että lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa sääätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

*Lakiehdotus***Laki****meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain 10 ja 16 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) 16 §:n 1 ja 4 momentti sekä,
lisätään 10 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 967/2008, uusi 3 ja 4 momentti seuraavasti:

10 §

Tuen myöntämisen yleiset edellytykset

Hinaajalla ja työntäjällä myönnetään tukea 11 ja 12 §:n mukaisesta tuen määrästä vain osuus, joka vastaa meriliikenteen osuutta tukijaksosta.

Jos aluksen omistajalla tai aluksen muulla varustamotoimintaa harjoittavalla työnantajalla ei rahtaussopimukseen perustuen ole määräysvaltaa aluksen liikennöintiin sopimusjaksolla, tukea myönnetään myös siltä meriliikenteeksi luettavalta *odotusajalta*, jonka alus muuten kuin omasta syystä odottaa alukselle määrätyn vähimmäismiehityksen mukaisessa täydessä valmiudessa lastin tai matkustajien kuljetustoimeksiäntoa. Hinaajalla ja työntäjällä odotusajalta tukea

myönnetään kuitenkin vain osuus, joka vastaa meriliikennepäivien osuutta tukijaksolla.

16 §

Tarvittavat tiedot ja selvitykset

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

Hakijan tulee tukijaksoittain toimittaa tukiviranomaiselle vakuutusyhtiön ja Työttömyysvakuutusrahaston antamat aluskohtaiset

selvitykset tukijaksolta maksetuista merityö-
tuloon perustuvista 11 §:ssä tarkoitetuista
vakuutusmaksuista.

Ennen lain voimaantuloa aiheutuneista kus-
tannuksista maksettavaan tukeen sovelletaan
tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita
säännöksiä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

Helsingissä 16 päivänä toukokuuta 2013

Pääministerin sijainen, valtiovarainministeri

JUTTA URPILAINEN

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

*Liite
Rinnakkaisteksti*

Laki

meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain 10 ja 16 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain (1277/2007) 16 §:n 1 ja 4 momentti sekä,
lisätään 10 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 967/2008, uusi 3 ja 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

10 §

10 §

Tuen myöntämisen yleiset edellytykset

Tuen myöntämisen yleiset edellytykset

(lisätään uusi 3 ja 4 momentti)

Hinaajalla ja työntäjällä myönnetään tukea 11 ja 12 §:n mukaisesta tuen määrästä vain osuus, joka vastaa meriliikenteen osuutta tukijaksosta.

Jos aluksen omistajalla tai aluksen muulla varustamotoimintaa harjoittavalla työnantajalla ei rahtaus sopimukseen perustuen ole määräysvaltaa aluksen liikennöintiin sopimusjaksolla, tukea myönnetään myös siltä meriliikenteeksi luettavalta odotusajalta, jonka alus muuten kuin omasta syystä odottaa alukselle määrätyn vähimmäismiehityksen mukaisessa täydessä valmiudessa lastin tai matkustajien kuljetustoimeksiantoa. Hinaajalla ja työntäjällä odotusajalta tukea myönnetään kuitenkin vain osuus, joka vastaa meriliikennepäivien osuutta tukijaksolla.

16 §

Tarvittavat tiedot ja selvitykset

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

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

16 §

Tarvittavat tiedot ja selvitykset

Hakijan tulee huolehtia siitä, että tukiviranomaisella on käytettävissään kaikki tuen edellytysten ja määrän määrittämisessä tarpeelliset alusta ja sen liikennöintiä koskevat tiedot. Aluksen liikennöinnistä on tukijakoittain tukiviranomaisen pyynnöstä annettava *laivapäiväkirjanote ja rahtaussopimukset sekä muu selvitys, jotka* tuen hakija varmentaa allekirjoituksellaan.

Hakijan tulee tukijakoittain toimittaa tukiviranomaiselle vakuutusyhtiön *ja Työttömyysvakuutusrahaston antamat aluskohtaiset selvitykset* tukijaksolta maksetuista merityötuloon perustuvista 11 §:ssä tarkoitetuista vakuutusmaksuista.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.
