

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettua lakia siten, että kauppa-alusluetteloon voidaan merkitä nykyisten alusten lisäksi myös sellainen ulkomaanliikenteessä purjehtiva suomalainen matkustaja-alus, joka täyttää lain edellytykset ja joka liikennöi säännöllisesti suomalaisesta satamasta. Tällaisen aluksen osalta ei kuitenkaan sovelletaisi lain säännöksiä, jotka koskevat mahdollisuutta poiketa eräistä Suomen lainsäädännön määräyksistä. Tässä tarkoitettun matkustaja-aluksen osalta tukena myönnettäisiin määrä, joka vastaa 97 prosenttia yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä. Lisäksi aluksen käyttökustannusten alentamiseen tarkoitettun muun tuen huomioonottamista koskevaa säännöstä ehdotetaan sanamuodoltaan laajennettavaksi

vastaamaan paremmin Ahvenanmaan itsehallintolainsäädännön määräyksiä. Esityksen tarkoituksena on parantaa sellaisten Suomen lipun alla ulkomaanliikenteessä purjehtivien matkustaja-alusten kilpailukykyä, jotka liikennöivät säännöllisesti suomalaisesta satamasta. Esityksellä pyritään vastaamaan siihen kilpailutilanteen kiristymiseen, mikä on aiheutunut Pohjoismaissa ja muissa kilpailijamaissamme sekä erityisesti Ruotsissa hiljattain toteutettujen, myös matkustaja-alussektoria koskevien tukitoimenpiteitten seurauksena. Esitys liittyy valtion vuoden 2002 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Tuesta on ilmoitettava Euroopan yhteisöjen komissiolle. Lain voimaantulosta säädettäisiin asetuksella, kun komissio on hyväksynyt tuen.

PERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Nykyinen Suomen tukijärjestelmä

Euroopan yhteisöjen komissio hyväksyi heinäkuussa 1997 yhteisön meriliikenteen valtiontukea koskevat suuntaviivat (97/C 205/05). Tuen tarkoituksena on luoda yhteisömaiden aluksille edellytykset kilpailla halvemman kustannustason maiden alusten kanssa ja tällä tavoin poistaa tarve laivojen ulosliputtamiseen niin sanottuihin mukavuuslippumaihin. Miehistökustannusten osalta tuen enimmäismäärä voi olla määrä,

joka vastaa työntekijöiden palkoista perittäviä veroja ja työnantajan maksamia lakisääteisiä sosiaalikulunnuksia. Viime vuosien aikana käytännössä kaikki EU:n merenkulkumaat ovat soveltaneet valtiontuen suuntaviivoja vaihtelevassa laajuudessa kauppalaivastoihinsa. Suomessa on vuodesta 1992 lukien ollut voimassa laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta (1707/1991). Lakia on sovellettu ulkomaanliikenteessä toimiviin lastialuksiin. Lain 4 §:n mukaan aluksella varustamatoimintaa harjoittavalle suomalaiselle aluksen omistavalle yhteisölle

on voitu myöntää valtion varoista tukea määrää, joka vastaa yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta merityötulosta toimitettua ennakonpidätystä ja maksettua työnantajan sosiaaliturvamaksua.

Lisäksi lain 1 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan aluksella varustamotoimintaa työnantajana harjoittavan yhteisön Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaväen kokonaismäärästä on oltava vähintään puolet Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisia, jotka täyttävät alusluetteloon merkityn aluksen miehityksestä ja laivahenkilökunnan pätevyydestä säädetty vaatimukset. Käytännössä mahdollisuutta käyttää ulkomaista työvoimaa on sovellettu hyvin rajoitetusti.

Lakia ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta muutettiin 10 päivänä huhtikuuta 2001 voimaan tulleella lailla (922/2000), jonka mukaan tuen määrää on lisätty siten, että edellä mainitun tuen lisäksi varustamo voi saada valtiolta EU:n meriliikenteen valtiontukea koskevien suuntaviivojen miehistökustannuksiin salliman täysimääräisen tuen merimieseläkevakuutus-,

työttömyysvakuutus-, tapaturmavakuutus- ja ryhmähenkivakuutusmaksuihin sekä vapaa-ajan ryhmähenkivakuutus- ja vapaa-ajan lisävakuutusmaksuihin. Näin korotettu tuki alentaa miehistökustannuksia noin 43 prosenttia. Laki on takautuvasti voimassa 1 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja tuen laajentaminen lisää valtion budjettimenoja vuosittain noin 16 miljoonaa euroa. Tuen kokonaistarpeeksi vuosina 2001 ja 2002 arvioidaan noin 40 954 000 euroa vuodessa tuettavien alusten määrän ollessa 106. Tuki maksetaan työnantajalle puolivuositain jälkikäteen.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelo koskee ensisijassa lastialuksia, joihin katsotaan kuuluviksi myös alukset, joissa on enintään 120 matkustajapaikkaa. Lain piiriin voidaan kuitenkin hyväksyä sellainen kolmansien maiden välillä liikennöivä matkustaja-alus, joka ei liikennöi säännöllisesti pohjoismaisesta satamasta. Näin ollen Suomen ja Ruotsin sekä Suomen ja Viron välisessä liikenteessä toimivat matkustaja-alukset eivät kuulu lain soveltamisalan piiriin eivätkä myöskään saa tukea. Tätä on perusteltu sillä, etteivät

matkustaja-alukset saa valtion tukea myöskään Ruotsissa ja että tällaiset alukset voivat hyödyntää edelleenkin verottoman myynnin suomia mahdollisuuksia, vaikka veroton myynti päättyikin Euroopan sisäisessä liikenteessä 1 päivänä heinäkuuta 1999 lukien.

1.2. Kilpailutilanteessa tapahtuneet muutokset

Virolaisten matkustaja-alusten vahva kilpailuasema suomalaisiin aluksiin nähden on viime vuosina antanut aihetta eräisiin selvityksiin ja ehdotuksiin tukitoimenpiteiksi, mutta ne eivät ole johtaneet toimenpiteisiin. Tilanne on kuitenkin oleellisesti muuttunut sen jälkeen, kun Tanska päätti vuonna 2000 siitä, että myös Tanskan satamiin säännöllisesti liikennöivät matkustaja-alukset voidaan merkitä Tanskan kansainväliseen alusrekisteriin (DIS). Mainittu rekisteri perustettiin vuonna 1988 tanskalaisten alusten ulosliputuksen estämiseksi, mutta vuoteen 2000 asti siihen ei ole voinut merkitä sellaisia matkustaja-aluksia, jotka säännöllisesti liikennöivät Tanskan satamiin. DIS-rekisterissä sovelletaan nettopalkkausta, jolloin laivoilla työskentelevien merenkulkijoiden palkoista ei peritä veroja eikä työnantaja joudu maksamaan lakisääteisiä sosiaalikulustannuksia. Tämän arvioidaan alentavan laivojen miehityskustannuksia noin 40 prosenttia. Tanskassa tehdyn ratkaisun perusteina on mainittu erityisesti Saksan käyttöön ottamat tukitoimenpiteet ja huoli siitä, että tanskalaiset varustamot siirtävät matkustaja-aluksensa Saksan lipun alle sekä toiseksi kompensatio siitä, että veroton myynti loppui EU:n sisäliikenteessä 1 päivästä heinäkuuta 1999.

Tanskan tehtyä oman ratkaisunsa ruotsalaiset varustamot ilmoittivat, että ne tulevat siirtämään matkustaja-aluksensa Tanskan lipun alle, mikäli Ruotsissa ei toteuteta vastaavaa järjestelyä. Ruotsin ja Tanskan välinen autolauttaliikenne on ruotsalaisten varustamoiden tärkein markkina-alue matkustaja-alussektorilla.

Ruotsin merenkulkupolitiikkaa pohtineen valtiovarain-, sosiaali- ja elinkeinoministeriöiden edustajista muodostuneen työryhmän esityksestä Ruotsin valtiopäivät päättivät joulukuussa 2000 siitä, että ulosliputustarpeen

poistamiseksi myös Ruotsissa siirrytään nettopalkkaukseen. Järjestelmä tulisi koskemaan kaikkia ulkomaanliikenteessä toimivia kauppa-alkusia, matkustaja-alkuset mukaan lukien. Työryhmän esityksen mukaan järjestelmän oli tarkoitus tulla voimaan vuoden 2002 alusta. Valtiopäivät kuitenkin velvoitti hallituksen laatimaan esityksen, jonka mukaan järjestelmä tulisi voimaan jo aikaisemmin, esimerkiksi 1 päivästä heinäkuuta 2001. Ruotsin hallitus on toukokuussa 2001 antanut valtiopäiville esityksen tukijärjestelmän muuttamisesta siten, että muutos tulee voimaan 1 päivästä lokakuuta 2001 lukien.

Viron lipun alla purjehtivat matkustaja-alkuset ovat vallanneet Viron ja Suomen välisessä liikenteessä johtavan markkina-aseman alhaisen kustannustasonsa johdosta. Myös uutta tonnistoaa on tulossa Viron lipun alle tähän liikenteeseen.

1.3. Ruotsin nettopalkkausjärjestelmä

Ruotsin ehdotetulla nettopalkkauksella tarkoitetaan järjestelyä, jossa työntekijä saa normaalia bruttopalkkaa eli verot pidätetään ja sosiaalikustannukset määritetään normaalisti. Sosiaalikustannuksiin sisältyy yleinen eläkemaksu. Työnantajan ei kuitenkaan tarvitse tilittää näitä eteenpäin, vaan ne jäävät työnantajan hyväksi. Voidaankin sanoa, että työntekijän kannalta kyseessä on bruttopalkkaus, mutta työnantajan kannalta nettopalkkaus.

Ruotsissa myös sellainen liikenne, joka edelleenkin voi käyttää hyväkseen verottoman myynnin tarjoamia mahdollisuuksia, kuten Ahvenanmaan kautta Suomeen suuntautuva liikenne ja Baltian maihin suuntautuva liikenne ja Baltian maihin suuntautuva liikenne, kuuluu nettopalkkauksen piiriin.

Merenkulun tukea koskevassa Ruotsin hallituksen esityksessä tuen laajentamista perustellaan sillä, että merenkuluelinkeino on säilytettävä Ruotsissa ja että sille täytyy antaa yhtäläiset kilpailuedellytykset lähimpien kilpailijamaiden kanssa. Ruotsin hallitus painottaa myös sitä, että Ruotsissa täytyy säilyttää merenkulullinen osaaminen. Tämä on keskeistä meriturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kannalta ja Ruotsin mahdollisuuksien kannalta vaikuttaa näihin asioihin kansainvälisessä työssä. Lisäksi viitataan Ruotsin maantieteelliseen asemaan

ja Ruotsin ulkomaankaupan riippuvuuteen merikuljetuksista, mikä johtaa siihen, että riittävällä merikuljetusten asiantuntemuksella on positiivinen merkitys koko liikennesektoriin ja pyrkimykseen yhdistettyjä kuljetuksia hyväksikäyttäviin kuljetusratkaisuihin. Myös ratkaisun pitkäjänteisyyttä painotetaan samoin kuin sitä, että kun EU:n valtiontuen suuntaviivojen suomat mahdollisuudet on näin käytetty täysin hyväksi, työmarkkinaosapuolten tehtäväksi jää vastaisuudessa vastata kansainvälisen kilpailun tuomiin haasteisiin.

Ruotsin nettopalkkausjärjestelmän piiriin arvioidaan tulevan noin 200 lastialusta, jotka työllistävät noin 4 000 henkilöä sekä noin 20 Ruotsin lipun alla olevaa matkustaja-autolauttaa, jotka työllistävät noin 3 100 henkilöä. Tästä aiheutuvan tuen suuruudeksi arvioidaan lastialusten osalta noin 755 milj. SEK ja matkustaja-alusten osalta noin 520 milj. SEK eli yhteensä noin 1 275 milj. SEK (noin 139,6 miljoonaa euroa).

Ruotsin nettopalkkausjärjestelmä tulee alentamaan matkustajalaivojen henkilökustannuksia noin 57—58 prosenttia. Järjestelmän piiriin voi kuulua vain varustamo, jolla on Ruotsiin perustettu yhtiö. Tällöin yhtiön yhtiöverotus myös siirtyy Ruotsiin.

1.4. Kustannusvertailu sekä ajankohtainen tilanne Suomessa

Ruotsissa laaditussa selvityksessä (Den svenska sjöfartspolitikens) arvioitiin myös matkustaja-alusten henkilöstökustannuksia eri maiden aluksilla. Kun ruotsalaisen aluksen henkilöstökustannuksia merkitään luvulla 100, niin kilpailevien maiden alusten henkilöstökustannukset ovat seuraavassa esitetyllä tasolla:

| | |
|--------------|-----|
| Suomi | 115 |
| Ruotsi | 100 |
| Tanska (DIS) | 65 |
| Norja (NIS) | 65 |
| Puola | 30 |
| Viro | 25 |
| Venäjä | 20 |

Kustannusvertailu perustuu vuoden 2000 tilanteeseen. Tämän jälkeen Suomessa Suomen Merimies-Unioni ja matkustaja-

alusvarustamot ovat sopineet keskenään uudesta matkustaja-aluksia koskevasta työehtosopimuksesta ja siihen sisältyvistä uusista työaikajärjestelyistä, joiden yhteisvaikutuksesta suomalaisen aluksen kustannustaso on alentunut likimain ruotsalaiselle tasolle. Nettopalkkauksen seurauksena ruotsalaisten alusten kustannukset tulevat alenemaan vähintään samalle tasolle kuin Tanskassa ja Norjassa. Henkilöstökustannusten osuus matkustaja-autolautan liikevaihdosta on noin 22 – 25 prosenttia.

Selvityksen mukaan virolaisten alusten henkilökustannukset ovat vain noin neljäsosa suomalaisten tai ruotsalaisten alusten henkilökustannuksista. Vaikka kustannusero varmaan kapenee lähivuosina, virolaiset matkustaja-alukset tulevat jatkossakin olemaan huomattavan kilpailukykyisiä. Viron tullessa EU:n jäseneksi myös kabotaasiliikenne vapautuu ja virolaiset alukset pääsevät muun muassa rannikkoliikenteeseemme. Virolaisten varustamo on myös tilannut uuden ison matkustaja-aluksen, joka tulee ensi vuonna Tallinnan ja Helsingin väliseen liikenteeseen. Suomalaiset varustamot eivät ole tilanneet yli 10 vuoteen uusia matkustaja-aluksia. Suomen valtion toimenpitein ei kuitenkaan kilpailutilannetta virolaisten ja suomalaisten alusten kesken pystytä kokonaan tasoittamaan, vaan kilpailuhaasteisiin on vastattava ennen kaikkea työmarkkinajärjestöjen välisin toimenpitein.

Mikäli Suomessa ei ryhdytä matkustaja-alusten kustannuksia alentaviin toimenpiteisiin, on odotettavissa, että Suomen lipun alla olevat matkustaja-alukset siirretään pois Suomen alusrekisteristä muiden kilpailukykyisempien lippujen alle. Voimassa olevien EU-rekisteröintisääntöjen nojalla tällaiselle järjestelylle ei ole esteitä. Suomen lipun alla ulkomaanliikenteessä toimivia matkustaja-aluksia on tällä hetkellä 16. Liikennettä harjoittavat varustamot ovat Silja Line Oy, Viking Line Abp, Rederiaktiebolaget Eckerö ja Birka Line Abp sekä RG Line Oy. Lisäksi Kristiina Cruises-varustamo harjoittaa risteilyjä kahdella aluksella. Näistä toinen toimii kolmansien maiden välillä ja se on merkitty ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon 12 päivänä tammikuuta 2001, joten se saa jo tällä hetkellä ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n mukaista

tukea.

Voidakseen paremmin arvioida mahdollisen ulosliputuksen ja nettopalkkauksen taloudellisia vaikutuksia, liikenne- ja viestintäministeriö tilasi joulukuussa 2000 LTT-Tutkimus Oy:ltä tutkimuksen ”Matkustaja-alusten nettopalkkajärjestelmän vaikutukset” (LVM:n julkaisu 15/2001). Selvityksen mukaan matkustajaliikenteen työllistävä vaikutus oli (vuonna 1999) noin 5 500 henkilötyövuotta, mistä laivoilla työskentelevien henkilöiden osuus on noin 4 300 henkilötyövuotta ja varustamoiden muun henkilökunnan noin 1 200 henkilötyövuotta. Merimieseläkekassan tilastojen mukaan matkustaja-aluksilla tehtiin vuonna 2000 noin 4 500 henkilötyövuotta. Välillisten työllisyysvaikutusten takia matkustajaliikenteen työllistävän vaikutuksen arvioidaan olevan 10 000 – 12 000 henkilötyövuotta. Majoitus-, ravintola- ja myymälätoimintoihin palkatun henkilökunnan osuus matkustaja-alusten kokonaishenkilökunnasta on noin 75 prosenttia. Matkustaja-alusliikenteen osuus Suomen merenkulkusektorista on työllisyydellä ja liikevaihdolla mitattuna selvästi yli puolet.

Matkustaja-autolauttasektorin vuotuinen liikevaihto on noin 841 miljoonan euron suuruusluokkaa. Laivoilla työskentelevien henkilöiden palkkasumma (vuonna 2000) oli yli 151 miljoonaa euroa Merenkululaitoksen mukaan.

1.5. Ulosliputusvaihtoehdon ja tukivaihtoehdon vertailua

Yleistä

LTT-Tutkimus Oy:n laatimassa selvityksessä verrattiin toisiinsa tilanteita, joissa Suomessa toteutettaisiin Ruotsin nettopalkkausta vastaava järjestelmä tai vaihtoehtoisesti kaikki matkustaja-alukset rekisteröitäisiin Ruotsin lipun alle. Ulosliputusvaihtoehdossa arvioitiin työttömyydestä aiheutuvia kustannuksia eritasoisilla työttömyysvaihtoehdoilla.

Ulosliputusvaihtoehdo

Ulosliputuksen taloudellisia vaikutuksia arvioitaessa on todettava, että kaksinkertaisen yritysverotuksen

välttämiseksi on tehty pohjoismainen verosopimus, jonka mukaan tulosta, jonka sopimusvaltiossa asuva, siis muun muassa yhtiö, saa laivan tai ilma-aluksen käyttämisestä liikenteeseen, verotetaan vain tässä valtiossa. Tämä merkitsee sitä, että yrityksen tuloksen verotus siirtyy Ruotsiin, vaikkakin Suomeen tuloutettavien osinkojen verotus jatkuu.

Ruotsin merilain mukaan alus voidaan ottaa Ruotsin alusrekisteriin muun muassa, jos aluksen käyttö on ratkaisevasti ruotsalaisessa vaikutusvallassa ("om fartygets drift står under ett avgörande svenskt inflytande") tai, jos omistajalla on kiinteä kotipaikka Ruotsissa.

Tuen saamisen edellytyksenä Ruotsissa on saadun selvityksen mukaan Ruotsin alusrekisteriin merkitsemisen lisäksi se, että aluksella työskentelevien työnantajana on ruotsalainen yhtiö ja aluksen käytön hoitaa tällainen yhtiö.

Henkilöverotukseen liittyen on todettava, että pohjoismaisen verosopimuksen mukaan lippuvaltiolla on merenkulkijoihin nähden verotusoikeus, mutta tämä ei estä merenkulkijan kotivaltion eli asuinvaltion verotusoikeutta. Kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi esimerkiksi Ruotsin lipun alla purjehtivalla aluksella työskentelevä Suomessa asuva merenkulkija maksaa Ruotsiin 15 prosentin lähdeveron. Suomeen maksamastaan verosta hän voi vähentää mainitun Ruotsiin maksamansa veron. Keskimääräinen veroprosentti Suomessa on erityötulovähennykset huomioon ottaen vain noin 19–22 prosenttia. Tämän ja 15 prosentin välinen ero maksetaan siis ulosliputustilanteessa Suomeen.

Lähdeverojen määrä, jota vastaava määrä ulosliputustilanteessa menetettäisiin Suomen verotuloja, on varustamoilta saadun vuoden 2002 palkkasumma-arvion perusteella tasoa 21 miljoonaa euroa vuodessa.

Valtiovarainministeriön ilmoituksen mukaan matkustaja-alusvarustamot ovat maksaneet veroja vuonna 1998 noin 10,7 miljoonaa euroa, vuonna 1999 noin 10,4 miljoonaa euroa ja vuonna 2000 noin 7,8 miljoonaa euroa. Varustamojen ilmoituksen mukaan ne ovat maksaneet veroja neljän viime vuoden aikana keskimäärin noin 11 miljoonaa euroa

vuodessa. Suurin osa veroista on yhtiöiden osingonjaon perusteella maksamia veroja. Arviota ulosliputustilanteesta menetettävistä verotuloista on tässä vaiheessa vaikea tehdä.

Edellä arvioitujen verotulojen menetyksen perusteella on päädytty 27,7 miljoonan euron tukitasoon.

Työttömyydestä aiheutuvat kustannukset ensimmäisenä vuonna on arvioitu keskimäärin 11,4 miljoonaksi euroksi vuodessa, jos oletetaan, että työttömiksi jäisi 20 prosenttia matkustaja-alusvarustamojen henkilökunnasta. Valtion osuus tästä olisi 4,5 miljoonaa euroa kun taas kunnat saisivat verotulojen lisäystä noin 1,35 miljoonaa euroa. Lisäksi työttömyyskassojen menot olisivat 8,24 miljoonaa euroa.

Työttömyydestä aiheutuvat kustannukset olisivat kuitenkin siirtymäajan kustannuksia, joiden voidaan olettaa laskevan nolnaan noin viiden vuoden kuluessa ulosliputushetkestä.

Ulosliputusvaihtoehdossa valtiolle aiheutuvat kustannusvaikutukset olisivat ensi vaiheessa yhteensä noin 32,5 miljoonaa euroa 20 prosentin työttömyysvaihtoehdon mukaan arvioituna.

Pakolliset sosiaaliturvamaksut sekä eläke- ja muut vakuutusmaksut jäisivät ulosliputustilanteesta saamatta Suomeen. Yhteensä tällaiset erät ovat noin 31,3 miljoonaa euroa, mistä sosiaaliturvamaksun osuus on noin 6,72 miljoonaa euroa, työnantajan maksamien merimieseläkemaksujen osuus noin 14,13 miljoonaa euroa ja muiden lakisääteisten sosiaalikulusten osuus noin 10,43 miljoonaa euroa. Periaatteessa myös vastaavat menot aiheuttavat järjestelmän kustannukset siirtyisivät Ruotsin maksettaviksi, koska henkilöstö siirtyisi ulosliputusvaihtoehdossa Ruotsissa sovellettavan lainsäädännön piiriin. Käytännössä kuitenkin voidaan olettaa, että ruotsalaisen työnantajan palveluksessa oleva Suomessa asuva henkilö perheineen käyttäisi edelleenkin suomalaisen sosiaaliturvajärjestelmän palveluja mahdollisissa sairaus- ym. tapauksissa.

LTT-Tutkimus Oy:n selvityksen mukaan Merimieseläkekassan rahoitukseen nettopalkkaus- ja ulosliputusvaihtoehdolla ei ole pitemmällä tähtäimellä vaikutusta, jos valtio maksaa vastaisuudessa kolmasosan

kassan vuotuisesta eläkemenosta. Väli aikaista rahoitusepätasapainoa voi viiveellä syntyä, jos niin sanottuun työttömyyseläkeputkeen tai varhennettuun ja Suomessa ansaittuun vanhuuseläkkeeseen oikeutetut käyttäisivät tätä mahdollisuutta hyväkseen. Tästä aiheutuisi Merimieseläkekassalle vuotuista eläkemenojen kasvua siirtymävuosien ajaksi. Matkustaja-alusten ulosliputukseen liittyy kuitenkin suorien taloudellisten vaikutusten lisäksi myös muita merkittäviä vaikutuksia. Suomalainen matkustaja-autolauttaliikenne on kehittynyt elinkeinoksi, jolla on huomattavaa taloudellista ja yhteiskunnallista merkitystä maassamme. Matkustaja-alusliikenteen ulosliputus vaikuttaa samalla koko merenkulkuelinkeinoon sekä merenkululliseen klusteriin. Matkustaja-alusten ulosliputus vähentäisi osaltaan merenkulun tieto-taitoa ja osaamista maassamme samoin kuin vaikutusmahdollisuuksiamme kansainvälisessä yhteistyössä. On myös huomattava, että matkustaja-alussektorin työllisyysvaikutus on Suomessa Ruotsiakin suurempi. Erityisesti Ahvenanmaalle alan merkitys on poikkeuksellisen suuri. Matkustaja-alusten työllistämistä noin 4 300 merenkulkijasta 19 prosenttia asuu Ahvenanmaalla ja varustamoiden muusta henkilökunnasta 29 prosenttia kotikunta on Ahvenanmaa. Arvioidaan, että koko merenkulkusektorin osuus Ahvenanmaan bruttokansantuotteesta on yli 40 prosenttia ja maakunnan työvoiman kysynnästä noin 14 prosenttia. Suurimmasta osasta vastaa Suomen ja Ruotsin välinen matkustaja-autolauttaliikenne. Huoltovarmuustekijöillä ei kuitenkaan ole matkustaja-alussektorin osalta samaa merkitystä kuin lastialusten osalta.

Tukivaihtoehto

Jos sen sijaan Suomessa siirryttäisiin alusluettelolain mukaiseen täyden tuen maksamiseen, valtion menot lisääntyisivät noin 59,7 miljoonalla eurolla vuodessa. Ennakonpidätysten ja työnantajan sosiaaliturvamaksun osuus olisi noin 35,3 miljoonaa euroa, työnantajan merimieseläkekassamaksun osuus noin 14,13 miljoonaa euroa ja muiden

sosiaalivakuutusmaksujen osuus yhteensä noin 10,43 miljoonaa euroa. Arvio perustuu varustamoiden kirjanpidosta saatuihin vuoden 2000 palkkatietoihin. Tarkistettu arvio on jonkin verran pienempi kuin talouspoliittisen ministerivaliokunnan käsittelyssä 22 päivänä toukokuuta 2001 olleessa muistiossa esitetty arvio. Siinä on otettu huomioon 1.3.2001 voimaan tullut Merimies-Unionin ja varustamoiden välinen uusi palkkakustannuksia alentava työehtosopimus sekä vuoden 2002 alusta voimaan tuleva 2 prosentin palkankorotus, jolloin on arvioitu, että vuoden 2002 palkkasumma tulee alenemaan noin viisi prosenttia vuoden 2000 tasosta. Alusluettelolain mukaisella tuella ei olisi vaikutuksia kunnille eikä Merimieseläkekassalle, sillä ne saisivat osuutensa samalla tavalla kuin nykyisinkin. Yritystukena matkustaja-alusten miehityskustannustukea tulisi arvioida myös sen suhteen, aiheuttaako se kilpailua vääristäviä vaikutuksia. Päivittäistavarakauppa ry sekä Hotelli- ja ravintolaliitto ry katsovat tuen vinouttavan laivojen ja maissa toimivien hotellien ja ravintoloiden välistä kilpailutilannetta. Tähän on todettava, että väitetty kilpailutilanteen vinoutuminen toteutuu joka tapauksessa riippumatta siitä, ovatko laivat Suomen vai ulkomaan lipun alla. Lisäksi on huomattava, että vuonna 1994 kauppa- ja teollisuusministeriön sekä liikenneministeriön yhteisesti teettämässä tutkimuksessa laivojen sekä hotelli- ja ravintolatoiminnan kilpailuosuhteista päädyttiin johtopäätökseen, jonka mukaan laivamatkat ja maissa tapahtuva hotelli- ja ravintolatoiminta täydentävät toisiaan. Ainakin rannikkokaupungeissa laivamatkustajat lisäävät päivittäistavarakaupan sekä hotelli- ja ravintola-alan palvelujen kysyntää.

Merenkulun valtiontuet poikkeavat muista yritystuista sikäli, että EU:n komissio on antanut niitä koskevan edellä mainitun suuntaviivapäätöksen. Tarkoituksena on ollut

vahvistaa EU:n jäsenmaiden alusten kilpailukykyä ulosliputustarpeen poistamiseksi ja turvata merenkulkijoiden työllisyyttä.

2. Ehdotetut muutokset

Valtiontaloudellisesta näkökulmasta ja erityisesti pitemmällä tähtäyksellä tarkastellen Ruotsin tasoa oleva täysimittainen tukivaihtoehto on edellä esitetyn perusteella selvästi kalliimpi kuin ulosliputusvaihtoehto.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta käsitteli matkustaja-alusten tukemista toukokuussa 2001. Hallitus esittää talouspoliittisen ministerivaliokunnan puoltamaa ratkaisua, jonka mukaan Suomessa ei oteta käyttöön täysimittaista tukea matkustaja-alussektorin osalta, koska tukiratkaisu olisi kustannuksiltaan varsin kallis. Sen sijaan hallitus esittää ratkaisua, jossa tuki kattaisi ne verotulot, jotka joka tapauksessa ulosliputuksessa menetettäisiin. Tällaisia eräjä ovat lähdeveron osuus Ruotsiin ulosliputettaessa sekä osa yritysveroista. Arviota ulosliputustilanteesta menetettävistä verotuloista on tässä vaiheessa vaikea tehdä. Arvioitujen verotulojen menetyksen perusteella on päädytty 27,7 miljoonan euron tukitasoon. Tämän summan arvioidaan olevan noin 97 prosenttia laivojen työntekijöiden ennakonpidätyksistä.

Edellä esitetyn perusteella esityksessä ehdotetaan ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettua lakia muutettavaksi siten, että tukea maksetaan vuoden 2002 alusta myös ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksille ja autolautoille. Näille aluksille maksettava tuki vastaisi 97 prosenttia verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta merityötulosta toimitettujen ennakonpidätysten määrästä. Tuen piiriin kuuluvia aluksia arvioidaan olevan enintään 15 ja vuositasolla määrärahan tarve on noin 27 682 000 euroa.

Koska tuki maksetaan puolivuositain jälkikäteen, vuonna 2002 tarvittavan määrärahan tarve on 13 841 000 euroa. Määrärahan tarpeen lastialuksille vuonna 2002 on arvioitu olevan 40 954 000 euroa.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n 1 momentissa säädetään, että milloin kauppa-alusluetteloon

merkittyyn alukseen kohdentuvat työvoimakustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne, huomioon ottaen pykälässä tarkoitettu tuki, mahdollistavat toiminnan kansainvälisessä liikenteessä, myönnetään aluksella varustamotoimintaa harjoittavalle yhteisölle valtion varoista tukena pykälässä yksilöityjä eräjä vastaavat määrät.

Suomen Merimies-Unioni sekä Suomen Varustamoyhdistys ja Ålands Redarförening ovat tehneet uuden matkustaja-aluksia koskevan työehtosopimuksen ja sopineet siihen sisältyvistä uusista työaikajärjestelyistä, jotka mahdollistavat sen, että alusten työvoimakustannuksia voidaan alentaa noin 10 prosenttia.

Hallitus katsoo, että nyt ehdotettu tuki yhdessä työvoimakustannussäästöjen kanssa mahdollistaa suomalaisten matkustaja-alusten toiminnan kansainvälisessä liikenteessä siten, että edellä mainitun lain 4 §:n 1 momentissa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettu laki sisältää mahdollisuuden myös ulkomaisen työvoiman käyttöön. Matkustaja-alusvarustamoiden taholta on painotettu tarvetta siihen, että lain 6 ja 7 §, joiden mukaan erästä Suomen lainsäädännön määräyksistä voidaan poiketa kauppa-alusluetteloon merkityillä suomalaisilla aluksilla, tulisivat myös sovellettaviksi tässä yhteydessä. Varustamot ovat perustelleet tätä tarvetta sillä, että kun valtion tuen turvin ei päästä samalle kustannustasolle kuin Ruotsissa, tarvitaan muita toimenpiteitä, joilla kilpailukykyä voidaan saada lisättyä.

Toisaalta Euroopan yhteisöjen komissio on antanut säännöllisen matkustaja-alusliikenteen miehistöä koskevista edellytyksistä direktiiviehdotuksen, jossa esitetään, että EU-maiden satamien välillä säännöllisesti liikennöivillä matkustajalaivoilla ja lautoilla työskenteleville EU:n ulkopuolisten maiden kansalaisille taataan vastaavat työehdot kuin EU-maiden kansalaisille. Tarkoituksena direktiivillä on turvata EU:n merenkulkijoiden työmahdollisuudet. Tällä hetkellä on kuitenkin vain varsin rajoitettu määrä (alle viisi prosenttia) kolmansien maiden työntekijöitä palveluksessa EU:n sisäisen liikenteen matkustaja-aluksilla.

Komission uudessa tiedonannossa

merenkulkijoiden koulutuksesta ja palvelukseen ottamisesta esitetään kuitenkin, että työmarkkinaosapuolet käsittelevät asiaa ja löytäisivät siihen muita ratkaisuja kuin mainitussa direktiiviehdotuksessa. Tämä lähestymistapa on myös direktiiviehdotukseen varauksellisesti suhtautuneelle Suomelle sopiva.

Suomen Merimies-Unioni katsoo, että työehtosopimukset matkustaja-aluksilla on saatettu sille tasolle, ettei kustannuksia ole enää mahdollista alentaa. Samoin Unioni on vastustanut sekamiehistöjen tai halvemman työvoiman käyttöä ja sen sijaan painottanut tarvetta turvata suomalaisten merenkulkijoiden työpaikat matkustaja-alussektorilla.

Lisäksi Suomen Merimies-Unioni on esittänyt, että myöskään lain 9 §:n säännöksiä ei sovellettaisi tässä esityksessä tarkoitetuilla matkustaja-aluksilla. Lain 9 §:n 1 momentin mukaan kauppa-alusluetteloon merkityillä aluksella työskenteleviin ulkomaalaisiin ei sovelleta ulkomaalaislain (378/1991) ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukaista työlupamenettelyä. Pykälän 2 momentti koskee ulkomaalaisten merenkulkijoiden työ- ja sosiaalikeskustelujen käsittelyä merimiesasiain neuvottelukunnassa.

Hallitus katsoo, että tässä vaiheessa ei näytä olevan edellytyksiä sille, että alusluettelolain 6 §:n 2 momenttia, 7 §:n 1 momenttia ja 9 §:ää sovellettaisiin tuen piiriin tulevilla matkustaja-aluksilla. Näin ollen esitetään, että samalla kun alusluettelolain 1 §:ään lisätään uusi 5 momentti, joka koskee matkustaja-alusten ottamista tukijärjestelmän piiriin, lain kyseiseen momenttiin lisätään maininta siitä, että lain 6 §:n 2 momenttia, 7 §:n 1 momenttia ja 9 §:ää ei sovelleta näiden matkustaja-alusten osalta.

Alusluettelolain 4 §:n 3 momentin mukaan lain 4 §:n 1 momentissa tarkoitettua tukea ei myönnetä kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajalle sinä aikana, kun tälle maksetaan sellaista valtion tai Ahvenanmaan maakunnan avustusta tai tukea, jonka tarkoituksena on aluksen käyttökustannusten alentaminen.

Ahvenanmaan maakuntahallitus on esittänyt lain 4 §:n muuttamista viitaten korkeimman oikeuden 29 päivänä maaliskuuta 1993 antamaan lausuntoon ja Ahvenanmaan valtuuskunnan 30 päivänä maaliskuuta 2000 päivättyyn lausuntoon.

Korkein oikeus on lausunnossaan katsonut muun muassa, että maakunnan toimivalta edistää sellaista elinkeinotoimintaa, joka kuuluu valtakunnan toimivaltaan, ei oikeuta valtakunnan viranomaisia poikkeaman yhdenvertaisuusperiaatteesta.

Ahvenanmaan valtuuskunta on puolestaan lausunnossaan todennut, että maakunta voi Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 22 kohdan mukaan tukea myös kauppamerenkulkua.

Valtuuskunnan lausunnon mukaan alusluettelolain 4 §:n 3 momentin soveltaminen voi sen sanamuodon mukaan johtaa tosiasiallisesti siihen, että säännös rajoittaa maakunnan mahdollisuuksia itsehallintolain mukaisesti tukea kauppamerenkulkua maakunnassa.

Oikeusministeriö yhtyy liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä antamassaan lausunnossa Korkeimman oikeuden ja Ahvenanmaan valtuuskunnan näkemyksiin. Itsehallintolaki antaa maakunnalle mahdollisuuden myöntää tukea siinäkin tapauksessa, että on kysymys valtakunnan toimivaltaan kuuluvasta toiminnasta. Tämä mahdollisuus voi käytännössä menettää merkityksensä, jos valtakunnan lainsäädäntö sisältää kategorisia säännöksiä, jotka estävät tuen maksamisen sellaisissa tilanteissa, joissa myös maakuntahallitus myöntää tukea. Sen sijaan valtakunnan lainsäädännössä voi olla määräys, jonka mukaan tukea ei myönnetä, jos samanlaista tukea myöntää jokin muu taho. Tällaisen sääntelyn on oltava kuitenkin neutraalia eikä se saa tarkoittaa pelkästään Ahvenanmaan maakuntaa. Sääntely ei saa estää myöskään maakuntaa maksamasta tukea sellaisista lisäkustannuksista, jotka aiheutuvat maakunnassa harjoitetusta toiminnasta, mutta joita ei synny valtakunnan puolella.

Tämän mukaisesti alusluettelolain 4 §:n 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että tukea ei kuitenkaan myönnetä kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajalle sinä aikana, kun tälle maksetaan sellaista valtion tukea, jonka tarkoituksena on aluksen käyttökustannusten alentaminen, eikä siltä osin kuin samankaltaista tukea maksetaan muualta.

Ehdotus merkitsee sitä, että maakuntahallitus voi myöntää tukea siten kuin itsehallintolaissa tarkoitetaan valtakunnan maksaman tuen lisäksi, mutta päällekkäisen tuen maksaminen samaan tarkoitukseen estetään ja näin kilpailutilanteen

vääristyminen voidaan välttää. Valtakunnan ja maakunnan viranomaisten tulee luonnollisesti olla yhteydessä toisiinsa ennen kyseisten tukien myöntämistä.

3. Muut vaikutukset

Talospoliittinen ministerivaliokunta puolsi 22 päivänä toukokuuta 2001 myös sitä, että Suomen tulee pyrkiä kansainvälisissä yhteyksissä toimimaan merenkulun tukien rajoittamiseksi.

Samoin todettiin, että hallituksen tarkoituksena on seurata nyt ehdotetun ratkaisun vaikutuksia kuntien ja Ahvenanmaan maakunnan taloudelliseen tilanteeseen.

4. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnosta on käsitelty merenkulun neuvottelukunnassa, jossa ovat edustettuina alan työntekijä- ja työnantajajärjestöt sekä viranomaiset ja muut alan intressitahot.

Suomen Varustamoyhdistys ja Ålands Redarförening sekä Suomen Merimies-Unioni, Suomen Laivanpäälystöliitto ja Suomen Konepäälystöliitto ovat ilmoittaneet, että esitetty tuen määrä ei ole riittävä kilpailussa esimerkiksi Ruotsin tai muiden EU-maiden lippujen alla purjehtivien alusten kanssa, koska näissä maissa tukiratkaisut matkustaja-alussektorilla ovat paremmat kuin nyt Suomessa esitetty tukiratkaisu.

Hallitus toteaa tältä osin, että mittavampaan tukiratkaisuun ei valtiontaloudellisista syistä ole mahdollisuuksia. Hallitus katsoo kuitenkin, että esitetty tuki yhdessä matkustaja-aluksia koskevan uuden työehtosopimusratkaisun kanssa mahdollistaa suomalaisten matkustaja-alusten toiminnan kansainvälisessä liikenteessä siten kuin ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n 1 momentissa on edellytetty. Samalla hallitus katsoo, että työmarkkinajärjestöjen neuvottelut ovat tarpeen kustannusten alentamiseksi edelleen erityisesti Viron lipun alla purjehtiviin aluksiin nähden.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Ahvenanmaan maakuntahallitukselta lausunnon esitysluonnoksesta.

Maakuntahallituksen lausunnossa muun muassa korostetaan maakunnan voimakasta riippuvuutta merenkulusta sekä tarvetta tuen tarkistamiseen siten, että suomalaiset matkustaja-alusvarustamat saatetaan sellaiseen kilpailuasemaan, että näin voidaan vähentää kyseisen tonniston ulosliputusriskiä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on yritystuen yleisistä ehtoista annetun lain 6 §:n 2 momentin mukaisesti pyytänyt yritystukineuvottelukunnan lausunnon esitysluonnoksesta.

Yritystukineuvottelukunta on lausunnossaan muun muassa kiinnittänyt huomiota siihen, että matkustaja-alusten tukemiseen ei ole olemassa huoltovarmuuden turvaamiseen liittyviä perusteita, mistä syystä neuvottelukunta on pitänyt esitettyä tukiohjelmää ongelmallisena. Lisäksi yritystukineuvottelukunta on katsonut, että tuella on ilmeisesti kilpailua vääristäviä vaikutuksia laivojen ja maissa toimivien hotellien ja ravintoloiden väliseen kilpailutilanteeseen. Lisäksi tuella saattaa lausunnon mukaan olla kilpailua vääristävä vaikutus laivojen ja muiden liikenteen toimialojen, kuten lentoliikenteen, välillä.

Yritystukineuvottelukunta on katsonut myös, että alusluettelotuen vaikuttavuutta ja toimivuutta on määrääjain arvioitava sen tarpeellisuuden ja kehittämistarpeiden selvittämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausunnon oikeusministeriöltä Ahvenanmaan maakuntahallituksen esityksestä alusluettelolain 4 §:n 3 momentin muuttamiseksi. Esityksessä ehdotetaan puheena olevan säännöksen muuttamista maakuntahallituksen esityksen ja oikeusministeriön lausunnon mukaisesti.

5. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Hallitus antaa lisäksi eduskunnalle esityksen tonnistoverolainsäädännöksi, joka koskee myös matkustaja-aluksia.

Tuen vaikuttavuutta ja toimivuutta on tarkoitus seurata tarkkaan, kuten yritystukineuvottelukunnan lausunnossa on esitetty. Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain soveltamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen

(71/1992) 8 §:n mukaan Merenkululaitoksen on toimitettava ministeriölle puolivuositain selvitys lain vaikutuksista merenkulun kehitykseen, erityisesti alusten sijoittumisen, varustamotoiminnan kannattavuuden ja kilpailukyvyn kehittymisen sekä merenkulkijoiden työllisyyden ja koulutuksen kannalta.

6. Voimaantulo

Lain voimaantulosta ehdotetaan säädettäväksi asetuksella, kun Euroopan

komissio on hyväksynyt tuen. Lakia sovellettaisiin 1 päivästä tammikuuta 2002. Lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin voitaisiin ryhtyä jo ennen lain voimaantuloa.

Esitys liittyy valtion vuoden 2002 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30 päivänä joulukuuta 1991 annetun lain (1707/1991) 4 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 922/2000, sekä

lisätään 1 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1611/1992, uusi 5 momentti ja 4 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi mainitussa laissa 922/2000, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti, muutettu 3 momentti sekä nykyinen 4 ja 5 momentti siirtyvät 3–6 momentiksi, seuraavasti:

1 §

Kauppa-alusluetteloon voidaan merkitä myös sellainen muu kuin 3 tai 4 momentissa tarkoitettu suomalainen matkustaja-alus, joka täyttää 1 momentin 1–3 kohdan edellytykset ja joka liikennöi säännöllisesti suomalaisesta satamasta. Tällaisen aluksen osalta ei kuitenkaan sovelleta tämän lain 6 §:n 2 momentin, 7 §:n 1 momentin ja 9 §:n säännöksiä.

4 §

Lain 1 §:n 5 momentissa tarkoitettun matkustaja-aluksen osalta tukena kuitenkin myönnetään 1 momentin 1 kohdasta poiketen määrä, joka vastaa 97 prosenttia yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta merityötulosta toimitetusta

ennakonpidätyksestä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tukea ei kuitenkaan myönnetä kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen omistajalle sinä aikana, kun tälle maksetaan sellaista valtion tukea, jonka tarkoituksena on aluksen käyttökustannusten alentaminen, eikä siltä osin kuin samankaltaista tukea maksetaan muualta.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Lakia sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2002 tai sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista maksettavaan tukeen.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 28 päivänä syyskuuta 2001

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Ministeri *Kimmo Sasi*

Laki

ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30 päivänä joulukuuta 1991 annetun lain (1707/1991) 4 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 922/2000, sekä *lisätään* 1 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1611/1992, uusi 5 momentti ja 4 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi mainitussa laissa 922/2000, uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti, muutettu 3 momentti sekä nykyinen 4 ja 5 momentti siirtyvät 3–6 momentiksi, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Kauppa-alusluetteloön voidaan merkitä myös sellainen muu kuin 3 tai 4 momentissa tarkoitettu suomalainen matkustaja-alus, joka täyttää 1 momentin 1–3 kohdan edellytykset ja joka liikennöi säännöllisesti suomalaisesta satamasta. Tällaisen aluksen osalta ei kuitenkaan sovelleta tämän lain 6 §:n 2 momentin, 7 §:n 1 momentin ja 9 §:n säännöksiä.

4 §

Lain 1 §:n 5 momentissa tarkoitettun matkustaja-aluksen osalta tukena kuitenkin myönnetään 1 momentin 1 kohdasta poiketen määrä, joka vastaa 97 prosenttia yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloön merkityltä alukselta saamasta merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tukea ei kuitenkaan myönnetä kauppa-alusluetteloön merkityn aluksen omistajalle sinä aikana, kun tälle maksetaan sellaista valtion tai Ahvenanmaan maakunnan avustusta tai tukea, jonka tarkoituksena on aluksen käyttökustannusten alentaminen

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tukea ei kuitenkaan myönnetä kauppa-alusluetteloön merkityn aluksen omistajalle sinä aikana, kun tälle maksetaan sellaista valtion tukea, jonka tarkoituksena on aluksen käyttökustannusten alentaminen, *eikä siltä osin kuin samankaltaista tukea maksetaan muualta.*

*Tämä laki tulee voimaan asetuksella
säädettyinä ajankohtana. Lakia
sovelletaan 1 päivänä tammikuuta 2002 tai
sen jälkeen aiheutuneista kustannuksista
maksettavaan tukeen.*

*Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä
lain täytäntöönpanon edellyttämiin
toimenpiteisiin.*
