

LIIKENNEVALIOKUNNAN MIETINTÖ 12/2001 vp

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

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 4 päivänä lokakuuta 2001 lähettänyt liikennevaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta (HE 144/2001 vp).

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- liikenne- ja viestintäministeri Olli-Pekka Heino ja merenkulkuneuvos Raimo Kurki, liikenne- ja viestintäministeriö
- valtiovarainministeri Sauli Niinistö, valtiovarainministeriö
- ylitarkastaja Kari Virtanen, kauppa- ja teollisuusministeriö
- erikoisasiantuntija Jannika Enegren-Åberg, oikeusministeriö
- pelastusylijohtaja Pentti Partanen, sisäasiainministeriö

- vicelanträdet Olof Erland, Ahvenanmaan maakuntahallitus
- apulaisosastopäällikkö Seppo Autio, Huoltovarmuuskeskus
- ylijohtaja Heikki Muttilainen, Merenkululaitos
- toiminnanjohtaja Anton Sjöholm, Suomen Konepäällystöliitto
- toiminnanjohtaja Bo Gyllenberg, Suomen Laivanpäällystöliitto
- puheenjohtaja Simo Zitting, Suomen Merimies-Unioni ry
- toimitusjohtaja Hans Ahlström, Ahvenanmaan Varustamoyhdistys
- puheenjohtaja Jouko Mustonen ja varapuheenjohtaja Reijo Paajanen, Matkustajaläiväyhdistys
- toimitusjohtaja Pehr Forsskähl, Suomen Varustamoyhdistys
- professori Jorma Taina, Turun kauppakorkeakoulu.

HALLITUKSEN ESITYS

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 sata-

masta. Tällaisen aluksen osalta ei kuitenkaan sovellettaisi 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 tarkoitettua muun tuen huomioonottamista koskevaa säännöstä ehdotetaan sanamuodoltaan laajennettavaksi vastaamaan paremmin Ahvenanmaan itsehallintolainsäädännön määräyksiä.

Esityksen tarkoituksena on parantaa sellaisen 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.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Hallituksen esityksen perusteluista ilmenevistä syistä ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää esitystä tarpeellisenä ja tarkoituksenmukaisena. Valiokunta puoltaa lakiehdotuksen hyväksymistä muuttamattomana.

Nyt esitetyn järjestelmän mukaan Suomessa ei oteta käyttöön täysimittaista tukea matkustaja-alussektorin osalta, koska tukiratkaisu olisi kustannuksiltaan varsin kallis. Ehdotettu tuki vastaisi sen sijaan niitä verotuloja, jotka joka tapauksessa ulosliputuksessa menetettäisiin. Tällaisia eriä ovat lähdeveron osuus ulosliputettaessa sekä osa yritysveroista. Arvioitujen verotulojen menetyksen perusteella on päädytty 27,7 miljoonan euron tukitasoon, jonka arvioidaan vastaavan noin 97 prosenttia laivojen työntekijöiden ennakonpidätyksistä.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan nykyinen verovapaa myynti vaikuttaa matkustaja-alusten kannattavuuteen. Noin kaksi kolmasosaa Ruotsin ja Suomen välillä liikennöivien matkustaja-alusten tuloista on peräisin tax free-myynnistä ja vain kolmasosa tulee rahti- ja matkustajatuloista. Myymälöistä tapahtuvan tax free-myyntin osuus on noin 40 % matkustajalaivojen liikevaihdosta eli noin 336 miljoonan euron suuruusluokkaa. Esitettyjen arvioiden mukaan verovapaan myyntin vuosittaiset "tukivaikutukset" ovat noin 168 miljoonan euron luokkaa. Verovapaan myyntin loppumisen vuoksi Meren-

kurkun matkustajaliikenne Suomen ja Ruotsin välillä on toisessa tilanteessa kuin muu matkustajaliikenne. Siten valiokunta pitää tärkeänä, että valtio jatkossakin tukee Merenkurkun matkustajaliikennettä valtion varoilla.

Valtioneuvostossa valmisteilla oleva tonnistoverolaki vaikuttaa myös varustamoiden toimintaan. Tonnistoverolain mukaan varustamo voisi tuloverotuksen sijasta valita alusten nettovetoisuuden perusteella määräytyvän tonnistoverotuksen. Koska kyseessä olisi varustamoille verotuksen kautta myönnettävä tuki, veron määrä jäisi alhaiseksi.

Valiokunnan huomiota on asian valmistelun yhteydessä kiinnitetty huoltovarmuusnäkökohtiin. Suomen ulkomaankaupan merikuljetukset olivat vuonna 1999 yhteensä noin 77,5 miljoonaa tonnia ja vuonna 2000 noin 80,6 miljoonaa tonnia. Tavaraliikenne matkustaja-autolautoilla Suomen ja Ruotsin välillä oli vuonna 1999 yhteensä 2,3 miljoonaa tonnia ja vuonna 2000 noin 2,4 miljoonaa tonnia. Osittain näihin määriin viitaten sisäasiainministeriön ja Huoltovarmuuskeskuksen edustajat ovat kuitenkin todenneet valiokunnan kuulemistilaisuudessa, että matkustaja-alusten ja autolautojen merkitys huoltovarmuuden kannalta ei ole ensisijainen.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on käynyt ilmi, että sekä varustamot että työntekijäjärjestöt ovat tyytymättömiä esitykseen. On pidetty mahdollisena, että esityksestä huolimatta

varustamot päätyvät ulosliputukseen. Valiokunta pitää kuitenkin Suomelle tärkeänä, että menenkulku säilyy suomalaisissa käsissä, jotta koulutuksen ja kokemuksen kautta saavutettu osaaminen ja ammattitaito eivät pääse näiltä osin katoamaan. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa hyväksyttäväksi lausuman, jossa edellyttäisiin hallituksen seuraavan tilannetta ja ryhtyvän tilanteen kulloinkin vaatimiin toimenpiteisiin (*Valiokunnan lausumaehdotus*).

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella liikennevaliokunta kunnioittavasti ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muuttamattomana ja

että hyväksytään yksi lausuma (Valiokunnan lausumaehdotus).

Valiokunnan lausumaehdotus

Eduskunta edellyttää, että hallitus seuraa tilannetta ja ryhtyy tilanteen kulloinkin vaatimiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 15 päivänä marraskuuta 2001

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

| | | |
|------|------------------------------|--|
| pj. | Erkki Pulliainen /vihr | Tero Mölsä /kesk |
| vpj. | Annika Lapintie /vas | Markku Rossi /kesk (osittain) |
| jäs. | Klaus Bremer /r | Ismo Seivästö /kd |
| | Jyri Häkämies /kok | Timo Seppälä /kok |
| | Erkki Kanerva /sd | Lasse Virén /kok |
| | Saara Karhu /sd | Raimo Vistbacka /ps (osittain) |
| | Marjukka Karttunen /kok | Harry Wallin /sd |
| | Risto Kuisma /rem | vjäs. Kari Myllyniemi /kesk (osittain) |
| | Eero Lämsä /kesk | Olli Nepponen /kok (osittain). |
| | Raimo Mähönen /sd (osittain) | |

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.

VASTALAUSE 1

Perustelut

EU:n komissio on vuonna 1997 hyväksynyt merenkulun valtion tuen suuntaviivat. Perusteluna oli eurooppalaisen merenkulun kilpailukyvynturvaaminen tilanteessa, jolloin alhaisemman kustannustason valtiot olivat ottaneet haltuunsa suurimman osan kansainvälisestä merenkulusta.

Pohjois-Euroopan EU-maat ovat soveltaneet komission hyväksymiä suuntaviivoja joko sovellettuna tai sellaisenaan. Suomessa on otettu nettopalkkausjärjestelmä käyttöön lastilaivojen osalta. Tanskassa on käytössä täysi nettopalkkatuki ja Ruotsi otti nettopalkkatuen käyttöön kuluvan vuoden lokakuun alussa. Suomen ehdotus jättää matkustaja-alukset tuen ulkopuolelle ei ole saanut kannatusta muissa Pohjoismaissa, joissa pidetään matkustaja-alusliikennettä tärkeänä osana pohjoismaista kuljetusjärjestelmää.

Eduskunnan käsittelyssä olevassa hallituksen esityksessä (HE 144/2001 vp) ehdotetaan rajoitettua nettopalkkausta matkustaja-aluksille. Hallituksen esitys merkitsee matkustajalaivoille tukena merityötulosta toimitetusta ennakonpidätyksestä yhteensä 166 miljoonaa markkaa. Ruotsin tukijärjestelmää vastaava tuki Suomessa edellyttäisi noin 330 miljoonaa markkaa. Suomessa valtioneuvosto on luvannut antaa lakiesityksen tonniverojärjestelmään siirtymisestä, joten noin 240 miljoonan markan tuki mitä ilmeisimmän riittäisi. Lisäksi tehty henkilöstökustannusten säästösopimus tulisi huomioida.

On muistettava, että Silja Linella on jo kaksi suurta matkustaja-autolauttaa Ruotsin lipun alla. Lisäksi tytäryhtiön Seawindin kaksi matkustaja-autolauttaa on myös rekisteröity Ruotsiin. Silja-varustamon suurin omistaja on englantilainen, joten yhtiö toimii taloudellisimman lipun alla.

Suomen lipun alla purjehtiville aluksille vajaan jäävä tuki heikentää suomalaisalusten kilpailuasemaa entisestään. Suomi on kuitenkin Pohjoismaista suhteellisesti eniten riippuvainen

merikuljetuksista ja matkustaja-alusliikenteestä. Päivittäistavarakuljetuksilla on myös merikuljetuksille tärkeä merkitys.

Mikäli tukitaso Suomessa jää Ruotsin tukitasoa alhaisemmaksi, niin matkustaja-alukset ja autolautat liputetaan pois Suomesta. Hallituksen esitys merkitsee sitä, että suomalaisten merimiesten työ loppuu matkustaja-aluksilla ja autolautoilla. Työpaikkojen säilymisen ohella on muitakin seurannaisvaikutuksia, kuten ruotsalaisten tuotteiden lisääntyminen laivojen tavaravaliikoimissa, mikäli laivat liputetaan Ruotsin lipun alle. Ruotsin lipun alla purjehtivassa aluksessa suomalainen työntekijä on noin 10 prosenttia kalliimpi, joten suomalaisten merimiesten työttömyys lisääntyisi lähivuosina. Matkustaja- ja autolauttojen ulosliputus johtaisi myös Suomessa vuosikymmenien kuluessa merenkuluelinkeinolle kertyneen tieto-aidon ja osaamisen häviämiseen. Myöhemmin tämän tiedon hankkiminen on työlästä ja vaikeaa.

Merenkurkussa Vaasan ja Uumajan välisessä matkustaja-alusliikenteessä ei voida käydä tax free -kauppaa, joten liikennettä harjoittavan varustamon kannattavuus on olennaisesti heikompi. Tästä syystä Merenkurkun matkustaja-alusliikenteessä olisi perusteltua suorittaa varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaisen aluksen omistavalle yhteisölle täysimääräinen tuki. Nyt liikenteessä olevan matkustaja-aluksen osalta tuki olisi noin kaksi miljoonaa markkaa vuositasolla.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että valiokunnan mietintöön sisältyvä lakiehdotus hyväksytään muutoin mietinnön mukaisena paitsi 4 § muutettuna seuraavasti (Vastalauseen muutosehdotus):

Vastalauseen muutosehdotus

4 §

Lain 1 §:n 5 momentissa tarkoitettun matkustaja-aluksen osalta tukena kuitenkin myönnetään 1 momentin 1 kohdasta poiketen määrä, joka vastaa 70 prosenttia yleisesti verovelvollisen merenkulkijan kauppa-alusluetteloon merkityltä alukselta saamasta merityötulosta *toimitettua ennakonpidätystä ja maksettuja työnantajan sosiaaliturva-, merimieseläkevakuutus-, työttö-*

myysvakuutus-, tapaturmavakuutus- ja ryhmähenkivakuutusmaksuja sekä vapaa-ajan ryhmähenkivakuutuksesta ja vapaa-ajan lisävakuutuksesta työnantajan maksamaa osuutta. Merenkurkun matkustaja-alusliikenteessä suoritetaan varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaisen aluksen omistavalle yhteisölle valtion varoista tukea ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain (1707/1991) 4 §:n 1 momentin mukaisesti.

(3 mom. kuten LiVM)

Helsingissä 15 päivänä marraskuuta 2001

Eero Lämsä /kesk
Tero Mölsä /kesk
Markku Rossi /kesk

Ismo Seivästö /kd
Raimo Vistbacka /ps

VASTALAUSE 2

Mietinnön mukaan hallituksen esityksellä (HE 144/2001 vp) pyritään vastaamaan kilpailuun, "mikä on aiheutunut... erityisesti Ruotsissa toteutettujen... tukitoimenpiteiden seurauksena." Ei kuitenkaan kerrota, mikä on Ruotsin tuki.

Ruotsi tukee matkustaja-aluksiaan "suomennettuna" 355 miljoonalla markalla. Mietintö lähettää omat matkustaja-alkusemme kilpailuun (hallituksen esityksen mukaisesti) vastaavasti vain 166 miljoonan markan tuella. Jos Suomen alusten kustannustaso on 100, Ruotsin on siten vain 60.

1) Lähtökohta tasaväkiseen liiketaloudelliseen kilpailuun on mahdollon. Muuhun uskominen on liiketaloudellista haihattelua. Kysymyksessä on merenkulkumme perinteiden, koulutuksen ja osaamisen lisäksi asiantuntija-arvioiden mukaan noin viidentuhannen työpaikan säilyminen maassamme.

2) Vastoin mietinnön väitettä verovapaa myynti ei muuta kilpailuasetelmaa. Minkä tahansa valtion lipun alla purjehtiva alus on oikeutettu verottomaan myyntiin. Tonniston ikääntyneisyys kumoaa väitteen kannattavuudesta.

3) Valmisteilla oleva tonnivero, jota mietintö nimittää tueksi, tosiasiaa kiristää verotusta. Se ei ole käypä vaihtoehto. On tärkeää, ettei tonnivero käytännössä kiristä verotusta.

4) Mietintö haluaa todistaa, että "matkustaja-alusten ja autolauttojen merkitys huoltovarmuuden kannalta ei ole ensisijainen". LTT:n tutkimuksen mukaan viidesosa ulkomaankauppamme kappaletavarakuljetuksista kuljetetaan auto-

lautoilla, Ruotsin kanssa käytävän kaupan kumi-pyöräkuljetuksista noin 90 % — pääasiassa päivittäistavaroita ja tuoretuotteita, joiden kuljetuskustannukset moninkertaistuvat dramaattisesti ruotsinlauttojen liikennemäärien mahdollisen vähenemisen myötä. Liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikkö Korpela luonnehtikin eduskunnassa 15.11.2001 maamme huoltovarmuutta katastrofaalisen kriittiseksi.

5) Mietintö ei kerro, että Merenkurkun liikenteen tuki päättyy jo vuoden 2002 alkupuolella. On epätodennäköistä, että Ruotsi enää ryhtyisi nykyisiin erillisjärjestelyihin sen toteutettua oman nettopalkkajärjestelmänsä. Kilpailukyvyyn säilyttäminen edellyttää Suomelta ratkaisevaa muutosta.

Yli puolet merenkulutonnistostamme karkasi vieraiden lippujen alle sen jälkeen, kun varustamot 1981/82 kriisitilanteessa olivat taipuneet vakuuttelujen edessä. Menetetyt alukset eivät koskaan palanneet Suomen lipun alle. Nyt kysytään uudestaan: "Halutaanko, että oma merenkulkumme, sen koulutuksen ja kokemuksen kautta saavutettu osaaminen, tuhannet työpaikat ja ammattitaito eivät pääse katoamaan vaan säilyvät Suomessa?" Se vaatii,

että eduskunta päättää nostaa tukea omille matkustaja-aluksillemme samalle tasolle kuin Ruotsi ja

että hallitus seuraa kilpailutilanteen kehitystä myös muissa kilpailijamaissa ja ryhtyy riittävän ajoissa tilanteen vaatimiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 15 päivänä marraskuuta 2001

Klaus Bremer /r