

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart ändras så att det i lagen avsedda stödet framöver även kan beviljas till en sådan finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet, men som inte är ägare till ett i Finland registrerat fartyg. För närvarande kan stöd betalas endast till finska ägare av fartyg.

Dessutom föreslås att lagen preciseras så att den motsvarar de av Europeiska gemenskapernas kommission fastställda riktlinjerna

för det statliga stödet till sjöfarten. Vidare föreslås att den definition på karaktären av trafik som är en förutsättning för att ett fartyg kan införas i handelsfartygsförteckningen och få stöd preciseras.

En anmälan om stödet skall göras till Europeiska gemenskapernas kommission.

Lagen avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet då kommissionen har godkänt stödet.

**MOTIVERING**

**1. Nuläge**

**1.1. Det nuvarande stödsystemet**

Med stöd av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991), nedan handelsfartygsförteckningslagen, beviljas direkt stöd till den finländska sjöfarten. Lagen trädde i kraft vid ingången av 1992 och har under sin giltighetstid ändrats flera gånger. Det totala stödbeloppet har ökat, eftersom lagens tillämpningsområde har utvidgats och andelen arbetsgivarprestationer som inverkar på stödbeloppet utökats. Med stöd av handelsfartygsförteckningslagen beviljas direkt stöd för sådana lastfartyg, passagerarfartyg samt bogserbåtar och skjutbogserare som uppfyller de villkor som anges i lagen.

I handelsfartygsförteckningen kan på ansökan inskrivas lastfartyg som upptas i det finska fartygsregistret och andra i det finska fartygsregistret inskrivna fartyg som huvud-

sakligen är avsedda för godstransport, om fartyget huvudsakligen används i utrikesfart och minst hälften av det totala antalet anställda på lastfartyg som är i trafik på Finland och innehas av en sammanslutning som i egenskap av arbetsgivare bedriver rederiverksamhet med fartyget är medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

I handelsfartygsförteckningen kan på ansökan inskrivas även ett i det finska fartygsregistret inskrivet passagerarfartyg när fartyget huvudsakligen används i utrikesfart och det regelbundet trafikerar finska hamnar. Även sådana finska passagerarfartyg som går i trafik mellan tredje länder och uppfyller de övriga villkoren i lagen kan inskrivas i handelsfartygsförteckningen.

Såsom fartyg som kan inskrivas i handelsfartygsförteckningen godkänns även bogserbåtar och skjutbogserare som regelbundet transporterar lastpråmar i utrikesfart samt så-

som passagerarfartyg besiktigade fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter och har högst 120 passagerarplatser.

En central förutsättning för att ett fartyg skall kunna inskrivits i förteckningen är oberoende av fartygstyp att fartyget huvudsakligen används i utrikesfart. Trafiken är inte bunden vid något särskilt trafikområde fastän de fartyg som har införts i handelsfartygsförteckningen huvudsakligen går i trafik i våra närområden, dvs. på Östersjön och Nordsjön. I handelsfartygsförteckningen finns också fartyg som vid sidan om utrikesfart även går i inrikesfart.

Att ett fartyg huvudsakligen skall användas i utrikesfart har inte definierats mer exakt, men om fartyget går i trafik endast mellan hamnar i Finland kan det inte införas i handelsfartygsförteckningen och handelsfartygsstöd inte heller beviljas. När ett fartyg endast går i utrikesfart eller antalet dagar i utrikesfart är större än antalet dagar i inrikesfart kan fartyget anses huvudsakligen gå i utrikesfart på det sätt som avses i handelsfartygsförteckningslagen. Eftersom den definition i handelsfartygsförteckningslagen som reglerar olika slag av trafik varit flertydig, har i fråga om stödbesluten tillämpats helhetsprövning.

En förutsättning för stödet är att de arbetskraftskostnader som hänför sig till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i 4 § i handelsfartygsförteckningslagen, möjliggör verksamhet i internationell trafik. Detta villkor har ansetts innebära att för erhållande av stöd skall på fartyget tillämpas de kollektivavtal som godkänts av de finska arbetsmarknadsparterna.

Det statsstöd som avses i 4 § i handelsfartygsförteckningslagen beviljas till den finska sammanslutning som äger fartyget och bedriver rederiverksamhet med det. De ägare till fartyg som beviljas handelsfartygsstöd är i praktiken finska sammanslutningar som är införda i det finska handelsregistret. En sammanslutning som äger ett fartyg och hyr ut det för användning i handelssjöfart, t.ex. finansbolag, har också ansetts vara en sammanslutning som bedriver rederiverksamhet och är berättigad till stöd enligt handelsfär-

tygsförteckningslagen. Det fartyg som får stöd skall också vara ett i det finska fartygsregistret inskrivet fartyg som seglar under finsk flagg och i alla hänseenden omfattas av den finska lagstiftningen.

För närvarande är det inte möjligt att betala stöd till en finsk rederiarbetsgivare då fartygets ägare är utlänning. Bestämmelsen har grundat sig på bl.a. försörjningsberedskapsaspekter. Det har ansetts att man i eventuella krissituationer inte har någon garanti för att fartyget bibehålls i trafik på Finland, om fartyget inte ägs i Finland. Saken kan också motiveras med att fartygets ägare har fartyget som säkerhet med tanke på eventuella ansvars- och ersättningsfrågor.

Till sammanslutningar som bedriver rederiverksamhet med lastfartyg och med passagerarfartyg som går i trafik mellan tredje länder betalas i stöd ett belopp som motsvarar den skatt som innehålls av sjöarbetsinkomst för sjöfarare, källskatt och arbetsgivares socialskyddsavgift samt arbetsgivarandelarna för sjömanspensionsförsäkringspremier och andra lagstadgade försäkringspremier med undantag av den andel som betalas av begränsat skattskyldiga. Sådana på anställningsförhållanden baserade försäkringspremier som täcks med stödet är belopp som motsvarar de arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och grupplivförsäkringspremier som arbetsgivaren betalat. Med stödet täcks dessutom de belopp som motsvarar arbetsgivarens andel av grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggförsäkringen för fritiden.

Passagerarfartyg som inskrivits i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart regleras också av lagen om temporär befrielse från betalning av förskottsinnehållning som verkställts på sjöarbetsinkomst från vissa passagerarfartyg (625/2004), nedan betalningsbefrielselagen. Med stöd av lagen befrias finska arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med ett passagerarfartyg som införts i förteckningen över handelsfartyg från skyldighet att till skatteförvaltningen bevilja de förskottsinnehållningar som verkställts på lön som betalas till sjömän som arbetar ombord på fartyget. Passagerarfartyg stöds således både direkt på grundval av handelsfartygsregisterlagen och genom skattestöd med stöd

av betalningsbefrielselagen. För passagerarfartyg beviljas som direkt stöd som grundar sig på handelsfartygsförteckningslagen ett belopp som motsvarar 97 procent av den förskottsinnehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från fartyget.

I förteckningen över handelsfartyg hade den 31 mars 2005 inskrivits 117 fartyg, av vilka 104 fartyg omfattades av lastfartygsstödet och 13 fartyg av passagerarfartygsstödet. På basis av handelsfartygsförteckningslagen betalades år 2004 sammanlagt 62,7 miljoner euro i stöd, av vilket belopp 39,1 miljoner euro betalades till lastfartyg och 23,6 miljoner euro till passagerarfartyg.

Enligt trafikministeriets beslut om tillämpningen av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (71/1992) betalas handelsfartygsstödet i efterskott för varje halvårsperiod.

Sjöfartsverket för handelsfartygförteckningen, beslutar om inskrivning i förteckningen samt beviljar och betalar stödet på ansökan.

## **1.2. Riktlinjer för det statliga stödet till sjöfarten**

Europeiska gemenskapernas kommission fastställde år 1989 de första riktlinjerna för det statliga stödet till sjöfarten för att säkerställa en viss enhetlighet för de från varandra avvikande stödsystemen i olika medlemsstater. År 1997 reviderades riktlinjerna och kommissionen lade fram ett meddelande genom vilket de nya riktlinjerna för det statliga stödet till sjöfarten fastställdes.

Kommissionens riktlinjer för det statliga stödet till sjöfarten reviderades i januari 2004 (kommissionens meddelande C(2004) 43). De reviderade riktlinjerna ersatte riktlinjerna från 1997. Medlemsstaterna skall kontrollera de stödprogram som hör till tillämpningsområdet för riktlinjerna så att stödprogrammen överensstämmer med riktlinjerna senast den 30 juni 2005.

Riktlinjerna för det statliga stödet till sjöfarten gäller allt stöd som beviljas sjöfarten av myndigheterna i en medlemsstat eller av en medlemsstats medel. Med stöd avses förmåner i vilken form som helst vilka finansie-

ras av en myndighet. Riktlinjerna förpliktar inte medlemsstaterna att bevilja stöd till sjöfarten, men de förenhetligar de stödåtgärder som tillämpas i medlemsstaterna. Enligt riktlinjerna är den högsta möjliga tillåtna stödnivån att beskattningen av sjöfarare och sjöfararnas socialskyddsavgifter helt och hållet slopas.

Enligt punkt 2 i riktlinjerna för det statliga stödet skall riktlinjerna tillämpas på sjötransporter på det sätt som begreppet sjötransport har definierats i förordning (EEG) nr 4055/86 och förordning (EEG) nr 3577/92, dvs. ”för transport av passagerare eller gods till sjöss”. Till vissa delar gäller riktlinjerna även bogsering och muddring.

Enligt artikel 1.4 i förordning (EEG) nr 4055/86 avses med sjötransport sådan mot vederlag utförd transport av passagerare eller gods sjövägen från en hamn i någon av gemenskapens medlemsstater till en hamn eller offshoreanläggning i någon annan medlemsstat. Som sjötransport betraktas dessutom sådan mot vederlag utförd transport av passagerare eller gods sjövägen från en hamn i någon av gemenskapens medlemsstater till en hamn eller offshoreanläggning i ett tredje land.

Kommissionen kan godkänna att sjötransporterna även omfattar bogsering till sjöss av andra fartyg t.ex. oljeborrplattformar.

I anslutning till de bestämmelser i riktlinjerna som gäller indirekta arbetskraftskostnader konstateras i fråga om stödjäandet av bogserings- och muddringsfunktioner att den del av bogserings- och muddringsfunktionerna som betraktas som sjötransport, dvs. sjötransport av jordämnen, kan beviljas stöd för främjande av sysselsättningen av sjöfarare inom gemenskapen. En förutsättning för stödet är att det riktar sig till sjöfarare inom gemenskapen, vilka arbetar på sådana motordrivna bogserbåtar eller mudderverk i sjöfart som har registrerats i en EU-medlemsstat och av vilkas verksamhetstid minst 50 procent verkligen utgörs av sjötransport.

I riktlinjerna för statsstöd till sjötrafiken konstateras i fråga om stödjäandet av bogserings- och muddringsfunktioner att den del av bogserings- och muddringsfunktionerna som betraktas som sjötransport, kan beviljas

stöd för främjande av sysselsättningen av sjöfarare inom gemenskapen. En förutsättning för stödet är att det riktar sig till sjöfarare inom gemenskapen, vilka arbetar på sådana motordrivna bogserbåtar eller mudderverk i sjöfart som har registrerats i en EU-medlemsstat och av vilkas verksamhetstid minst 50 procent verkligen utgörs av sjötransport.

Riktlinjerna omfattar bogsering endast i sådana fall där mer än 50 procent av den bogseringsverksamhet som bogserbåten utför under ett visst år verkligen är sjötrafik. Väntetiden kan proportionellt beaktas i den andel av bogserbåtens faktiska verksamhetstid som utgörs av sjötrafik. Sådan bogseringsverksamhet som huvudsakligen utförs i hamnar eller i samband med biträdandet av motordrivna fartyg i hamn utgör inte sådan sjötransport som avses i riktlinjerna. Riktlinjerna tillämpas på sådana mudderverk vilkas verksamhetstid per år till mer än 50 procent utgörs av sjöfart, dvs. transport av avlägsnat jordämne sjövägen. Stöd kan beviljas endast sådana mudderverk som har registrerats i en medlemsstat.

I riktlinjerna för det statliga stödet till sjöfarten nämns inte att fartyg som utför isbrytaruppgifter skulle omfattas av möjligheten att få stöd.

I riktlinjerna för det statliga stödet till sjöfarten har beviljandet av stöd på intet sätt förknippats med ägandet av ett fartyg, utan de centrala kriterierna är att fartyget seglar under ett gemenskapslands flagg och att det sysselsätter sjöfarare inom gemenskapen. I samband med tonnagebeskattningen kan också fartyg som seglar under något annat än ett gemenskapslands flagg under vissa förutsättningar komma att omfattas av stödet.

För närvarande finns det inga hinder för att ett fartyg överförs från fartygsregistret i ett EU-land till ett annat EU-lands register. Sjölagens (674/1994) 1 kap. 1 § ändrades genom lag 1302/1999 av den 23 december 1999 så att ett fartyg är finskt och berättigat att föra finsk flagg om en medborgare i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller en i enlighet med en sådan stats lagstiftning grundad juridisk person, vars stadgeenliga hemort, centralförvaltning eller huvudsakliga verksamhet finns inom Europe-

iska ekonomiska samarbetsområdet, äger mer än sex tiondedelar av fartyget. Sålunda finns det inte längre några lagstiftningsmässiga hinder för att ett finskt rederi för eget bruk och utan besättning hyr ett fartyg som ägs av ett i ett annat EU-land verksamt bolag och inför det i det finska fartygsregistret. Fartyget skall likväl avföras ur den andra statens fartygsregister för den tid fraktavtalet gäller.

Kommissionen har också godkänt Sveriges nettolönesystem, enligt vilket stöd kan beviljas sådana fysiska eller juridiska personer samt partrederier som sysselsätter sjöfarare. Fartygen skall vara i Sverige registrerade fartyg som huvudsakligen används i sådan utrikesfart som är väsentlig med tanke på Sveriges utrikeshandel eller export av tjänster. Ägandet har inte reglerats på något sätt.

### 1.3. Utvecklingen under den senaste tiden

I början av år 2000 fanns det 124 fartyg under finsk flagg som huvudsakligen användes i utrikesfart och deras sammanlagda bruttodräktighet var 1,53 miljoner. Den 31 mars 2005 var antalet sådana fartyg 117 och deras sammanlagda bruttodräktighet uppgick till 1,31 miljoner. Samtidigt har det finska tonnageets medelålder stigit betydligt. I dag är de finska fartyg som har inskrivits i förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart i medeltal ca 20 år gamla. Inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är motsvarande medelålder cirka 12 år och för den totala handelsflottans del cirka 13 år.

Samtidigt har antalet arbetsplatser inom den finländska sjöfartsbranschen också minskat. På grundval av sjömansregistret kan man uppskatta att när antalet sjömän anställda på fartyg i utrikesfart år 1999 uppgick till 8 343 årsverken är enligt de senaste uppgifterna motsvarande siffra 7 489 årsverken år 2003. Därmed har minskningen under dessa fyra år varit 854 arbetsplatser, dvs. över 10 procent.

I och med att handelsflottan blivit äldre har också de finska fartygens möjligheter att ingå fraktavtal inom Finlands utrikesfart försvagats. Utrikesfartens volym i de finska hamnarna har under de senaste åren ständigt ökat. År 2004 nåddes ett nytt rekord, 95,9 miljoner

ton, varav importens andel är 53,2 miljoner ton och exportens andel 42,7 miljoner ton. De inhemska fartygens andel av dessa transporter var i fråga om importen 43,2 procent, men endast 19,7 procent i fråga om exporten, vilken andel är den allra lägsta genom tiderna. Motsvarande andel under t.ex. hela 1990-talet uppgick till över 30 procent.

## 2. Föreslagna ändringar

Det föreslås att villkoren för att ett fartyg skall inskrivas i handelsfartygsförteckningen ändras så att de motsvarar av Europeiska gemenskapernas kommission fastställda riktlinjer för det statliga stödet till sjöfarten.

En förutsättning för att ett fartyg skall inskrivas i handelsfartygsförteckningen skall enligt 1 § 1 mom. vara att fartyget huvudsakligen används i utrikes sjöfart. I riktlinjerna förutsätts att fartyg som omfattas av nationella stödsystem skall användas i sjötrafik. Som sjötransport betraktas sådan mot vederlag utförd transport av passagerare eller gods sjövägen från en hamn inom gemenskapen till en hamn eller offshoreanläggning i en annan medlemsstat. Som sjötransport betraktas dessutom sådan mot vederlag utförd transport av passagerare eller gods sjövägen från en hamn i någon av gemenskapens medlemsstater till en hamn eller offshoreanläggning i ett tredje land.

Ändringen motsvarar det ursprungliga syftet med handelsfartygsförteckningslagen, nämligen att stöda konkurrenskraften i fråga om det tonnage som används inom utrikesfarten från Finland, och utesluter sålunda de fartyg som används i inrikesfart ur stödssystemet.

Avsikten är att 1 § 2 mom. som reglerar inskrivandet av bogserbåtar, skjutbogserare och vissa som passagerarfartyg besiktigade fartyg i handelsfartygsförteckningen preciseras på motsvarande sätt. En förutsättning för att sådana fartyg skall kunna inskrivas i förteckningen är även att fartygen huvudsakligen använts i utrikes sjöfart. Till momentet fogas dessutom en bestämmelse om att mudderverk skall uppfylla motsvarande villkor för att kunna införas i handelsfartygsförteckningen.

Det föreslås att till 1 § i handelsfartygsförteckningslagen fogas ett nytt 5 mom. där det preciseras när ett fartyg anses huvudsakligen ha gått i utrikesfart. Enligt preciseringen skall ett fartyg anses huvudsakligen gå i utrikes sjöfart om det över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i utrikes sjöfart. Vid bedömningen av trafikens karaktär beaktas lastnings- och väntetider i anslutning till resor samt sådan inrikesfart som direkt hänför sig till fartygets utrikesfart. I riktlinjerna för det statliga stödet till sjöfarten nämns uttryckligen för bogserbåtarnas och mudderverkens vidkommande att en förutsättning för att få stöd är att över 50 procent av fartygens årliga verksamhetstid utgörs av sjöfart.

Oavsett preciseringen skall handelsfartygsstödet fortfarande betalas halvårsvis i efter-skott, varvid man i samband med stödbeslutet för den första hälften av kalenderåret är tvungen att uppskatta karaktären av trafiken för hela året. Stödbeslutet för fartyg som går både i utrikesfart och i inrikesfart kan från fall till fall komma att förskjutas nästan till kalenderårets slut för att det med tanke på betalning av stödet skall finnas tillräckliga uppgifter om trafikens karaktär.

Det föreslås att 3 § 1 mom. i handelsfartygsförteckningslagen ändras så att utöver ägaren till fartyget också en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget skall kunna ansöka att fartyget inskrivs i förteckningen. Ändringen anknyter till den föreslagna ändringen av det inledande stycket i 4 § 1 mom. Då fartygets ägare är utländsk är det ofta mer praktiskt att fartygets operatör, som är den som får stöd, kan göra ansökan. Enligt paragrafen är det också möjligt att en operatör av ett fartyg vilket är i finsk ägo ansöker att fartyget inskrivs i förteckningen, om man vill förfara på detta sätt.

Det föreslås att det inledande stycket i 4 § 1 mom. i handelsfartygsförteckningslagen ändras så att stöd även kan betalas till sådana finska arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med ett i Finland registrerat fartyg som är i utländsk ägo där arbetsgivaren likväl ansvarar för fartygets bemanningskostnader och arbetskollektivavtal. Ändringen har inte några konsekvenser för sådana i handelsfartygsförteckningen införda fartyg som är i

finsk ägo. Avsikten är att stödet liksom hittills betalas till fartygets finska ägare.

På basis av fraktavtal som ingåtts mellan utländska ägare och finländska operatörer kan man konstatera att beslutanderätten i fråga om användningen av fartyget för sjöfart fortfarande i avgörande grad ankommer på finländarna under avtalets giltighetstid. Ändringen motiveras i synnerhet med att den bidrar till att öka andelen tonnage under finsk flagg samtidigt som den skapar nya arbetsplatser för finländska sjöfarare. Utgångspunkten är dock att användningen av fartyget under finsk flagg anses främja den finländska sjöfartsnäringsen och sysselsättningen av finländska sjöfarare.

De olika ägar-, frakt- och finansieringsarrangemangen har ändrats väsentligt sedan handelsfartygsförteckningslagen trädde i kraft. Det är allt vanligare att en finsk rederiarbetsgivare inte äger ett fartyg, utan att fartyg befракts från utlandet eller att utomstående finansierare får i uppdrag att sköta fartygets finansiering. Ett allmänt arrangemang är det så kallade bareboat charter-inarrangemang, där ett fartyg hyrs utan besättning. För närvarande är dessa fartyg i olika ställning jämfört med fartyg i finsk ägo trots att en finsk arbetsgivare även på ett befракtt fartyg sysselsätter samma mängd finländska sjöfarare inom ramen för samma arbetskollektivavtal samt skatte- och socialskyddsbestämmelser som på fartyg i direkt ägo.

Avsikten är att ändringen skall gälla alla fartygstyper som nämns i handelsfartygsförteckningslagen, dvs. passagerarfartyg och lastfartyg samt bogserbåtar, skjutbogserare och mudderverk. I fråga om ett på grundval av ett bareboat charter-in-avtal hyrt fartyg i utländsk ägo, som registrerats i Finland, skall handelsfartygsstöd till den finska arbetsgivaren som har betalt de arbetskraftskostnader som förorsakas av fartygets besättning betalas på samma grunder som i fråga om en finsk ägare. Om även betalningsbefrielselagen ändras så att den motsvarar de föreslagna ändringarna i handelsfartygsförteckningslagen, skall ett passagerarfartyg som har hyrts på grundval av ett bareboat charter-in-avtal omfattas av betalningsbefrielselagen och därvid kunna låta bli att verkställa förskotts-

innehållning.

Sjöfartsverket har förutsatt att ett fartyg dels för att kunna införas i handelsfartygsförteckningen, dels för att kunna få handelsfartygsstöd skall ha använts huvudsakligen i utrikesfart. Det föreslås att fartygets faktiska trafik, som är en förutsättning för betalning av stöd, fogas till det inledande stycket i 4 § 1 mom.

I paragrafens 3 och 4 mom. föreslås ändringarna som motsvarar ändringen i det inledande stycket.

Det föreslås att 10 § i handelsfartygsförteckningslagen ändras så att utöver ägaren till fartyget även en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget skall meddela Sjöfartsverket sådana ändringar i förhållandena som kan vara av betydelse för att fartyget skall hållas kvar i förteckningen. Eftersom det är möjligt fartyget ägs och opereras av olika sammanslutningar, anses det vara grundat, att också operatören skall anmäla ovan nämnda ärenden. I dylika fall är det i praktiken ofta så att endast operatören har information om t.ex. fartygets drift.

Vidare föreslås att 11 § 1 mom. i handelsfartygsförteckningslagen ändras så att den motsvarar gängse praxis. Enligt lagrummets nuvarande ordalydelse skall ett fartyg avföras ur handelsfartygsförteckningen om villkoren för inskrivning i förteckningen inte längre uppfylls. Ett fartyg kan t.ex. säljas till utlandet och avföras ur det finska fartygsregistret, varvid fartyget också skall avföras ur handelsfartygsförteckningen på grund av bestående hinder. Fartyget kan likväl försättas i en sådan situation där förutsättningarna för att upptas i förteckningen inte tillfälligt uppfylls. Det som kommer närmast på fråga är att fartygets trafikeringsområde ändras tillfälligt så att fartyget under en viss tid endast används i inrikesfart. Att ett fartyg avförs ur förteckningen av en sådan tillfällig orsak är ett onödigt tungt förfarande eftersom stöd betalas endast under den tid då villkoren för att upptas i handelsfartygsförteckningen uppfylls. Sjöfartsverket har inte avfört fartyg ur handelsfartygsförteckningen om villkoren för att upptas i förteckningen inte tillfälligt uppfylls huvudsakligen på grund av att fartygets trafikeringsområde ändrats.

### 3. Propositionens ekonomiska konsekvenser

Det är inte möjligt att på ett tillförlitligt sätt uppskatta de ekonomiska konsekvenserna av en utvidgning av handelsfartygsstödet i det fall att fartyg som hyrts på grundval av bareboat charter-in-avtal omfattas av tillämpningsområdet för handelsfartygsregisterlagen eftersom rederiernas avgöranden under de kommande åren även beror på andra oförutsedda faktorer. Inom lastfartygssektorn verkar bemanningskostnaderna ligga på en konkurrenskraftig nivå. Med beaktande av att fartygsbeståndets medelålder stiger är det dock viktigt att rederierna även kan förnya sitt tonnage.

Några fartyg kan komma att registreras under finsk flagg om den föreslagna ändringen genomförs. Det första fartyget kan överföras till det finska registret redan på hösten 2005, om lagen träder i kraft enligt den föreslagna tidtabellen. Likaså vet man att mellan den senare hälften av 2005 och den första hälften av 2007 kommer ett finskt rederi att ha tre nya ro-pax-fartyg färdiga, vilka också skulle komma att registreras under finsk flagg, förutsatt att ändringen träder i kraft.

Det förstnämnda fartyget, som redan är i trafik, ägs för närvarande av ett finskt rederibolags dotterbolag som är etablerat i ett annat EU-land. Däremot har inga beslut fattats i fråga om ägandet av de tre nybyggda, utan för närvarande håller man på att utreda olika ägar- och finansieringsalternativ. Utgångspunkten ser dock ut att vara den att de nya fartygen inte kommer att kvarstå i rederiets egen ägo.

Det beräknas att dessa fyra fartyg har en sysselsättande verkan motsvarande sammanlagt cirka 250 årsverken.

Dessutom torde den föreslagna utvidgningen av handelsfartygsstödet komma att gälla två fartyg i utländsk ägo som registrerats under finsk flagg i mars 2005.

Det bör även beaktas att då fartyg seglar under finsk flagg producerar de själva det stöd som i efterskott betalas till dem ur statsbudgeten. Om ändringen inte genomförs kommer fartygen knappast att registreras i Finland, och då uteblir också dessa inkomster, dvs. sjöfarens löneskatt och de sociala

kostnader som tillkommer arbetsgivaren.

Eftersom stödet betalas halvårsvis i efterskott kommer den ändring som gäller stödtagaren praktiskt taget inte att öka statens utgifter år 2005.

Tre av de ovan nämnda fartygen kan komma att omfattas av lastfartygsstödet, vilket under åren 2006–2009 innebär en ökning av stödbeloppet på 1 900 000 euro per år. Under samma tid uppskattas antalet lastfartyg som omfattas av stödet minska med sammanlagt fyra fartyg. För momentet i fråga (31.32.41) behövs inget tilläggsanslag, utan finansieringen kan skötas inom utgiftsramarna.

Passagerarfartygsstödet (moment 31.32.42) kan komma att omfatta tre fartyg, vilket innebär en ökning av stödbeloppet på totalt 1 125 000 euro år 2007 samt en ökning på 1 350 000 euro per år under åren 2008 och 2009.

När anslaget under vardera momentet beaktas är nettoeffekten på årsnivå 450 000 euro på den positiva sidan och inget tilläggsanslag behövs.

Den precisering gällande bogserbåtar, skjutbogserare och mudderverk som genomförs på basis av riktlinjerna för det statliga stödet till sjöfarten har konsekvenser för stödet till de bogserbåtar, vilkas trafik till sin karaktär inte är sjöfart i överensstämmelse med riktlinjerna. I handelsfartygsförteckningen finns för närvarande 18 bogserbåtar, och stödet till dem uppgick till 3,7 miljoner euro år 2004. Eftersom det i den nuvarande handelsfartygsförteckningslagen inte har ställts några villkor för karaktären av trafik i enlighet med riktlinjerna, har man vid beviljande av stöd inte heller undersökt om bogserbåtarnas trafik i utlandet varit sjötrafik, bogseringsverksamhet i utländska hamnar eller biträdande av fartyg i hamn. Stöd har kunnat beviljas under förutsättning att bogserbåten huvudsakligen används i utrikesfart.

Det är sannolikt att det bland de bogserbåtar som fått stöd på grundval av handelsfartygsförteckningslagen även finns fartyg som på grund av karaktären av sin bogseringsverksamhet framöver inte kommer att få något stöd. En precisering av handelsfartygsförteckningslagen kan medföra att det totala stödbeloppet minskar något.

Det inte finns några fartyg som klassifice-

rats som mudderverk i handelsfartygsförteckningen. En precisering av handelsfartygsförteckningslagen har därigenom för närvarande inga ekonomiska konsekvenser med tanke på mudderverk.

#### **4. Beredningen av propositionen**

Propositionen har beretts i en av kommunikationsministeriet den 19 augusti 2004 tillsatt utredningsgrupp som haft i uppgift att utreda behoven av en ändring av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart. Finansministeriet, kommunikationsministeriet, Ålands landskapsregering, Sjöfartsverket och Konkurrensverket är representerade i utredningsgruppen.

Med anledning av propositionsutkastet har Finlands rederiförening, Fraktfartygsföreningen, Ålands Redarförening, Finlands Sjömans-Union FS-U, Finlands Maskinbefälsförbund samt Finlands Skeppsbefälsförbund hörts. De riksomfattande arbetsmark-

nadsorganisationerna, med undantag av Fraktfartygsföreningen, har förordat den föreslagna utvidgningen av handelsfartygsstödet. De utlåtanden som organisationerna avgett har i mån av möjlighet beaktats i lagförslaget.

Propositionen har behandlats i handels- och industriministeriets företagsstödsdelegation.

#### **5. Ikraftträdande**

Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Det inledande stycket i 4 § 1 mom. och paragrafens 3 och 4 mom. tillämpas dock på sådant stöd som betalas för kostnader som uppkommit den 1 juli 2005 eller därefter.

Ett ikraftsättande av den föreslagna lagen förutsätter att Europeiska gemenskapernas kommission har godkänt stödlösningen.

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



## Lag

### om ändring av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 30 december 1991 om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) 1 § 1 och 2 mom., 3 § 1 mom., i 4 § 1 mom. det inledande stycket samt 3 och 4 mom., 10 § och 11 § 1 mom., av dem 1 § 1 och 2 mom. sådana de lyder i lag 1057/2002 och 4 § 4 mom. sådant det lyder i lag 1349/2001, samt fogas till 1 §, sådan den lyder i nämnda lag 1057/2002, ett nytt 5 mom. som följer:

#### 1 §

I en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (*handelsfartygsförteckning*) kan inskrivas lastfartyg och andra fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter, om

- 1) fartyget är inskrivet i det finska fartygsregistret,
- 2) fartyget huvudsakligen används i utrikes sjöfart, och

3) minst hälften av samtliga anställda på de lastfartyg, som är i trafik på Finland och innehåller en sammanslutning som i egenskap av arbetsgivare bedriver rederiverksamhet med fartyget, är medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Såsom fartyg som kan inskrivas i handelsfartygsförteckningen godkänns även bogserbåtar och skjutbogserare som regelbundet transporterar lastpråmar huvudsakligen i utrikes sjöfart samt såsom passagerarfartyg besiktigade fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter och har högst 120 passagerarplatser.

I handelsfartygsförteckningen kan också införas mudderverk som huvudsakligen används i utrikes sjöfart.

-----  
Ett fartyg anses huvudsakligen gå i utrikes sjöfart, om det över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i utrikes sjö-

fart.

#### 3 §

Ett fartyg skall på ansökan av ägaren eller en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget inskrivas i handelsfartygsförteckningen, om fartyget uppfyller de villkor för inskrivning som nämns i 1 §.

#### 4 §

-----  
Om arbetskraftskostnaderna som hänförs till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg, som under ett kalenderår huvudsakligen går i utrikes sjöfart, i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i denna paragraf, möjliggör verksamhet i internationell trafik, beviljas en finsk ägare till fartyget eller, om fartyget har utländsk ägare men är registrerat i Finland, en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget av statens medel i stöd

-----  
Stöd kan även beviljas en finsk ägare av ett fartyg som är registrerat på Åland, eller, om fartyget har utländsk ägare, en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget.

Det stöd som avses i 1 mom. beviljas dock inte en finsk ägare till ett i handelsfartygsför-

teckningen inskrivet fartyg eller, om fartyget har utländsk ägare, en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget, under den tid denne betalas sådant stöd från staten som är avsett att sänka fartygets driftskostnader eller till den del någon annan betalar ett likartat stöd.

-----

#### 10 §

Den som äger ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen eller en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget skall meddela Sjöfartsverket sådana ändringar i förhållandena som kan vara av betydelse för att fartyget skall hållas kvar i förteckningen.

#### 11 §

Ett fartyg avförs ur handelsfartygsförteck-

-----

ningen, om det på grundval av fartygsägarens meddelande eller uppgifter som Sjöfartsverket har fått på annat sätt framgår att villkoren i 1 § för inskrivning i förteckningen inte längre uppfylls och orsaken till detta inte är tillfällig.

-----

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

Det inledande stycket i 4 § 1 mom. och paragrafens 3 och 4 mom. tillämpas dock på sådant stöd som betalas för kostnader som uppkommit den 1 juli 2005 eller därefter.

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

Helsingfors den 13 maj 2005

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*

## Lag

### om ändring av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen av den 30 december 1991 om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) 1 § 1 och 2 mom., 3 § 1 mom., i 4 § 1 mom. det inledande stycket samt 3 och 4 mom., 10 § och 11 § 1 mom., av dem 1 § 1 och 2 mom. sådana de lyder i lag 1057/2002 och 4 § 4 mom. sådant det lyder i lag 1349/2001, samt  
*fogas* till 1 §, sådan den lyder i nämnda lag 1057/2002, ett nytt 5 mom. som följer:

#### Gällande lydelse

##### 1 §

I en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (*handelsfartygsförteckning*) kan inskrivas lastfartyg och andra fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter, om

1) fartyget är inskrivet i det finska fartygsregistret,

2) fartyget huvudsakligen används i utrikesfart, och

3) minst hälften av samtliga anställda på de lastfartyg, som är i trafik på Finland och innehas av en sammanslutning som i egenkap av arbetsgivare bedriver rederiverksamhet med fartyget, är medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Såsom fartyg som kan inskrivas i handelsfartygsförteckningen godkänns även bogserbåtar och skjutbogserare som regelbundet transporterar lastpråmar i utrikesfart samt såsom passagerarfartyg besiktigade fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter och har högst 120 passagerarplatser.

-----

#### Föreslagen lydelse

##### 1 §

I en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (*handelsfartygsförteckning*) kan inskrivas lastfartyg och andra fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter, om

1) fartyget är inskrivet i det finska fartygsregistret,

2) fartyget huvudsakligen används i *utrikes sjöfart*, och

3) minst hälften av samtliga anställda på de lastfartyg, som är i trafik på Finland och innehas av en sammanslutning som i egenkap av arbetsgivare bedriver rederiverksamhet med fartyget, är medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Såsom fartyg som kan inskrivas i handelsfartygsförteckningen godkänns även bogserbåtar och skjutbogserare som regelbundet transporterar lastpråmar huvudsakligen i *utrikes sjöfart* samt såsom passagerarfartyg besiktigade fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter och har högst 120 passagerarplatser. *I handelsfartygsförteckningen kan också införas mudderverk*

3 §  
Ett fartyg skall på ägarens ansökan inskrivas i handelsfartygsförteckningen, om fartyget uppfyller de villkor för inskrivning som nämns i 1 §.

4 §  
Då arbetskraftskostnader som hänför sig till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i detta moment, möjliggör verksamhet i internationell trafik, beviljas till den finska sammanslutning som äger fartyget och bedriver rederiverksamhet med det, av statens medel i stöd

Stöd kan även beviljas en finsk sammanslutning som bedriver rederiverksamhet med fartyg som den äger och som är registrerat på Åland.

Det stöd som avses i 1 mom. beviljas dock inte en ägare till ett i handelsfartygsförteckningen inskrivet fartyg under den tid ägaren betalas sådant stöd från staten som är avsett att sänka fartygets driftskostnader eller till den del någon annan betalar ett likartat stöd.

10 §  
Den som äger ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen skall meddela sjöfartsstyrelsen sådana ändringar i förhål-

*som huvudsakligen används i utrikes sjöfart.*

*Ett fartyg anses huvudsakligen gå i utrikes sjöfart, om det över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i utrikes sjöfart.*

3 §  
Ett fartyg skall på ansökan av ägaren eller en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget inskrivas i handelsfartygsförteckningen, om fartyget uppfyller de villkor för inskrivning som nämns i 1 §.

4 §  
*Om arbetskraftskostnaderna som hänför sig till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg, som under ett kalenderår huvudsakligen går i utrikes sjöfart, i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i denna paragraf, möjliggör verksamhet i internationell trafik, beviljas en finsk ägare till fartyget eller, om fartyget har utländsk ägare men är registrerat i Finland, en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget av statens medel i stöd*

*Stöd kan även beviljas en finsk ägare av ett fartyg som är registrerat på Åland, eller, om fartyget har utländsk ägare, en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget.*

Det stöd som avses i 1 mom. beviljas dock inte en finsk ägare till ett i handelsfartygsförteckningen inskrivet fartyg eller, om fartyget har utländsk ägare, en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget, under den tid denne betalas sådant stöd från staten som är avsett att sänka fartygets driftskostnader eller till den del någon annan betalar ett likartat stöd.

10 §  
Den som äger ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen eller en finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksam-

*Gällande lydelse*

landena som kan vara av betydelse för att fartyget skall hållas kvar i förteckningen.

## 11 §

Ett fartyg avförs ur handelsfartygsförteckningen, om det på grundval av fartygsägarens meddelande eller uppgifter som sjöfartsstyrelsen har fått på annat sätt framgår att villkoren i 1 § för inskrivning i förteckningen inte längre uppfylls.

-----

*Föreslagen lydelse*

*het med fartyget* skall meddela *Sjöfartsverket* sådana ändringar i förhållandena som kan vara av betydelse för att fartyget skall hållas kvar i förteckningen.

## 11 §

Ett fartyg avförs ur handelsfartygsförteckningen, om det på grundval av fartygsägarens meddelande eller uppgifter som *Sjöfartsverket* har fått på annat sätt framgår att villkoren i 1 § för inskrivning i förteckningen inte längre uppfylls *och orsaken till detta inte är tillfällig*.

-----

-----

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

*Det inledande stycket i 4 § 1 mom. och paragrafens 3 och 4 mom. tillämpas dock på sådant stöd som betalas för kostnader som uppkommit den 1 juli 2005 eller därefter.*

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

-----