

KIRJALLINEN KYSYMYS 311/2003 vp

Suomen merenkulkuelinkeinon kilpailuedellytysten turvaaminen

Eduskunnan puhemiehelle

Merenkulun kansantaloudellinen ja yhteiskunnallinen merkitys on merikuljetuksista riippuvaiselle maallemme erittäin huomattava. Yli 80 % ulkomaankaupastamme tapahtuu meriteitse. Tästä huolimatta kuljetusten osuus Suomen lippua käyttävillä aluksilla on painunut jo alle 40 %:n. Kriisitilanteiden hallintaan liittyvän huoltovarmuuden toteuttaminen edellyttäisi käytännössä, että kuljetuksista noin 50—60 % hoidettaisiin suomalaisilla aluksilla.

Merenkulun työllisyysvaikutukset ovat merkittäviä, työllistäähän suomalainen merenkulku välittömästi pitkälti yli 10 000 merenkulkijaa ja välillisesti huomattavasti suuremman määrän.

Merikuljetusten osalta Suomi on samassa asemassa kuin muutkin Pohjoismaat. Huomionarvoista onkin, että Ruotsi ja Tanska ovat jo ajat sitten toteuttaneet EU-komission suosittamat merenkulun tukitoimet täysimääräisinä. Suomessa on toistaiseksi päädytty ratkaisuun, jolla on otettu käyttöön huomattavasti Ruotsin ja Tanskan tukia rajoitetummat tuet. Tukijärjestelmien eroavaisuuksien vuoksi meillä on EU:n korkeimmat kustannukset ja huonoimmat mahdollisuudet uusien yhteisömaiden vanhinta aluskantaa.

Tämä on johtanut siihen, että suomalaiset varustamot ovat siirtäneet aluksiaan muiden maiden, erityisesti Ruotsin, lipun alle. Viimeisimmät esimerkit ovat viime viikoilta. Kauppalaiaston osuus Suomen tavara- ja matkustajakulje-

tuksista onkin laskenut huolestuttavasti. Sama koskee suomalaisten merityöpaikkojen määrää ja uusien alusten tilauksia.

Jatkuessaan ulosliputus johtaa suomalaisen merenkulun näivettymiseen sekä työpaikkojen menetykseen. Ulosliputuksen vaikutus kansantalouteemme onkin merkittävä. Ulosliputus vaikuttaa merikuljetusten turvallisuutta heikentävästi ja lisää ympäristöriskejä rannikollamme.

Mielestäni suomalaiselle merenkululle tulisi-kin nopeasti taata samat toimintaedellytykset kuin lähimmissä kilpailijamaissamme, erityisesti Ruotsissa. Tämä onnistuu, jos otamme käyttöön EU:n sallimat tukimuodot täysimääräisesti ja kehitämme tonnistoverolainsäädäntöämme. Merenkulkuelinkeinomme toimintaedellytysten turvaaminen mahdollistaisi myös uusien laivati-
lausten tekemisen, millä olisi myönteisiä työllisyysvaikutuksia telakoillemme ja sitä kautta koko kansantalouteemme.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän valtioneuvoston asianomaisen jäsenen vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä taatakseen suomalaiselle merenkulkuelinkeinolle tasavertaiset kilpailuedellytykset lähimpien kilpailijamaidemme kanssa?

KK 311/2003 vp — Reijo Kallio /sd

Helsingissä 12 päivänä syyskuuta 2003

Reijo Kallio /sd

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainituksa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitannut valtioneuvoston asianomaisen jäsenen vastattavaksi kansanedustaja Reijo Kallion /sd näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 311/2003 vp:

Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä taatakseen suomalaiselle merenkulkuelinkeinoille tasavertaiset kilpailuedellytykset lähimpien kilpailijamaidemme kanssa?

Vastauksena kysymykseen esitän kunnioittavasti seuraavaa:

Merenkulun kansantaloudellinen ja yhteiskunnallinen merkitys on merikuljetuksista riippuvaiselle maallemme erittäin huomattava. Omalla kauppalaivastolla pyritään varmistamaan Suomen ulkomaankaupan ympärivuotiset kuljetukset kaikissa olosuhteissa ml. poikkeusolosuhteet. Oma kauppalaivasto antaa Suomelle myös paremmat mahdollisuudet valvoa meriliikenteen turvallisuutta ja sen ympäristövaikutuksia.

Henkilötyövuosina mitattuna ulkomaanliikenteen aluksilla työskentelee noin 7 700 henkilöä. Mikäli mukaan otetaan myös kotimaanliikenteen alusten työpaikat samoin kuin valtion aluksilla työskentelevät henkilöt, työpaikkojen lukumäärä nousee yli 10 000 henkilöön.

Riittävän kapasiteetin säilyminen Suomen lipun alla on tärkeää myös merenkulkuun kytkeytyvien elinkeinojen, ns. meriklusterin säilymisen kannalta. Suomen meriklusteri työllistää suoraan yksityisellä sektorilla ja satamissa noin 47 000 henkilöä. Yritysten suoraan meriklusteriin liittyvä liikevaihto on noin 11,4 miljardia euroa.

Suomalaisia rahtiliikennettä harjoittavia varustamoita on tuettu varsin mittavilla valtion avustuksilla jo 1990-luvun alusta lukien. Perusteena maksetulle tuelle on nimenomaan ollut tavoite säilyttää riittävän suuruinen tonnisto kotimaan lipun alla. Tuen määrää lisättiin viimeksi vuonna 2000 siten, että 1.7.2000 lukien suomalaisten lastialusten miehityskustannuksia on alennettu EU:n meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen mukaisella enimmäistuella palauttamalla työnantajalle merimiesten palkoista perittävät veroennakot ja lakisääteiset työnantajalle kuuluvat sosiaalivakuutusmaksut. Käytännössä tuki siis johtaa samaan lopputulokseen kuin nettopalkkaus. Lastialusten miehityskustannusten osalta valtio ei voi mennä tämän pitemmälle.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alukset otettiin tukijärjestelmän piiriin 1.1.2002 lukien sen jälkeen kun Ruotsissa otettiin käyttöön nettopalkkausjärjestelmä syksyllä 2001. Niiden osalta tuki ei kata kaikkia EU:n sallimia mahdollisuuksia, vaan tuki kattaa 97 % alusten työntekijöiden palkoista perittävistä veroennakoista.

Vajaan vuoden sisällä on valmistunut kolme perusteellista merenkulupoliittista selvitystä. Suomen merenkulun strategia valmistui joulukuussa 2002, tutkimus Suomen meriklusterista samoin kuin Ahvenanmaan merenkulkutyöryhmän raportti valmistuivat kuluvan vuoden kesäkuussa. Kaikissa kolmessa raportissa päädytään esittämään valtiontukitoimenpiteiden lisäämistä.

Hallituksen ohjelmassa on todettu, että "suomalaisen alustonniston kilpailukyky suhteessa tärkeimpiin kilpailijamaihin pyritään turvaamaan. Tonnistoverolainsäädännön kehittämislä, EU:n sallimilla tukimuodoilla ja muilla ratkaisuilla pyritään turvaamaan merenkulun jatkuvuus Suomen lipun alla."

Hallitus on sopinut siitä, että selvitetään syksyn 2003 aikana tonnistoverolainsäädännön muutostarpeet sekä yhdessä työmarkkinajärjestöjen ja asianomaisten ministeriöiden kanssa tukilainsäädännön muutostarpeet sekä muut tarvittavat toimenpiteet. Matkustajavarustamoiden toi-

mintaedellytysten kehittämistarpeita arvioidaan siten, että asiaan kuuluvat mahdolliset päätökset voidaan tehdä syksyn 2003 aikana sen jälkeen, kun hallitus on päättänyt yritys- ja pääomaverotuksen suuntaviivoista.

Helsingissä 2 päivänä lokakuuta 2003

Liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen

Till riksdagens talman

I det syfte 27 § riksdagens arbetsordning anger har Ni, Herr talman, till behöriga medlem av statsrådet översänt följande av riksdagsledamot Reijo Kallio /sd undertecknade skriftliga spörsmål SS 311/2003 rd:

Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att garantera den finska sjöfartsnäringen likvärdiga konkurrensförutsättningar jämfört med våra närmaste konkurrentländer?

Som svar på detta spörsmål får jag vördsamt anföra följande:

Sjöfartens nationalekonomiska och samhällseliga betydelse är mycket anmärkningsvärd för vårt land som är beroende av sjötransporter. Med en egen handelsflotta strävar man efter att säkra Finlands utrikeshandels transporter året runt under alla omständigheter, inklusive undantagsförhållanden. En egen handelsflotta ger Finland även bättre möjligheter till att övervaka sjötrafikens säkerhet och dess miljöverkningar.

Mätt i personarbetsår arbetar ca 7 700 personer ombord på fartyg i utrikestrafik. Om arbetsplatserna ombord på fartyg i inrikestrafik samt personerna som arbetar ombord på statens fartyg inkluderas, ökar antalet arbetsplatser till över 10 000.

Det är viktigt med tanke på de näringar som har anknytning till sjöfarten, det s.k. sjöklustret att en tillräcklig kapacitet bevaras under finsk flagg. Finlands sjökluster sysselsätter direkt ca 47 000 personer inom den privata sektorn och i hamnarna. Företagens omsättning i direkt samband med sjöklustret är ca 11,4 miljarder euro.

De finländska rederier som bedriver lastfartygstrafik har stötts med tämligen omfattande

statsunderstöd redan från början av 1990-talet. Grunden för det stöd som betalats har uttryckligen varit att bevara ett tillräckligt stort tonnage under inhemsk flagg. Stöden ökades senast år 2000 så att de finländska fraktfartygens bemanningskostnader har sänkts fr.o.m. den 1 juli 2000 med det maximala stöd som EU:s riktlinjer för statsstöd till sjöfarten tillåter genom att de skatteförskott som uppbärs för sjömännens lön och arbetsgivarens lagstadgade socialavgifter betalas tillbaka åt arbetsgivaren. I praktiken leder stödet till samma slutresultat som ett nettolönesystem. För lastfartygens bemanningskostnaders del kan staten inte gå längre än så här.

Passagerarfartyg i utrikesfart inkluderades i stödsystemet fr.o.m. den 1 januari 2002 efter att Sverige tog i bruk nettolönesystemet under hösten 2001. För deras del täcker stödet inte alla de möjligheter som EU tillåter, utan stödet täcker 97 % av de skatteförskott som uppbärs för de anställdas löner ombord fartygen.

Tre utförliga sjöfartspolitiska utredningar har blivit färdiga under knappt ett år. Finlands sjöfartsstrategi blev färdigt i december 2002, en undersökning om Finlands sjökluster, liksom även Ålands sjöfartsarbetsgrupps rapport blev färdiga i juni innevarande år. Alla tre rapporter rekommenderar ökade statsunderstödsåtgärder.

I regeringsprogrammet konstateras att "man strävar efter att trygga det finländska fartygstonnagets konkurrenskraft i förhållande till de viktigaste konkurrentländerna. Syftet är att genom att lagstiftningen då det gäller tonnagebeskattning utvecklas, stöd som EU tillåter och andra lösningar trygga sjöfartens kontinuitet under finsk flagg."

Regeringen har kommit överens om att ändringsbehoven i fråga om tonnageskattelagstift-

ningen utreds under hösten 2003, samt att ändringsbehoven i fråga om stödlagstiftningen samt andra nödvändiga åtgärder utreds i samarbete med arbetsmarknadsorganisationerna och respektive ministerier. Utvecklingsbehoven i fråga

om passagerarfartygsrederiernas verksamhetsförutsättningar bedöms så att eventuella beslut i ärendet kan fattas under hösten 2003 efter att regeringen har beslutat om riktlinjerna för företags- och kapitalbeskattningen.

Helsingfors den 2 oktober 2003

Kommunikationsminister Leena Luhtanen