

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN MIETINTÖ 14/2005 vp

Hallituksen esitys laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttami- sesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 17 päivänä toukokuuta 2005 lähettänyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta (HE 58/2005 vp).

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- valtiosihteeri Pertti Rauhio ja neuvotteleva virkamies Jukka Vanhanen, valtiovarainministeriö
- valtiosihteeri Perttu Puro ja merenkulkuneuvos Raimo Kurki, liikenne- ja viestintäministeriö
- kilpailuasiainneuvos Riitta Ryhänen, Kilpailuvirasto
- lakimies Paavo Autere, Merenkulkulaitos

- ylijohtaja Mika Purhonen, Huoltovarmuuskeskus
- asiamies Ritva Lähdesmäki, Suomen Konepäällystöliitto
- toiminnanjohtaja Bo Gyllenberg, Suomen Laivanpäällystöliitto
- liittosihteeri Pekka Teräväinen, Suomen Merimies-Unioni ry
- toimitusjohtaja Olof Widén, Rahtialusyhdistys
- toimitusjohtaja Mika Nykänen, Suomen Varustamoyhdistys
- toimitusjohtaja Hans Ahlström, Ahvenanmaan varustamoyhdistys.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- kauppa- ja teollisuusministeriö
- Ahvenanmaan maakunnan hallitus.

HALLITUKSEN ESITYS

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettua lakia muutetaan siten, että kauppa-alustukea voidaan jatkossa maksaa myös sellaiselle varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle, joka ei ole Suomeen rekisteröidyn aluksen omistaja. Tällä hetkellä tukea voidaan maksaa vain aluksen suomalaiselle omistajalle.

Lisäksi lakia täsmennetään vastaamaan Euroopan yhteisöjen komission meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoja. Kauppa-alusluetteloon merkitsemisen ja tuen maksamisen edellytyksenä olevaa määritelmää liikenteen laadusta selvennetään. Lain voimaantulosta on tarkoitus säätää valtioneuvoston asetuksella.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Yleisperustelut

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

Vaikutukset aluskantaan

Suomen satamien ulkomaanliikenteen volyymi on viime vuosina kasvanut jatkuvasti, ja samanaikaisesti kotimaisten alusten osuus Suomen satamien kautta kulkevassa viennissä on laskenut noin 20 %:iin, jota asiantuntijakuulemisen mukaan on pidettävä huolestuttavan alhaisena. Tämän lisäksi suomalainen aluskalusto on ikääntynyt siinä määrin, että Suomen lipun alla olevien alusten keski-ikä on jo noin 20 vuotta, kun se EU:n talousalueella on keskimäärin noin 12 vuotta. Tämän vuoksi on tärkeää, että Suomessa etsitään keinoja siihen, että Suomen lipun alla tapahtuva alusliikenne saadaan nostettua nykyiseltä tasoltaan selvästi korkeammalle ja aluskantaa heikentävä ikääntymiskehitys saadaan pysäytettyä. Hallituksen esityksellä pyritään lisäämään joustavuutta varustamotoiminnan järjestämisessä ja mahdollistamaan uusia rahoittamisvaihtoehtoja alushankintoihin. Asiantuntijakuulemisessa on arvioitu, että esityksellä olisi myönteinen vaikutus aluskannan kokoon, ikärakenteeseen ja työllistämistilanteeseen. Valiokunta pitää tämän vuoksi hallituksen esitystä oikeansuuntaisena, mutta korostaa, että merenkulun tukemiseksi tarvitaan muitakin laajakantoisia toimenpiteitä.

Huoltovarmuus

Huoltovarmuuskeskus on jo aikaisemmin kiinnittänyt huomiota siihen, että suomalaisten alusten osuus Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista on laskenut huoltovarmuuden kannalta huolestuttavan alhaiselle tasolle. Mahdollisissa kriisitilanteissa on oltava varmuus siitä, että riittävä

aluskalusto säilyy Suomen liikenteessä. Lain-säädännössä ei ole asetettu mitään selvää prosenttirajaa sille, milloin huoltovarmuusnäkökohdat toteutuvat. Selvää kuitenkin on, että myös kriisitilanteessa tarvitaan ainakin enemmän kuin 20 % nykyisestä aluskalustosta huolehtimaan Suomen ulkomaanliikenteen kuljetuksista.

Viimeaikainen kehitys liittyen muun muassa Suomen EU-jäsenyyteen sekä rahoitussektorin muutoksiin on heijastunut myös merenkulupalalle, jossa alusten omistus ja operointi ovat usein eriytyneet yhä voimakkaammin. Kuljetuksista vastaavat yhtiöt eivät useinkaan halua omistaa aluksia, vaan omistus on siirretty esimerkiksi rahoitus- ja holding-yhtiöiden tehtäväksi. Yleinen järjestely on ns. bare boat -rahaus, jossa alus vuokrataan ilman miehistöä.

Huoltovarmuuskeskuksen mukaan merenkulun huoltovarmuuden perusteita arvioitaessa on otettava huomioon uudet merenkulun mekanismit ja rakenteet sekä omistuksen luonteen muuttuminen. Huoltovarmuuskeskus on asiantuntijakuulemisessa katsonut, että alusten rahoituksellinen ulkomainen omistus ei vaaranna kuljetusketjujen toimivuutta häiriö- ja poikkeusoloissa, koska operointioikeudet ovat suomalaisella varustamolla. Hallituksen esitykseen liittyvän muutosehdotuksen mukaan tällainen vuokrattu alus voitaisiin merkitä kauppa-alusluetteloon, vaikka varustamotoimintaa harjoittava suomalainen työnantaja ei ole Suomeen rekisteröidyn aluksen omistaja. Kauppa-alusluetteloon merkitseminen mahdollistaisi myös tuen maksamisen tällaiselle työnantajalle.

Valiokunta toteaa, että kotimaisen tonniston osuus maamme ulkomaankaupan kuljetuksista nykyisten tukimuotojen vallitessa on ajanjaksolla 2000—2004 alentunut 40,1 %:sta 32,7 %:iin. Lain muutoksella turvataan Suomen ulkomaankaupan kuljetusten suorittaminen nykyistä suuremmassa määrin suomalaisen tosiasiallisen määräämisvallan puitteissa. Ilman kyseistä muutosta kotimaisen tonniston osuuden nykyistä kielteistä kehitystä ei voida pysäyttää eikä kään-

tää parempaan suuntaan. Koska muutoksella voidaan olettaa olevan myönteinen vaikutus tonnistu- osuuden kehitykseen, valiokunta pitää uudistusta myös huoltovarmuuskohdista kannatettavana ja tarkoituksenmukaisena.

Yksityiskohtaiset perustelut

1 §. Komission tammikuussa 2004 tarkistettujen meriliikenteen valtiontuen suuntaviivojen (komission tiedonanto C(2004) 43) mukaan jäsenvaltioiden on tarkistettava suuntaviivojen soveltamisalaan kuuluvat tukiohjelmansa siten, että ne ovat suuntaviivojen mukaiset viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2005. Hallituksen esityksessä on sen vuoksi täsmennetty ulkomaanliikenne koskemaan ulkomaan meriliikennettä.

Asiasta esitettyjen eri tulkintojen vuoksi valiokunta pitää tärkeänä, että säännöstä täsmennetään myös Saimaan kanavan liikenteen osalta. Liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan Saimaan kanavan kautta tapahtuva matkustaja- ja rahtiliikenne on pääasiassa ulkomaan meriliikennettä, jos alus pääasiallisesti liikennöi suomalaisen sataman ja yhteisön sataman taikka suomalaisen sataman ja kolmannen valtion sataman välillä. Tällöin alus täyttäisi kauppaluetteloon merkitsemisen edellytykset EY:n komission vahvistamien merenkulun valtiontuen

suuntaviivojen kappaleen 2.1. osalta. Epäselvyyksien välttämiseksi valiokunta ehdottaakin pykälän 5 momenttia täsmennettäväksi maininnalla, jonka mukaan Saimaan kanavan liikenne kuuluu ulkomaan meriliikenteen piiriin.

Valiokunta on tehnyt vastaavan muutoksen momentin muotoiluun.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muutamattomana, paitsi 1 § muutettuna (Valiokunnan muutosehdotus).

Valiokunnan muutosehdotus

1 §

(1 ja 2 mom. kuten HE)

Aluksen katsotaan olevan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä, jos alus on kalenterivuoden aikana yli puolet toiminta-ajastaan ulkomaan meriliikenteessä, *mukaan lukien Saimaan kanavan kautta tapahtuva liikenne.*

Helsingissä 3 päivänä kesäkuuta 2005

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Markku Laukkanen /kesk
 vpj. Matti Kangas /vas
 jäs. Leena Harkimo /kok
 Marjukka Karttunen /kok
 Inkeri Kerola /kesk
 Reino Ojala /sd
 Erkki Pulliainen /vihr
 Eero Reijonen /kesk

Pertti Salovaara /kesk
 Arto Seppälä /sd
 Harry Wallin /sd
 Lasse Virén /kok
 Raimo Vistbacka /ps
 vjäs. Reijo Paaajanen /kok
 Lyly Rajala /kok.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.

VASTALAUSE

Ehdotamme, että mietinnön "huoltovarmuus"-luku korvataan seuraavalla tekstillä:

"Suomi on saarivaltio, jonka huollossa kansainvälisen työnjaon oloissa merikuljetusten sujumisella sekä normaali- että poikkeusoloissa on ratkaiseva merkitys. Tässä katsannossa vuonna 1991 säädetyssä kauppa-alusluettelossa (4 §) edellytettiin, että alustuen edellytyksenä on aluksen kotimainen omistus. Näin voitiin olla suhteellisen varmoja, että laiva säilyy Suomen liikenteessä poikkeusoloissakin. Tämä realiteetti ei ole miksikään muuttunut. Juuri tätä varten on olemassa huoltovarmuuslainsäädäntö ja sen käytännön toteuttamista varten Huoltovarmuuskeskus.

Nyt käsittelyssä oleva ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloa koskeva lainmuutos tarkoittaisi toteutuneena sitä, että alustukea maksettaisiin myös sellaisista Suomen lipun alla purjehtivista kauppa-aluksista, jotka omistaa ulkomainen rahoitusyhtiö. Vaikka suomalaisella va-

rustamolla olisi pitkäaikainen sopimus aluksen omistavan ulkomaisen rahoitusyhtiön kanssa, ei varmuutta aluksen säilymisestä Suomen valtion käytössä poikkeusoloissa olisi. Tämä vaarantaa entisestään huoltovarmuuttamme, joka on jo heikentynyt; vuosina 2000—2004 kotimaisen tonniston osuus maamme ulkomaankaupan kuljetuksista alentui 40,1 prosentista 32,7 prosenttiin. Tämän kehityksen katkaiseminen olisi pitänyt ottaa tukijärjestelmää kehitettäessä ensisijaiseksi tavoitteeksi. Luotettavia kotimaisia varustamoja on olemassa. Ne ovat valmiita kohtuullista tukea saadessaan lisäämään juuri sellaista jäävähvistettua kotimaista tonnistoa, jota huoltovarmuuden säilyttäminen vaatii."

Juuri tästä valiokunnan olisi tullut kantaa mietinnössään erityistä huolta. Nyt avataan työllisyyden parantamisen nimissä arveluttava reitti huoltovarmuuden tosiasialliseen, entistä nopeampaan heikentämiseen.

Helsingissä 3 päivänä kesäkuuta 2005

Erkki Pulliainen /vihr
Raimo Vistbacka /ps.