

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 10 och 16 § i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport.**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport ändras. Ändringarna gäller bestämmelserna om beräkningen av stödet för bogserbåtar och skjutbogerare samt fartyg där det tillämpas ett tidsbefraktningsavtal. I propositionen före-

slås det dessutom att också Arbetslöshetsförsäkringsfonden, utöver försäkringsbolaget, ska utfärda en sammanställning av de försäkringspremier som betalats in under stödperioden.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

## INNEHÅLL

|                                                                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....                                                                              | 1  |
| INNEHÅLL .....                                                                                                          | 2  |
| ALLMÄN MOTIVERING .....                                                                                                 | 3  |
| 1 INLEDNING .....                                                                                                       | 3  |
| 2 NULÄGE .....                                                                                                          | 3  |
| 3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....                                                                         | 4  |
| 3.1 Målsättning .....                                                                                                   | 4  |
| 3.2 De viktigaste förslagen .....                                                                                       | 5  |
| 4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....                                                                                     | 5  |
| 4.1 Ekonomiska konsekvenser .....                                                                                       | 5  |
| 4.2 Konsekvenser för myndigheterna .....                                                                                | 6  |
| 5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....                                                                                    | 6  |
| DETALJMOTIVERING .....                                                                                                  | 7  |
| 1 LAGFÖRSLAG .....                                                                                                      | 7  |
| 4 kap. <b>Stöd</b> .....                                                                                                | 7  |
| 5 kap. <b>Stödförfarandet</b> .....                                                                                     | 7  |
| 2 IKRAFTTRÄDANDE .....                                                                                                  | 8  |
| 3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING .....                                                           | 8  |
| LAGFÖRSLAG .....                                                                                                        | 10 |
| om ändring av 10 och 16 § i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg<br>som används för sjötransport ..... | 10 |
| BILAGA .....                                                                                                            | 12 |
| PARALLELLTEXT .....                                                                                                     | 12 |
| om ändring av 10 och 16 § i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg<br>som används för sjötransport ..... | 12 |

## ALLMÄN MOTIVERING

**1 Inledning**

Lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007), nedan *stödlagen*, grundar sig på Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (C(2004) 43, nedan riktlinjer för sjötransport). De nationella lagarna om statligt stöd till sjötransport ska anmälas till Europeiska kommissionen. Det har anmälts att största delen av innehållet i stödlagen gäller tills vidare, men de anmälningar N 67/2009 och N 120/2009 som gäller ändringar av lagen år 2008 (967/2008) gällde endast en viss tid. Med anledning av Finlands anmälan om förlängning, förlängde kommissionen stödordningarnas giltighetstid så att de gäller tills vidare (kommissionens beslut SA.35110 (2012/N), nedan beslut om statligt stöd). Samtidigt sammanslogs stödordningarna till en enda stödordning. Kommissionen konstaterade dock i sitt beslut om statligt stöd att stödet när det gäller bogserbåtar och skjutbogserare begränsas endast till dessa fartygs sjötransportverksamhet.

I Finlands stödlag saknas en sådan begränsning enligt vilken stödet för bogserbåtar och skjutbogserare begränsas till att gälla endast dessa fartygs sjötransportverksamhet. Stödlagen bör därför ändras så att den motsvarar kommissionens preciserade tolkning av riktlinjerna och beslutet om statligt stöd. I samband med ändringen införs proportionalitetsprincipen i fråga om bogserbåtars och skjutbogserares väntetider i bestämmelsen om de allmänna villkoren för beviljande av stöd, , som samtidigt också preciseras med avseende på tidsbefraktade fartyg.

Lagen om finansiering av arbetslöshetsförmåner (555/1998) har ändrats genom lag 542/2012 så att arbetsgivarens arbetslöshetsförsäkringspremie betalas till Arbetslöshetsförsäkringsfonden i stället för till försäkringsbolaget. Ändringen trädde i kraft den 10 oktober 2012. Det är behövt att foga Arbetslöshetsförsäkringsfonden till stödlagen, eftersom arbetsgivares arbetslöshetsförsäk-

ringspremie berättigar till stöd, och stödet betalas till stödmottagaren på basis av intyg av Arbetslöshetsförsäkringsfonden.

**2 Nuläge**

I 4 kap. i stödlagen ingår villkoren för beviljande av stöd. Stödmyndigheten ska bevilja stöd som avses i stödlagen, om villkoren uppfylls. I villkoren för stöd anges inte särskilt bogserbåtar och skjutbogserare, utan deras trafik berättigar till stöd på samma grunder som lastfartygens utrikes sjöfart. I inrikes sjöfart gäller dock en mindre bruttodräktighet för bogserbåtar och skjutbogserare.

I stödlagen föreskrivs också om till vilken del arbete som utförts ombord på fartyg i stödberättigande trafik inte berättigar till stöd. I detta sammanhang nämns inte särskilt att bogserbåtar och skjutbogserare i fråga om arbete som utförs annars än under sjötransport har en särställning. Därför betalas det för närvarande stöd också för annat än sjötransport, om fartyget huvudsakligen dvs. över hälften av sin verksamhetstid gått i sjöfart som berättigar till stöd och de övriga villkoren för stöd uppfylls.

Bogserbåtar och skjutbogserare i utrikes sjöfart har sedan ikraftträdandet (1992) av den lag som föregick den nuvarande stödlagen omfattats av handelsfartygsstöd, eftersom bogserbåtar och skjutbogserare som regelbundet transporterar lastpråmar i utrikes sjöfart nämndes i 1 § i lagen om förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991). Bogserbåtar och skjutbogserare i inrikes sjöfart började däremot omfattas av stödet i och med ändring 967/2008 av stödlagen, förutsatt att de uppfyller villkoren i 4 § 1 mom. 3 punkten och 10 § 1 mom. 3 punkten i stödlagen, dvs. bogserbåten eller skjutbogseraren har en bruttodräktighet på minst 300, är besiktad för Östersjötrafik, närsjöfart, Europa-trafik eller fjärtrafik och under stöddåret huvudsakligen gått i inrikes sjöfart som är utsatt för internationell konkurrens eller i utrikes sjöfart. Dessa fartyg omfattas således med

avseende på sin storlek av de internationella kraven på fartygssäkerhet enligt SOLAS och de är besiktade för att trafikera också internationella rutter.

Bogserbåtarnas och skjutbogserarnas andel av de fartyg som omfattas av handelsfartygsstöd samt av stödbeloppet är mycket liten. Vid årsskiftet 2012/2013 fanns det i handelsfartygsförteckningen sammanlagt 15 st. bogserbåtar och skjutbogserare, varav nio fartyg beviljades stöd 2012. Handelsfartygsstödet sammanlagda belopp för 116 fartyg uppgick år 2012 till 78,78 miljoner euro, varav passagerarfartygens andel utgjorde 57 % och lastfartygens andel 43 %. Bogserbåtar och skjutbogserare räknas till lastfartygen. Stödet till bogserbåtar och skjutbogserare uppgick i budgeten för 2012 till 1,48 miljoner euro. Eftersom fartygen ska ha använts för stödberättigande sjötransport av gods under mer än hälften av sin verksamhetstid för att de ska beviljas stöd, utgjorde bogserbåtarnas och skjutbogserarnas andel av stödet för annat än sjötransport år 2012 uppskattningsvis högst hälften av stödet för hela året dvs. 740 000 euro per år.

Enligt trafikundersökningar är det karaktäristiskt för bogserbåtar och skjutbogserare att de har en mångsidig och flexibel verksamhet. De långa godstransporterna till fjärran belägna hamnar utomlands är färre, och merparten av den trafik som utgörs av godstransporter har varit prämtransporter via Finska viken till Estland och de andra baltiska länderna samt Ryssland och över Bottniska viken till Sverige. Bogserbåtar och skjutbogserare har också många godstransportuppdrag mellan hamnarna längs den finska kusten. Utöver dessa sjötransportuppdrag och vissa off shore-transportuppdrag i utrikes sjöfart är bogserbåtarna och skjutbogserarna normalt verkamma i annan kommersiell trafik som lämpar sig för dem och som inte berättigar till stöd och som utgör en så stor andel att det ofta har lett till att andelen sådan transport som berättigar till stöd inte är tillräckligt stor hos bogserbåtar och skjutbogserare, dvs. fartyget har inte utfört stödberättigande transport under mer än hälften av verksamhetstiden under stöddåret. Sådana uppgifter är bogsering i hamnar, olika slag av isbrytningsuppdrag och annat biträdande av motordrivna

fartyg till eller från hamn. Typisk verksamhet för bogserbåtar är dessutom insjötransporter på Saimen. Insjötrafiken omfattas inte av riktlinjerna för sjötransport eller det handelsfartygsstöd enligt stödlagen som grundar sig på dem, men transporterna mellan hamnar vid Saimen och utländska hamnar via Saima kanal omfattas av stödet såsom utrikes sjöfart enligt 3 § 6 punkten i stödlagen. Även muddring faller utanför det finländska handelsfartygsstödet.

Stödet till bogserbåtar och skjutbogserare har i sin nuvarande form fungerat mycket väl och antalet bogserbåtar och skjutbogserare som får stöd har hållit sig ganska konstant.

Enligt 16 § i stödlagen ska den sökande till stödmyndigheten för varje stödperiod och per fartyg överlämna försäkringsbolagets sammanställning av de under stödperioden inbetalda försäkringspremier som grundar sig på sjöarbetsinkomsten. Enligt gällande stödlag ska den sökande lämna in ett intyg av försäkringsbolaget över arbetsgivares arbetslöshetsförsäkringspremie. Arbetslöshetsförsäkringspremien betalas dock inte längre till försäkringsbolaget utan till Arbetslöshetsförsäkringsfonden, och därför måste lagen uppdateras i fråga om detta.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

#### **3.1 Målsättning**

Syftet med propositionen är att se över stödlagen så att den motsvarar kommissionens beslut om statligt stöd samt tolkningen av riktlinjerna för sjötransport och de principer som kommissionen kräver i fråga om stödet för bogserbåtar och skjutbogserare.

Att utesluta annat än sjötransport från stödet för bogserbåtar och skjutbogserare grundar sig på Europeiska unionens konkurrenspolitiska aspekter, med vilka man eftersträvar överskådlighet i fråga om kostnader och stöd för transportverksamhet och olika slag av assistans samt att isbrytning och assistans i farleder ska öppnas för bredare konkurrens. Propositionen beaktar Europeiska unionens synvinkel.

Syftet med propositionen är att iakttä kommissionens beslut om statligt stöd och rikta stöd till godstransportverksamhet.

Ett syfte med propositionen är också att i fråga om befraktade fartyg, när det gäller vad som betraktas som sjötransport, rätta till missförhållandet att det faktum att rederiet saknar bestämmande inflytande i beslut som gäller fartygets trafik inte har beaktats på något sätt i villkoren för stöd.

### 3.2 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att sjötransportdagarna för bogserbåtar och skjutbogserare ställs i relation till den övriga verksamhetstiden och att stödet beräknas utifrån sjötransportdagarnas proportionella andel. Alternativet skulle vara att på ett tillförlitligt sätt hålla isär lönekostnaderna för sjötransporten och den övriga tidsperioden. Eftersom rederierna månatligen meddelar bl.a. skatteförvaltningen de löner de betalat och sjötransportperioderna vanligtvis tidsmässigt fördelas på kortare perioder, skulle det vara svårt att få tillförlitliga uppgifter på något annat sätt än genom att ställa lönekostnaderna i relation till sjötransportdagarna.

Det är fortfarande möjligt för bogserbåtar och skjutbogserare att också utföra isbrytning, assistera fartyg i hamn och utföra andra uppgifter som inte berättigar till stöd. Dessa uppgifter utgör inget hinder med tanke på stödet för de egentliga godstransportuppdragen, om fartyget utför stödberättigande sjötransport under mer än hälften av sin verksamhetstid.

Eftersom lagen förbättrar konkurrenskraften för rederier som bedriver verksamhet med bogserbåtar och skjutbogserare, och dessa fartyg har sitt eget uppgiftsområde som delvis kompletterar de traditionella lastfartygens verksamhet, är det inte ur konkurrens- och sysselsättningssynpunkt motiverat att minska stödet mer än nödvändigt.

Eftersom det enligt förslaget betalas stöd endast för den tid bogserbåtar och skjutbogserare utför sjötransport, ska också väntetider i samband med bogserbåtarnas och skjutbogserarnas sjötransporter omfattas av motsvarande proportionalitetsprincip, enligt vilken

väntetiderna kan beaktas i enlighet med sjötransportens proportionella andel.

Tidsbefraktade fartygs väntetid med full bemanning, som upphör i och med en sjötransport, ska betraktas som en del av sjötransporten, i fråga om bogserbåtar och skjutbogserare dock endast i enlighet med sjötransportens proportionella andel.

Det är möjligt att verkställa lagändringen i samband med den normala behandlingen varje stödperiod så att sjötransportdagarnas proportionella andel fastställs och lönekostnader återbetalas i enlighet med denna andel.

Syftet med propositionen är att de ändringar som gjorts i lagen om finansiering av arbetslöshetsförmåner också ska beaktas i stödlagen. Eftersom arbetsgivares arbetslöshetsförsäkringspremie inte längre betalas till försäkringsbolaget, utan till Arbetslöshetsförsäkringsfonden, behöver lagen ändras så att den motsvarar den ändrade lagstiftningen och så att det intyg av betalningsmottagaren som används vid beräkningen av stödbeloppet också preciseras i stödlagen.

Genom lagförslaget har man inte för avsikt att i övrigt ändra innehållet i eller tolkningen av gällande lag.

## 4 Propositionens konsekvenser

### 4.1 Ekonomiska konsekvenser

Lagförslagets konsekvenser för statsbudgeten är små, eftersom bogserbåtarna är få till antalet och de stöd de får i genomsnitt är låga. Enligt uppgifterna från 2012 uppskattas det stöd som betalas för bogserbåtar och skjutbogserare minska med sammanlagt ca 0,7 miljoner euro. Minskningen av det stöd som utbetalas motsvaras dock eventuellt av en ökning av statens och andra organs kostnader för isbrytning. Antalet befraktade fartyg, som genom lagändringen kommer att omfattas av stödet, har den senaste tiden endast varit några stycken per år och den uppskattade ökningen i utbetalat stöd är sammanlagt ca 300 000–700 000 euro per år. De totala konsekvenserna av lagändringen när det gäller stödbeloppet per år är således små.

#### 4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Utredningen av de stödberättigande dagarnas andel för bogserbåtar och skjutbogserare och beräkningen av stödbeloppet kräver även nu noggrann utredning av transportdagarna med hjälp av PortNet, hamnlistor och sista hand utdrag ur skeppsdagboken. Den föreslagna ändringen och den bedömning av proportionaliteten som hänför sig till den ökar i någon mån myndigheternas arbetsmängd.

Omnämmandet av Arbetslöshetsförsäkringsfonden i 16 § i stödlagen förtydligar sökandens skyldighet att lämna in uppgifter för att stödets storlek ska kunna fastställas samt myndighetens möjlighet att kräva uppgifter.

#### 5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafikverket. Europeiska kommissionens beslut om statligt stöd SA.35110–Finland (2012/N) 14.12.2012 C(2012) 9525 final samt det anmälningsförfarande som föregick det har använts som underlag vid beredningen. Vid beredningen har också lagen om ändring av lagen om finansiering av arbetslöshetsförmåner (542/2012) beaktats.

Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts hos justitieministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Ålands landskapsregering, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Finland näringsliv rf, Finanssialan keskusliitto - Finansbranschens Centralför-

bund ry, Sjömanspensionskassan, Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Työntajaliitto Rasila ry, Hamnoperatörerna rf, Finlands Advokatförbund rf, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto ry, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry, Finlands skeppsmäklareförbund rf, Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Matkustajalaivayhdistys - Passagerarfartygsföreningen i Finland ry, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands Inköps- och Logistikförening LOGY rf, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Företagarna i Finland rf, Arbetslöshetsförsäkringsfonden, Alandia Marine och Oy Gard Ab.

Utlåtande lämnades av justitieministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Ålands landskapsregering, Finlands näringsliv rf, Finanssialan Keskusliitto - Finansbranschens Centralförbund ry, Sjömanspensionskassan, Finlands Advokatförbund rf, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry, Finlands Inköps- och Logistikförening LOGY rf, Rederierna i Finland rf, Arbetslöshetsförsäkringsfonden och Alandia Marine.

De föreslagna ändringarna har ansetts motiverade och remissinstanserna hade i regel inte något att anmärka på i fråga om innehåll i lagförslaget. Utlåtandena innehöll vissa kommentarer av teknisk natur, som i den utsträckning det är möjligt har beaktats vid den fortsatta beredningen av lagförslaget.

## DETALJMOTIVERING

**1 Lagförslag****4 kap. Stöd**

**10 §. Allmänna villkor för beviljande av stöd.** Det föreslås att ett nytt 3 och 4 mom. fogas till paragrafen.

I det nya 3 mom. föreskrivs om begränsning av stödet för bogserbåtar och skjutbogserare så att stöd endast kan beviljas för de sjötransportdagar som hänför sig till stödperioden. Begränsningen i momentet grundar sig på principerna i riktlinjerna för sjötransport samt på den ändring som kommissionen kräver i sitt beslut om statligt stöd.

Det nya 3 mom. motsvarar begränsningen i 2 mom. i fråga om beräkningen av stödet. När stödbeloppet utreds ska det först kontrolleras att de allmänna villkoren för stöd uppfylls. Om villkoren för stöd uppfylls ska från den summa som fastställts för stödperioden i enlighet med 11 och 12 § i stödlagen på basis av lönebokföringen och den sammanställning som utfärdats av betalningsmottagaren avdras andelen andra poster än de som enligt 2 mom. i fråga om passagerarfartyg under de förhållanden som anges i momentet berättigar till stöd för EU/EES-medborgare. Enligt det nya 3 mom. ska i fråga om bogserbåtar och skjutbogserare från det stöd som fastställts enligt 11 och 12 § avdras andelen stödposter som fastställts för stödperioden på basis av annan verksamhet på fartyget än sådan sjötransport som berättigar till stöd. Denna skillnad betalas som stöd till sökanden. Av stödperioden beaktas den tid som fartyget varit inskrivet i handelsfartygsförteckningen.

Andelen transport som berättigar till stöd bedöms enligt myndighetspraxis på daglig basis. Om det under en dag förekommer verksamhet som berättigar till stöd, tas hela dagen med vid beräkningen av stödbeloppet. Huruvida den transport som berättigar till stöd är tillräcklig och de övriga villkoren för beviljande av stöd är uppfyllda bedöms i enlighet med riktlinjerna för sjötransport och 19 § i stödlagen på basis av hela året. Av denna

anledning kan stödet för stödperioden i början av året ofta beviljas för bogserbåtar och skjutbogserare först alldeles i slutet av året, när det står klart om det huvudsakligen bedrivits transport som berättigar till stöd.

I det nya 4 mom. föreslås en ändring av de allmänna villkoren för beviljande av stöd, så att stöd kan beviljas också för den väntetid som ska betraktas som sjötransport, då fartyget är befraktat för sjötransport och det av befraktningsavtalet för fartyget framgår att fartyget har befraktats så att befraktaren har bestämmande inflytande över fartygets trafik. En förutsättning är att fartygets finländska ägare eller någon annan finländsk rederiarbetsgivare dvs. bortfraktaren har hand om fartygets bemanning.

För att stöd som avses i denna lag ska kunna betalas för väntetiden ska orsaken till att fartyget ligger i hamn vara att det i full beredskap väntar på uppdrag att transportera gods eller passagerare. Dessutom förutsätts det att orsaken till den väntetid som ska betraktas som sjötransport inte har med fartyget, dess ägare eller rederiarbetsgivare att göra, utan med befraktaren eller någon annan yttre omständighet.

Sjötransporten ska bedömas på daglig basis, liksom hittills. I fråga om stöd för bogserbåtar och skjutbogserare berättigar de tidsbefraktade väntedagarna dock endast till den relativa andel av stödet som motsvarar sjötransportdagarnas andel under stödperioden på det sätt som avses i 10 § 3 mom. i stödlagen.

**5 kap. Stödförfarandet**

**16 §. Nödvändiga uppgifter.** Det föreslås att 1 mom. ändras så att där särskilt nämns stödmyndighetens rätt att vid behov få uppgifter om befraktningsavtal och andra redogörelser som hänför sig till dem och som behövs för bedömningen av fartygets trafik, och att 4 mom. ändras så att där förutom försäkringsbolaget också nämns Arbetslöshetsförsäkringsfonden, som ska utfärda ett intyg

över de under stödperioden inbetalda försäkringspremierna enligt 11 §, vilket sökanden ska lämna in till stödmyndigheten.

Det föreslås att 4 mom. ändras så att det motsvarar den ändring som trädde i kraft vid ingången av 2013, då lagen om finansiering av arbetslöshetsförmåner ändrades genom lag 542/2012. I och med ändringen betalas arbetsgivares arbetslöshetsförsäkringspremie till Arbetslöshetsförsäkringsfonden i stället för till försäkringsbolaget. Arbetslöshetsförsäkringsfonden läggs till i 4 mom., eftersom arbetsgivares arbetslöshetsförsäkringspremie berättigar till stöd och stöd betalas på basis av intyg från Arbetslöshetsförsäkringsfonden.

Intyget gäller inbetalda premier och utfärdas specifikt för ett visst fartyg. Stödmyndigheten kan bevilja nämnda stöd, om sökanden lämnar in betalningsmottagarens sammanställning av inbetalda premier. Intyget från Arbetslöshetsförsäkringsfonden gäller den arbetsgivarandel av arbetslöshetsförsäkringspremien som avses i 11 § 4 punkten. En förutsättning för att sammanställningen ska kunna lämnas specifikt för ett visst fartyg är att Arbetslöshetsförsäkringsfonden underkäntas om betalningarna per fartyg, vilket påskyndar behandlingen när stödet beviljas.

## **2 Ikraftträdande**

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

## **3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

I propositionen föreslås att den rätt till statligt stöd som rederier som bedriver verksamhet med bogserbåtar och skjutbogserare har haft i 22 år i Finland delvis slopas. Ändringen träder i kraft först när riksdagen har godkänt ändringen. Ändringen grundar sig på det beslut om statligt stöd som Europeiska kommissionen meddelade med anledning av anmälan om förlängning av bemanningsstöden.

Förslaget att delvis slopa det statliga stödet och tidpunkten för ikraftträdandet av denna ändring bör granskas med avseende på egendomsskyddet i 15 § i grundlagen och med avseende på tidpunkten för ikraftträdandet av

ändring av den lagstiftning som medför rättigheter och skyldigheter samt retroaktivitet och en tillräcklig övergångstid i anslutning därtill. Förmåner med förmögenhetsvärde som grundar sig på beslut av ett offentligt organ betraktas inte som sådan enligt grundlagen skyddad egendom som hör till enskilda, annat än till de delar som redan har förfallit till betalning. I grundlagsutskottets praxis har det ansetts att statsbidrag som tidigare betalats till enskilda rättssubjekt kan dras in genom en vanlig lag oberoende av egendomsskyddet (se GrUU 3/1967 rd och 2/1975 II rd). Inte heller i denna lagändring är villkoren i fråga om minskningen av statsbidraget sådana som strider mot egendomsskyddet.

Eftersom rederier enligt 10–12 § i stödlagen är berättigade till stöd för stödperioden, om villkoren uppfylls, skulle avskaffandet av rätten till stöd för innevarande stödperiod innebära avskaffande av stöd som kan jämföras med sådant som redan förfallit till betalning och skulle därför strida mot principen om egendomsskydd. När lagändringen träder i kraft vid ingången av stödperioden i slutet av året till följd av den lagändring som gjorts under stödperioden i början av året kränks inte principen om egendomsskyddet, eftersom ändringen träder i kraft först när perioden är slut, om inte avsaknaden av stöd i slutet av året har en sådan effekt på transporten under hela stödet att stödet för början av året uteblir på grund av att andelen transport inte är tillräcklig. Eftersom det redan nu finns en bestämmelse om att fartyget under mer än hälften av verksamhetstiden under stödet ska utföra sjötransport som berättigar till stöd för att stöd ska kunna beviljas, och lagändringen endast framhäver betydelsen av den stödberättigande sjötransportens lönsamhet, uppkommer inte någon sådan effekt som beskrivs ovan.

Eftersom det till följd av kommissionens ställningstagande inte har inletts något officiellt förfarande för utredande av om Finlands lagstiftning eventuellt strider mot EU-rätten, har inte kommissionens ställningstagande i detta skede någon särskild betydelse med tanke på bedömningen av grundlagsenligheten.

Med stöd av vad som anförts ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

## Lag

### om ändring av 10 och 16 § i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) 16 § 1 och 4 mom. samt  
*fogas* till 10 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 967/2008, nya 3 mom. och 4 mom. som följer:

#### 10 §

##### *Allmänna villkor för beviljande av stöd*

—————  
I fråga om stöd för bogserbåtar och skjutbogerare beviljas av stödbeloppet enligt 11 och 12 § endast den andel som motsvarar sjötransportens andel av stödperioden.

Om fartygets ägare eller en annan arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget inte enligt ett befaktningsavtal har bestämmande inflytande över den trafik som bedrivs med fartyget under avtalstiden, beviljas stöd också för den väntetid som ska betraktas som sjötransport, då fartyget av något skäl som inte har med fartyget att göra i full beredskap med den minimibemanning som det bestämts att fartyget ska ha väntar på uppdrag att transportera gods eller passagerare. I fråga om bogserbåtar och skjutbogerare beviljas för väntetiden dock endast den andel

av stödet som motsvarar sjötransportdagarnas andel under stödperioden.

#### 16 §

##### *Nödvändiga uppgifter*

Den sökande ska se till att stödmyndigheten har tillgång till alla de uppgifter om fartyget och den trafik som bedrivs med fartyget som behövs för att fastställa förutsättningarna för stödet och stödbeloppet. På begäran av stödmyndigheten ska det för varje stödperiod lämnas in ett utdrag ur skeppsdagboken samt befaktningsavtalen och andra redogörelser, vilka den sökande ska bekräfta med sin underskrift.

—————  
Den sökande ska till stödmyndigheten för varje stödperiod och per fartyg överlämna försäkringsbolagets och Arbetslöshetsförsäkringsfondens sammanställningar av de under stödperioden inbetalda försäkringspremier

som grundar sig på sjöarbetsinkomsten och  
som avses i 11 §.

På stöd som betalas för kostnader som  
uppkommit före denna lags ikraftträdande  
tillämpas de bestämmelser som gällde vid  
ikraftträdandet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 16 maj 2013

**Statsministerns ställföreträdare, finansminister**

**JUTTA URPILAINEN**

Trafikminister *Merja Kyllönen*

## Lag

### om ändring av 10 och 16 § i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007) 16 § 1 och 4 mom. samt  
fogas till 10 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 967/2008, nya 3 mom. och 4 mom. som följer:

#### Gällande lydelse

##### 10 §

*Allmänna villkor för beviljande av stöd*

(fogas nya 3 mom. och 4 mom.)

#### Föreslagen lydelse

##### 10 §

*Allmänna villkor för beviljande av stöd*

—————  
*I fråga om stöd för bogserbåtar och skjutbogerare beviljas av stödbeloppet enligt 11 och 12 § endast den andel som motsvarar sjötransportens andel av stödperioden.*

*Om fartygets ägare eller en annan arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet med fartyget inte enligt ett befракtningsavtal har bestämmande inflytande över den trafik som bedrivs med fartyget under avtalstiden, beviljas stöd också för den väntetid som ska betraktas som sjötransport, då fartyget av något skäl som inte har med fartyget att göra i full beredskap med den minimibemanning som det bestämts att fartyget ska ha väntar på uppdrag att transportera gods eller passagerare. I fråga om bogserbåtar och skjutbogerare beviljas för väntetiden dock endast den andel av stödet som motsvarar sjötransportdagarnas andel under stödperioden.*

## 16 §

*Nödvändiga uppgifter*

Den sökande ska se till att stödmyndigheten har tillgång till alla de uppgifter om fartyget och den trafik som bedrivs med fartyget som behövs för att fastställa förutsättningarna för stödet och stödbeloppet. På begäran av stödmyndigheten ska det för varje stödperiod lämnas in ett utdrag ur skeppsdagboken. Den sökande ska bekräfta utdraget med sin underskrift.

—————  
Den sökande ska till stödmyndigheten för varje stödperiod och per fartyg överlämna försäkringsbolagets sammanställning av de under stödperioden inbetalda försäkringspremier som grundar sig på sjöarbetsinkomsten och som avses i 11 §.

## 16 §

*Nödvändiga uppgifter*

Den sökande ska se till att stödmyndigheten har tillgång till alla de uppgifter om fartyget och den trafik som bedrivs med fartyget som behövs för att fastställa förutsättningarna för stödet och stödbeloppet. På begäran av stödmyndigheten ska det för varje stödperiod lämnas in ett utdrag ur skeppsdagboken *samt befraktningsavtalen och andra redogörelser, vilka* den sökande ska bekräfta med sin underskrift.

—————  
Den sökande ska till stödmyndigheten för varje stödperiod och per fartyg överlämna försäkringsbolagets *och Arbetslöshetsförsäkringsfondens sammanställningar* av de under stödperioden inbetalda försäkringspremier som grundar sig på sjöarbetsinkomsten och som avses i 11 §.

—————  
*Denna lag träder i kraft den 20 .*

*Lagen tillämpas på stöd som betalas för kostnader som uppkommit den 1 juli 2013 och därefter.*

*Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.*  
—————