28.3.2017

Eduskunta
Työ- ja elinkeinojaosto

Teema: Merenkulun tukemisen ongelmakohdat ja kehittämishaasteet sekä merenkulun tukemisen vaikutukset kilpailuun

Liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijalausunto

Johtuen merenkulun kovasta kansainvälisestä kilpailusta, EU:n jäsenvaltioissa on yleisesti käytössä erilaisia tukitoimenpiteitä, joilla parannetaan eurooppalaisten lippujen alla purjehtivien alusten kansainvälistä kilpailukykyä pienentämällä varustamoiden verotuksellisia ja muita kustannuksia muualla maailmassa vallitsevalle tasolle. Tuista säädetään EU:n merenkulun valtiontuen suuntaviivoissa. Merenkulkualan valtiontukipolitiikan pääasiallinen tavoite on ollut alusta lähtien unionin merenkulun kilpailukyvyn ylläpitäminen suhteessa kolmansien maiden kilpailijoihin. Meriliikenteen tuen avulla on pyritty kannustamaan alusten merkitsemistä tai palauttamista jäsenvaltioiden rekistereihin sekä säilyttämään ja kehittämään merenkulkualan osaamista sekä turvaamaan alan työllisyystilanne.

Nykyiset merenkulun valtiontukisuuntaviivat hyväksyttiin vuonna 2004. Keskeisimmät sen nojalla hyväksyttäviksi katsottavat tukimuodot ovat:

1) varustamojen verotuskohteluun liittyvät valtiotukitoimenpiteet (esim. tonnistovero)
2) välillisten työvoimakustannusten korvaaminen varustamoille (ns. miehistötuki)
3) miehistönvaihtokustannusten korvaaminen varustamoille
4) tuki lyhyen matkan merenkulkuun.

Edellä luetelluista tuista liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kuuluu lähinnä kohta kaksi, jonka takia tässä asiantuntijalausunnossa keskitytään siihen.

Miehistötuella pyritään säilyttämään Suomen lipun alla purjehtivien alusten kansainvälinen kilpailukyky pienentämällä varustamoiden ja merenkulkijoiden verotuksellisia ja muita kustannuksia ja rasituksia muualla maailmassa vallitsevalle tasolle ja esimerkiksi verrattuna niin sanottuihin mukavuuslippuvaltioihin, joissa varustamojen verotus ja miehistökustannukset ovat selvästi alhaisemmat kuin Suomessa. Kaikissa ns. korkean kustannustason maissa on jouduttu ottamaan käyttöön erilaisia tukitoimenpiteitä alusten ulosliputuksen torjumiseksi. Miehistötuen tavoitteena on näin ollen luoda varustamoille kansainvälisesti kilpailukykyiset edellytykset harjoittaa merenkulkua Suomen lipun alla, kehittää Suomen merenkulkua, säilyttää riittävä suomalainen merenkulkijaväestö ja merenkulun osaaminen sekä saada kustannukset kilpailijamaiden tasolle. Tätä kautta tukitoimenpiteiden tavoitteena on myös turvata suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyttä. Pyrkimällä turvaamaan riittävän suuruisen Suomen lipun alla purjehtivan tonniston säilyminen, pyritään osaltaan myös turvaamaan huoltovarmuutta. Meriliikenteessä käytettävien alusten miehistökustannuksiin myönnetään valtiontukea meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain (1277/2007, jäljempänä miehistötukilaki) nojalla.

Miehistötukilaissa säädetään valtion varoista myönnettävästä tuesta varustamoille meriliikenteessä käytettävien alusten miehistökustannusten vähentämiseksi ja alusten kilpailukyvyn parantamiseksi. Tuen saamisen edellytyksenä on, että alus on merkitty laissa tarkoitettuun ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon ja että alus on tukivuoden aikana toiminut pääasiassa ulkomaan meri-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite: Eteläesplanadi 16 (kirjaamo) Helsinki
Postiosoite: PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin: 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

liikenteessä. Lain 11 §:ssä säädetään yleisesti verovelvollisen merenkulkijan merityötulon perusteella maksettavan tuen määrästä. Tukena työnantajalle maksetaan merityötulosta toimitettu ennakonpidätys, työnantajan eläkevakuutusmaksu ja työnantajan osuus tapaturmavakuutusmaksusta. Vuonna 2016 valtion budjetista maksettiin miehistötukea yhteensä 89,2 miljoonaa euroa, josta lastialuksille kohdistui 33,9 miljoonaa euroa ja matkustaja-aluksille 55,3 miljoonaa euroa.

Yleisesti ottaen Suomen merenkulun tukijärjestelmä on toiminut hyvin ja edellä mainitut tavoitteet esimerkiksi alusten palauttamisesta Suomen rekisteriin on toteutunut. Täten liikenne- ja viestintäministeriö ei näe suurta tarvetta muuttaa merenkulun tukijärjestelmää nykyisestä.

Miehistötuen osalla on julkisuudessa usein esitetty, että miehistötuki tulisi kohdentaa vain varsinaisesti merenkulkuun osallistuvaan henkilöstöön. Miehistötuen ulkopuolelle jäisivät tällöin matkustaja-alusten muu henkilöstö, esimerkiksi ravintolahenkilöstö. Tätä on perusteltu sillä, että matkustaja-alusten eli ns. viihdemerenkulun saama miehistötuki vääristää kilpailua suhteessa maissa oleviin matkailu- ja ravintoalan yrityksiin.

Matkustaja-aluksilla on tärkeä rooli suomalaisessa merenkulussa. Matkustaja-autolauttojen rooli korostuu erityisesti Suomen ja Ruotsin sekä Suomen ja Viron välisessä tavaraliikenteessä ja päivittäistavaroiden kuljetuksissa. Merkittävä osa elintarviketuonnista ja -viennistä kulkee matkustajalautoilla. Matkustaja-autolauttojen osuus vuonna 2015 meriteitse kuljetetusta kappaletavarasta oli noin 60 prosenttia viennissä ja noin 50 prosenttia tuonnissa. Tämän lisäksi matkustajalaivat ovat huoltovarmuuden kannalta tärkeitä ulkomaankaupallemme tilanteessa, jossa laivaliikenne Itämeren kautta jostain syystä vaikeutuu tai estyy.

Matkustaja-autolautoilla on suuri merkitys myös Suomeen kohdistuvassa matkailussa. Autolautoilla saapuvat matkailijat tulevat usein perheineen omilla autoillaan ja jatkavat useisiin sisämaan kohteisiin, jolloin myönteiset taloudelliset vaikutukset leviävät laajalle alueelle.
Mikäli miehistötuki rajattaisiin koskemaan vain varsinaisia merityöntekijöitä, nousisivat matkustaja-alusten kustannukset. Varustamot joutuisivat tällöin nostamaan sekä rahtien että matkalippujen hintoja, mikä lisäisi suomalaisen teollisuuden ja kaupan kustannuksia. Todennäköisesti varustamot kuitenkin ulosliputtaisivat aluksensa sellaisen maan lipun alle, jossa olisi halvemmat työvoimakustannukset. Valtiovarainministeriön vuonna 2012 asettama merenkulun toimintaedellytyksiä, tukipolitiikkaa ja sopeutustoimia selvittävä työryhmä totesi raportissaan, että mikäli työvoimakustannustuen säästö kohdistettaisiin matkustaja-aluksiin, suurella todennäköisyydellä aluksia ulosliputettaisiin Suomesta ja lähes kaikki kyseisillä aluksilla nykyisin työskentelevät henkilöt menettäisivät työpaikkansa.

Ulosliputtamalla aluksensa ja palkkaamalla suomalaisten työntekijöiden tilalle ulkomaalaisia työntekijöitä, varustamot pystyisivät säilyttämään nykyisen kustannustasonsa. Täten miehistötuen poistaminen matkustaja-alusten muulta henkilöstöltä kuin merityöntekijöiltä ei todennäköisesti johtaisi mantereella sijaitsevien hotellien ja ravintoloiden kilpailuaseman paranemiseen suhteessa matkustaja-aluksiin. Ainoa merkittävä muutos olisi suomalaisten työpaikkojen väheneminen. Edellä mainituista syistä johtuen, liikenne- ja viestintäministeriö ei ole katsonut aiheelliseksi muuttaa meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettua lakia (1277/2007) siten, että miehistötuki kohdistuisi ainoastaan varsinaisesti merenkulkuun osallistuvaan henkilöstöön.

Tuomo Suvanto
Liikenneneuvos
Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi