4.4.2017

Viite: Valtiovarainvaliokunnan työ- ja elinkeinojaoston kuuleminen 29.3.2017

Vastauksia työ- ja elinkeinojaosto merenkulun tukia koskeviin kysymyksiin

1. *Mihin jatkuvasti kasvavat tukitoimenpiteet johtavat ja mistä johtuu, että merenkulkuun myönnettävät tukisummat kasvavat jatkuvasti (mikä on tämän kehityksen historia ja mitkä syyt tähän vaikuttavat)?*

   Merenkulun tuissa ei ole tapahtunut mitään suurta yksittäistä lisäystä. Tuet ovat lisääntyneet, kun Suomi on vähitellen siirtynyt, kuten muutkin EU-merenkulkuvaltiot, soveltamaan EU-komission merenkulun valtiontuen suuntaviivoja. Edellinen suurempi muutos tapahtui vuonna 2001, kun EU-komission merenkulun valtiotukisuuntaviivojen mukaisesti työvoimakustannustuki laajeni koskemaan myös matkustaja-autolauttoja.

   Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla merenkulun tuet koostuvat pääasiassa ns. miehistötuesta (momentti 31.30.43). Varustamoille palautetaan kauppa-alustukena niiden maksamia välillisiä työvoimakustannuksia. Vuosien 2013–2016 välisenä aikana miehistötukea on maksettu seuraavasti:

Vuosi	Maksettu miehistötuki miljoonaa euroa
2013	85,2
2014	87,6
2015	87,3
2016	89,2

   Täten miehistötuen osalla on tapahtunut melko vähäistä nousua viimeisen neljän vuoden aikana.

   Valtion talousarviossa miehistötuen määräraha vuodelle 2016 oli 100,4 miljoonaa euroa (101,4 milj. euroa vuonna 2017), kun se vuonna 2015 oli 87,3 miljoonaa euroa. Tämä muutos johtui merimieseläkejärjestelmän uudistamisesta. Valtion menot merenkulun tukemiseen eivät kuitenkaan nousseet vaan päinvastoin vähenivät kokonaisuudessaan.

2. *Miksi merenkulussa ei noudateta samaa lainsäädäntöä kuin mantereella (ts. miksi ei vaadita, että Suomen aluevesillä liikkuvilla aluksilla noudatettaisiin Suomen lainsäädäntöä lippuvaltiosta riippumatta)?*

   Merenkulku on ala, josta on säädetty kansainvälisesti erittäin kattavasti. Ei voida ajatella, että aluksella sovellettava lainsäädäntö määräytyisi sen mukaan, minkä maan aluevesillä ko. alus kulloinkin liikkuu. Tämän vuoksi on päätetty kansainvälisin sopimuksin, että aluksella sovellettava lainsäädäntö määräytyy lippuvaltion mukaan.

3. *Miksi LVM perustelee merenkulun tukemista toisaalta sillä, että aluksilla pitää noudattaa suomalaisia työehtoja, kun toisaalta kauppamerenkulun pitäisi olla mahdollisimman edullista. Eikö tässä ole selvä ristiriita?*

   Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla sovelletaan Suomen lainsäädäntöä ja näin ollen myös suomalaisia työehtoja. Suomalaiset alukset kilpailevat rahdeista ulkomaalaisten alusten kanssa, jotka saattavat olla jonkin mukavuuslippumaan lipun alla. Näiden alusten työvoimakustannukset ovat selvästi suomalaista tasoa alhaisemmat. Jotta Suomen lipun alla purjehtivat alukset voisivat kilpailla ulkomaisten alusten kanssa asiakkaista, on Suomen lipun alla purjehtivien alusten työntekijöistä syntyviä kustannuksia tarpeen alentaa valtiontukien avulla. 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.

   Käytännössä miehistötuilla nimenomaan pyritään ratkaisemaan ristiriitaisten tavoitteiden ongelma eli se, että Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla tulee noudattaa suomalaisia työehtoja, jotka tulevat varustamolle kalliiksi, mutta samalla rahti pitäisi saada kulkemaan mahdollisimman edullisesti.

4. *Miten tukimääriin vaikuttaa se, että työmarkkinoilla sovitaan uusista työehdoista? Onko kynnys työehtojen ja palkkojen parantamiseen tavallista pienempi, kun valtio joka tapauksessa korvaa varustamoille työvoimakustannukset?*

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

Valtio ei korvaa kokonaisuudessaan merenkulkijoista varustamoille aiheutuvia kustannuksia. Miehistötuki on noin kolmannes merenkulkijan varustamolle aiheuttamista kustannuksista (palkka ja työnantajamaksut). Merenkulkijoiden palkkojen nousu nostaa aina myös varustamojen reaalisia kustannuksia. Näin ollen varustamoilla ei ole motiivia maksaa työntekijöille tavallista parempaa palkkaa, varsinkin kun suomaisten merenkulkijoiden palkkataso on selvästi korkeampi kuin ns. mukavuuslippualusten miehistöjen palkkataso.

Miehistötukilaissa todetaan (10§, kohta 2), että tukea myönnetään jos aluksen miehistökustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne mahdollistavat kansainvälisesti kilpailukykyisen toiminnan meriliikenteessä. Esimerkiksi vuonna 2001, kun tuki laajennettiin koskemaan matkustaja-autolauttoja, työmarkkinaosapuolet sopivat näiden alusten työvoimakustannusten alentamisesta 15 %. Lisäksi rahtialuksilla on otettu käyttöön ns. sekamiehityssopimus, joilla on alennettu palkkakustannuksia 20–30 %.

5. *Miten toimialan palkat ovat kehittyneet?*

LVM:llä ei ole käytössään merenkulkijoiden palkkatietoja. Liitteessä on Suomen Varustamojen toimittama merenkulun palkkakehitys vuosilta 2004–2016. Sen mukaan merenkulun palkkakehitys ei ole ollut suurempaa kuin muiden toimialojen palkkakehitys.

6. *Ei kai LVM:ssä kuvitella, että tuet olisivat jotenkin pysyvä ratkaisu merenkulun työllisyysongelmiin*

Merenkulun tuet ja varsinkin miehistötuki vaikuttaa suoraan suomalaisten merimiesten työllisyyteen. Mikäli miehistötuki poistettaisiin, aluksia ulosliputettaisiin Suomesta, jonka seurauksena suomalaisia merimiehiä jäisi runsaasti työttömiksi. Miehistötuen avulla taataan osaltaan, että suomalaisilla merenkulkijoilla on töitä.

Merenkulun tuet ovat kokonaisuus, jolla on monia tavoitteita. On selvää, että tukien täytyy olla tavoitteiden mukaisia ja valtiontalouden ym. tekijöiden osalta perusteltavia. Merenkulun tukeminen on hyvin kansainvälinen ilmiö, jonka takia liikenne- ja viestintäministeriö seuraa tarkasti muiden maiden merenkulun tukijärjestelmiä ja – politiikkaa.

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