

Tatu Korhonen

MERENKULUN TUKILAIT
SUOMESSA

Merenkulun hallinnon koulutusohjelma

Ylempi Ammattikorkeakoulututkinto

2012

MERENKULUN TUKILAIT SUOMESSA

Korhonen, Tatu
Satakunnan ammattikorkeakoulu (SAMK)
Tekniikka ja merenkulku
Merenkulun hallinnon koulutusohjelma, ylempi AMK
Syyskuu 2012
Ohjaaja: Sandell, Peter
Sivumäärä: 80+13

Asiasanat: merenkulku, kauppalaivasto, varustamo, tuki, lainsäädäntö, verotus, suhdanteet, kilpailu

Tämän opinnäytetyön aiheena on valtiovallan tuki merenkululle ja varustamoelinkeinolle, jota on toteutettu lähinnä verotusta koskevan lainsäädännön keinoin.

Kansainväliseen kilpailuun ja suhdannevaihteluihin vastaaminen, huoltovarmuus sekä oman talvimerenkulkuun soveliaan kauppalaivaston luominen ja ylläpito on ollut tavoitteena koko sotien jälkeisen ajan. Erilaiset veronhuojennuslait ovat ohjanneet merenkulkuelinkeinomme ja sen Suomen lipun alla purjehtivan aluskannan kehitystä. Tavoitteet eivät aina ole olleet yhteneväiset, koska maailma ja sen globaali merenkulku ovat muuttuneet ja muuttuvat edelleen meistä riippumatta.

Merenkulun hallinnon ja liike-elämän päättäjien on tunnettava tämän elinkeinon & liikennemuodon lainalaisuudet ja vaikeasti ennustettavat kansainväliset muutostekijät. Ainoastaan tuntemalla menneisyyttä voi edes auttavasti yrittää ennustaa tulevaa. Siksi tässä opinnäytetyössä käsitellään kaikki merenkulun tukilait aina uusimpaan tonnistoverolakiin, joka hyväksyttiin vuoden 2012 alussa, ja jonka maamme kauppalaivastolle antama pirstysruiske vaikuttaa ilmeiseltä.

Tutkimustyö on tehty soveltamalla kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmetodiikkaa. Lähdeaineistona on käytetty paljon lakiesitysten perusteluja sekä erilaisia lehtikirjoituksia, jotka heijastelevat aikalaismielipiteitä kulloisenkin tukilain tarpeellisuudesta. Pelkät lakitekstit ja ei-lainoppineen maallikon analysoinnit niistä eivät palvelisi edellä mainittua käytännön tarvetta.

THE SHIPPING AID LAWS IN FINLAND

Korhonen, Tatu
Satakunta University of Applied Sciences (SAMK)
Faculty of Technology And Maritime Management
Master's Degree Programme
September 2012
Supervisor: Sandell, Peter
Pages: 80+13

Topics: seafaring, merchant marine, shipping company, aid, legislation, taxing, business cycles, competition

The topic of this thesis is the Finnish state aid to Finnish seafaring and shipping industry, which has been carried out chiefly by means of tax legislation.

All the years after the II World War we have aimed to be able to react against international competition and cyclic changes, to ensure the security of supply, as well as to create and maintain a merchant navy of our own capable to winter navigation. All sorts of tax relief laws have directed the development of our shipping industry and it's merchant fleet sailing under the Finnish flag. The targets have not always been the same as the world and it's global seafaring have been changed and will be changing still in the future notwithstanding us.

Decision-makers of maritime management and business life have to know the hard forecastable conformities and change factors of this industry & means of transportation. Only by knowing the past one may try to forecast something of the future. This is why this thesis includes all the shipping aid laws to the latest tonnage tax law which was accepted early year 2012 and the positive impact of which to our merchant navy seems to be quite obvious.

This research has been made by using the qualitative research method. Substantiations of the Government proposals have been widely used as source material as well as all kind of press writings which do reflect the contemporary opinions about the need of each aid law. The law texts alone or a para-legal layman's analyses of them would not serve the before mentioned practical needs.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	4
2	MERENKULKU	6
3	VALTIONTUET	7
4	OPINNÄYTETYÖN LÄHTÖKOHDAT	9
4.1	Tutkimusmenetelmä	9
4.2	Tutkimuslähteet	9
5	VALTION LAIVARAHASTO	11
5.1	Yleistä	11
5.2	Laki valtion laivarahastosta 198/1928	12
6	MERENKULUN VERONHUOJENNUKSET	14
6.1	Suomen kauppalaivasto II maailmansodassa	14
6.2	Laki aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi 498/1944	15
6.3	Sotakorvausten ja jälleenrakennuksen aika	17
6.4	Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 554/1953	20
6.5	Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 283/1958	22
6.6	Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 229/1966	23
6.7	Kauppamerenkulun kehittämistoimikunta	24
6.8	Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 853/1970	28
6.9	Laki laivanvarustustoiminnan veronhuojennuksista 4/1978	31
6.10	Laki merenkulun veronhuojennuksista 433/1981 muutoksineen	33
7	ALUSHANKINTOJEN VALTIONTAKAUKSET	38
7.1	Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan toinen 2. osamietintö	38
7.2	Laki alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista 573/1972	39
8	ULKOMAANLIIKENTEEEN KAUPPA-ALUSLUETTELO	43
8.1	Kauppa-alusluettelon taustaa	43
8.2	Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 1707/1991	47
9	ALUSTEN KILPAILUKYVYN PARANTAMINEN	53
9.1	Laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä 1139/1990	53
9.2	Laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta 625/2004	53
9.3	Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi 1277/2007	56
10	TONNISTOVERO	58
10.1	Tonnistovero Suomen merenkulun pelastajana?	58
10.2	Tonnistoverolaki 476/2002	63
10.3	”Uusi tonnistoverolaki”: Laki tonnistoverolain muuttamisesta 90/2012	65
11	YMPÄRISTÖNSUOJELUA PARANTAVAT ALUSINVESTOINNIT	68
11.1	Valtionavustuslakiin 688/2001 perustuvat investointituet	68
12	TUKIEN VAIKUTUKSET MERENKULULLE	71
13	TUKIAISLAINSÄÄDÄNNÖN KRONOLOGIA	75
	LÄHTEET (viittausten mukaisesti)	81

1 JOHDANTO

Tämän tutkimuksen tekijä on palvellut nuorena merimiehenä¹ merenkulun tukiaisten avulla rakennetuissa laivoissa maailman merillä 1970- ja 1980-luvuilla ja seurannut Finnlines-varustamon toimihenkilönä² toimenpiteitä tukimuotojen aikaansaamiseksi ja kehittämiseksi 1980-, 1990- ja 2000-luvuilla. Merenkulun tukeminen on ollut aina ajankohtaista. Suomen kansallisten intressien sulautuminen Euroopan Unionin yhteisiin intresseihin on tuntunut nykyään hämärtävän oman kauppalaivastomme käsitettä – maailman merillä purjehtiva oma kauppalaivastomme Suomen lipun alla suomalaisine merenkulkijoineen suomalaisessa laivanvarustamossa alkaakin olla jo historiaa, johon kirjoittaja on saanut osallistua neljän vuosikymmenen aikana.



Merenkulun 1970 veronhuojennuslain turvin rakennettu Ms Peter puskemassa Tyynellä valtamerellä Panamasta kohti Japania keväällä 1979³

Käytännönläheinen merenkulutalouden lähestymistapa on kirjoittajan taustaan sopivin. Varustamon ja merenkulun hallinnon johdon on tunnettava merenkuluttukijärjestelmät ja ymmärrettävä niiden vaatimukset ja suomat mahdollisuudet. Maamme sijainti jäätalvineen tekee ympärivuotisesta, huoltovarmuuden turvaavasta merenkulustamme haasteellisen. Kuitenkin on haluttu säilyttää jäävahvistettu tonnisto ja pitää myös pohjoisimmat satamat auki ympäri vuoden.⁴

Tämän tutkimustyön aiheen ulkopuolelle on rajattu valtiovallan lainsäädännölliset toimenpiteet kotimaisen laivanrakennusteollisuuden edistämiseksi, vaikkakin tämä elementti on mukana monissakin merenkuluttukilaeissa. Usein tutkimukseen

¹ Merimieskirja: Korhonen Tatu; myönnetty ottokatselmuksessa Haminassa 5.7.1971: 28.6.1971-23.2.1987

² Työtodistus; Finnlines Oyj: Korhonen, Tatu 1.10.1987-31.10.2009

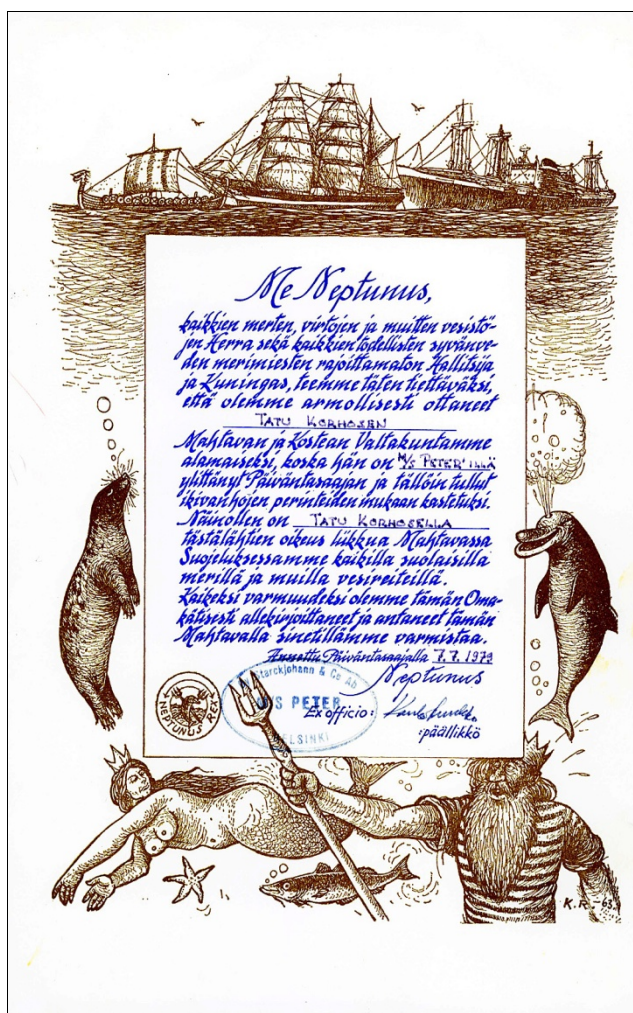
³ Kuva: Tatu Korhonen: Ms Peter 1979

⁴ Thesis / Master of Science in Shipping and Maritime Studies: Korhonen, Tatu: "The Finnish Winter Navigation with Special Reference to the Forest Product Transports". Liverpool Polytechnic 1987

kuuluviissakin tukimuodoissa/laeissa tarjottiin varustamoille veronhuojennusetuja, mikäli alukset rakennettaisiin kotimaan telakoilla, jolloin valtiontalous hyötyi hankinnoista eniten. Myöskään liikenneministeriön myöntämät korkohyvitykset⁵ suomalaisten varustamoiden lähes poikkeuksetta vain suomalaisilta telakoilta tilaamien uudisrakennusten ja peruskorjausten rahoittamiseksi eivät kuulu käsiteltyyn aihepiiriin, vaikka korkohyvityssummat muodostuivatkin huomattaviksi.

Pientonnistoa koskevat lait on myös jätetty tämän opinnäytetyön aihepiiriin ulkopuolelle.

Merenkulku on välttämätöntä – ovatko myös merenkulkuet sellaisia? Siihen tämä tutkimustyö ei anna vastausta, koska aiheen käsittelyssä pyritään peilaamaan lähinnä jokaisena ajankohtana esiintyneitä mielipiteitä ja käsityksiä kulloisestakin tukilaista. Merenkulkuet ovat edelleen ajankohtainen asia uuden tonnistoverolain myötä! Enää ei Suomen lippu liehu maailman merillä kuten ennen, mutta laivat kulkevat ja tavaraa liikkuu enemmän kuin koskaan...



Suomalaisella hakurahtialuksella 1970-luvun lopulla saatu päivantasajan kasteen todistus⁶

⁵ 1015/1977 Laki luottolaitosten varoista myönnettävistä eräistä korkotukilainoista ja 1557/1992 Laki luottolaitosten varoista myönnettävistä eräistä korkotukilainoista annetun lain muuttamiseksi

⁶ Linjakastetodistus (MEPA; Piirtänyt Kullervo Räisänen 1965) annettu matkalla Japanista Australiaan: Tatu Korhonen; Ms Peter/päällikkö Kauko Luukko 7.7.1979

2 MERENKULKU

Suomen erityisolosuhteet, sijainti sekä erityisesti jäätalvi ja matalat, vaikeakulkuiset väylät asettavat erityisvaatimuksia sekä käytetävälle tonnistolle että merenkulkijoiden osaamiselle. Aikaisemmin ulkomaankaupan kuljetusten jatkumisen Suomen erityisolosuhteissa katsottiin voitavan turvata parhaiten siten, että riittävä osa tonnistosta olisi Suomen lipun alla. Myös poikkeusolosuhteiden varalta haluttiin, että Suomella olisi riittävän suuri ja monipuolinen kauppalaivasto, jolla voitaisiin hoitaa välttämättömät merikuljetukset myös sellaisessa tilanteessa, jossa ulkomaiset alukset poistuisivat Suomesta.

Merenkulkua ohjaavat kuitenkin kansainväliset suhdannevaihtelut, jotka perustuvat kysynnän ja tarjonnan lakeihin, mutta ovat vaikeasti ennustettavia tarkasti. Näiltä kansainvälisten markkinoiden äkkivääriä vaihteluilta on omilla valtiovallan tukitoimenpiteillämme yritetty suojautua, mikä ei ole ollut helppoa eikä pitkäkestoisesti useinkaan tuloksellista.

Suhdannevaihtelut ovat kuitenkin alusinvestointien ja rahtausliiketoiminnan moottori ja ne sydämensykkeen tavoin pumppaavat rahaa liiketoimintaan taikka siitä pois. Suhdanteet pakottavat yhtiöt kilpailemaan keskenään ja ohjaavat niitä tielle, jolla saatavilla olevat resurssit tulevat mahdollisimman hyvin käytetyksi.⁷

Martin Stopford on laajassa *Maritime Economics*⁸ –teoksessaan käsitellyt merenkulun suhdannevaihteluita. Suhdannevaihtelut ovat jaettavissa pitkän ajan (vuosikymmeniä) ja lyhyen jakson (5-10 vuotta) suhdannevaihteluihin, jonka sisällä on lyhytkestoisia vaihteluita, mm. vuodenaajoista johtuen. Pitkän ajan suhdannevaihtelut liittyvät laajoihin muutoksiin toimintaympäristössä, lyhyen jakson suhdanteisiin taas voivat vaikuttaa mitä moninaisimmat asiat.

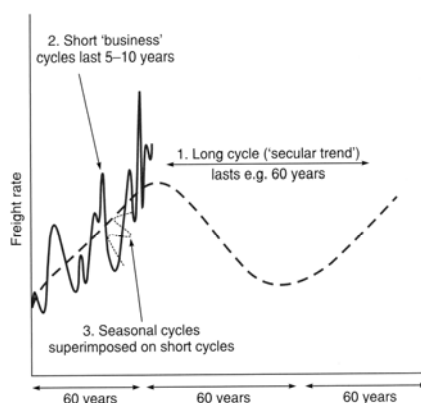


Figure 3.1
Seasonal, short and long cyclical components
Compiled by Martin Stopford from various sources

Merenkulun suhdannevaihtelut (Martin Stopford: *Maritime Economics*⁹)

⁷ Powerpoint-esitys: Sandell, Peter: "Shipping Market Cycles – The Role of Cycles in Shipping Economics" 30.4. 2011

⁸ Stopford, Martin: *Maritime Economics* 3rd edition; Routledge, New York 2009 reprinted 2010

⁹ Stopford, Martin: *Maritime Economics* 3rd edition; Routledge, New York 2009 reprinted 2010

3 VALTIONTUET

Merenkulun kehittämistoimikunnan ensimmäisessä osamietinnössä vuonna 1970 todettiin, että useimmissa merenkulkumaissa oli toisen maailmansodan jälkeen edistetty uusien ajanmukaisten kauppalaivastojen muodostamista. Kauppalaivaston asteittainen ajanmukaistaminen, eri kuljetustehtäviin sopivan tonniston rakentaminen, aluskannan teknisen tason ajan tasalla pitäminen sekä vanhan tonniston romuttamisesta maksetut palkkiot osoittivat, että Suomen kanssa kipaillleet ulkomaiset kauppalaivastot olivat pitkäjänteisen ja johdonmukaisen merenkulupolitiikan tuloksia. Merenkulupolitiikan olivat luoneet yhdessä valtiovalta, luottolaitokset ja laivanvarustamot. Merenkulkuvaltiot olivat pitäneet valtiontukia välttämättömänä vienti- ja tuontiteknisistä sekä suurelta osin vaihtotasepoliittisista syistä. Esimerkkeinä erilaisista merenkulkumaiden valtiontuista mainittiin seuraavat:¹⁰:

Saksan Liittotasavalta

- korkoalennukset
- romutuspalkkiot
- uudisrakennuslainat

Japani

- lainat uudisrakennuksia varten
- korkoalennukset
- laina-aikojen pidentäminen
- käyttökustannusten rahoittaminen

Iso-Britannia

- investointituki
- poistot
- takaukset

USA

- investointituki
- käyttökustannusten rahoittaminen

Valtiontalouden tarkastusvirasto suoritti merenkulkuelinkeinon tukemista koskeneen tarkastuksen, jonka 1994 julkaistussa tarkastuskertomuksessa esiteltiin erilaisten merenkulkualan tukitoimien teoreettinen jako, jonka oli laatinut tutkija Taneli Antikainen Turun yliopiston merenkulkualan koulutuskeskuksesta¹¹:

1. Protektionismi
 - lastinvarausjärjestelmät
 - lastinjakosopimukset ym.
2. Suora toiminnallinen tuki
 - tuki toiminnallisiin ja ylläpitokustannuksiin
3. Epäsuora toiminnallinen tuki
 - merimiesveron palautus
4. Suora rahoitustuki
 - investointiavustukset
5. Epäsuora rahoitustuki
 - korkotuki
 - edulliset luottoehdot

¹⁰ Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan mietintö Kauppa- ja teollisuusministeriölle. Komiteamietintö 1970: B 34. Eduskunnan kirjasto

¹¹ Valtiontalouden tarkastusvirasto; Tarkastuskertomus nro 117/54/93: ”Merenkulkuelinkeinon tukeminen” 30.12.1994

6. Verohelpotukset
 - poistot, varaukset ym. investointikiikhoheet
7. Lippusiirot
8. Rinnakkaisrekisteri

Vuonna 2005 antoi kauppa-alusluettelolain muutostarpeita käsitellyt selvitysryhmä loppuraportin. Se oli teettänyt konsultilla selvityksen laivanvarustustoimintaan liittyvistä vero- ja muista tukimuodoista eräissä keskeisissä maissa. Selvityksessä oli tarkasteltu useita keskeisiä EU-maita. Eri tukimuodot EU:n sisällä voitiin luokitella seuraaviksi¹²:

- Suora tuki
- Sosiaalimaksujen huojennukset
- Nettopalkkajärjestelmä
- Ruotsin verotukijärjestelmä
- Työntekijöille maksettavat miehistökustannuksia alentavat tuet
- Sekamiehistöt
- Saarikabotaasin tukeminen
- Tonnistoverojärjestelmä
- Muut verotuet
- Alushankintojen tukeminen

Tämän tutkimuksen aiheena on Suomessa toteutetun merenkulun ja varustamoelinkeinojen tukemiseen liittyneet lait. Kuten tämän opinnäytetyön sisällysluettelosta ja lainsäädännön kronologiasta voidaan havaita, ovat valtiolta, elinkeinojen etupiirit, merenkulkijajärjestöt ja kuljetuspalveluiden tarvitsijat olleet aktiivisia. Poliittista tahtoa on yleensä riittänyt laajaankin tukeen. Mm. seuraavia merenkulun edistämiseksi tarkoitettuja sääntely- ja tukimuotoja on meillä ollut käytössä 1938-2012:

- Alushankintalainarahasto
- Ohjailu alusinvestointeihin verouhkaa käyttäen
- Verovapaat alusvakuutuskorvaukset
- Normaalia suuremmat poistomahdollisuudet verotuksessa
- Verovapaa talletusjärjestelmä
- Laivanvarustusliikkeen ylimääräiset arvovähennykset verotuksessa
- Halpakorkoiset lainat alusinvestointeihin
- Halpakorkoiset lainat kotimaan telakoilta tilattaviin alusinvestointeihin
- Alusinvestointien valtiontakaukset
- Alusinvestointien korkotuet ja korkohyvitykset
- Jäämaksuluokkavähennys verotuksessa
- Alushankintavarauksen tekomahtollisuus
- Luokitusvarauksen tekomahtollisuus
- Tilauspoiston tekomahtollisuus
- Rinnakkaisrekisterijärjestelmä
- Sekamiehitys
- Työnantaja- ja miehityskulujen takaisinmaksu
- Ennakkoverojen maksuvapautus
- Tonnistoverotusjärjestelmä

¹² HE 115/2007 laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta 12.10.2007

4 OPINNÄYTETYÖN LÄHTÖKOHDAT

4.1 Tutkimusmenetelmä

Tämä tutkimus on tehty laadullisen eli kvalitatiivisen tutkimuksen keinoin. Laadullisessa tutkimuksessa pyritään ymmärtämään tutkittavaa ilmiötä, millä tarkoitetaan ilmiön merkityksen tai tarkoituksen selvittämistä sekä kokonaisvaltaisen ja syvemmän käsityksen saamiseksi ilmiöstä. Usein tämä tarkoittaa tilan antamista tutkittavien henkilöiden näkökulmille ja kokemuksille sekä perehtymistä tutkittavaan ilmiöön liittyviin ajatuksiin, tunteisiin ja vaikuttimiin.¹³

Kuten laadulliset tutkimukset yleensäkin, on tässäkin pyritty hypoteesittomuuteen, ja pyritty etenemään aineistosta käsin mahdollisimman vähäisillä ennakko-odotuksilla. Laadulliselle tutkimukselle on tyypillistä induktiivinen päättely, jossa pyritään tekemään yleistyksiä ja päätelmiä aineistosta nousevien seikkojen perusteella.¹⁴

Tutkijan oma, edellämainittu kokemus käytännön meri- ja varustamomiehenä on luonnollisesti vaikuttanut aihekäsitteeseen, kuten myös merenkulkualan aikaisemmat opinnot Britanniassa ja Suomessa.

4.2 Tutkimuslähteet

Tämän tutkimustyön tärkeimpinä lähteinä ovat olleet Hallitusten lakiesitykset Eduskunnalle, koska niissä on pyritty perinpohjaisesti selvittämään merenkulkuelinkeinon tila kulloisenakin ajankohtana, sekä perusteltu juurtajaksain tarve esimerkiksi uudelle tutkimusmuodolle. Usein uuden lain esitys myös kritisoi aikaisempaa tutkimusmuotoa ja antaa tietoa siitä kuinka hyvin lainsäädäntö on toiminut siinä yhteydessä. Koska tutkittava alue on laaja ja monisäikeinen, on tätä aineistoa jouduttu useinkin tulkitsemaan tämän päivän tietämykseen perustuen. Itse lakitekstit ovat myös olleet tärkeä lähde.

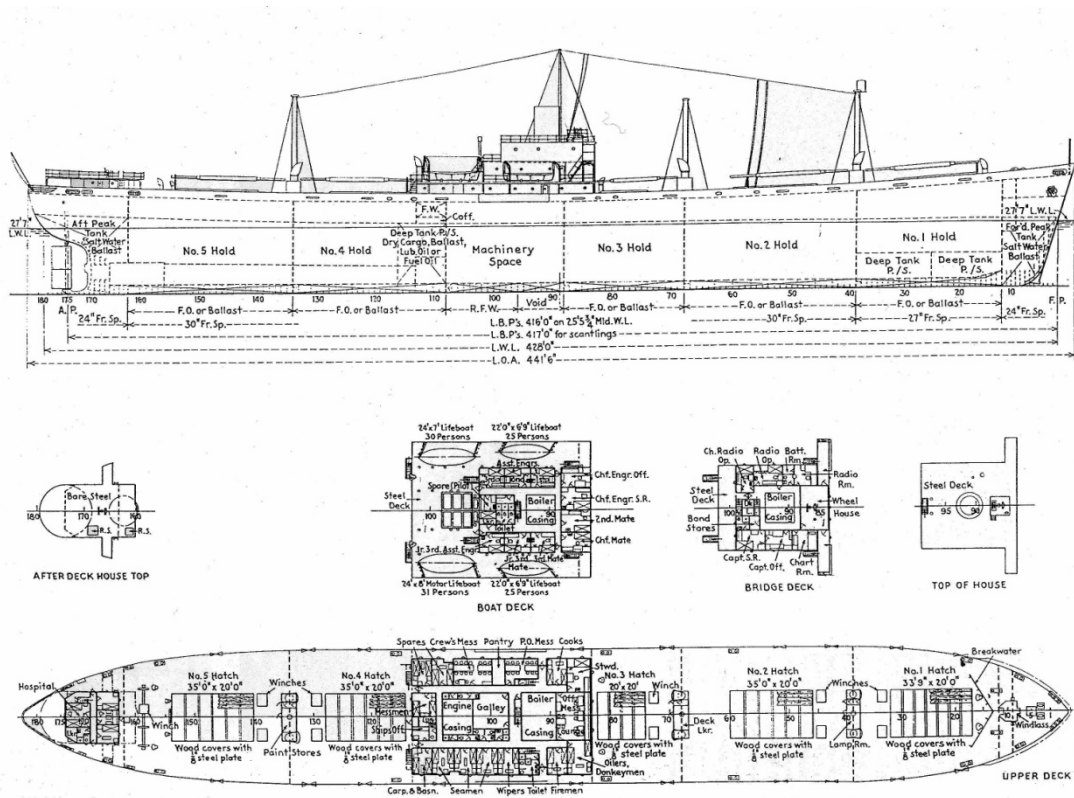
Tutkimuksessa on myös pyritty soveltuvin osin hyödyntämään aikakauslehdistön, lähinnä valtakunnallisen Helsingin Sanomien uutisointia 1990-luvun alusta alkaen. Merenkulkualan aikakauslehdet ovat toimineet tätä vanhemman uutisoinnin ja julkisen keskustelun lähteinä muun saatavilla olleen aineiston lisäksi.

Aineiston haku on vaatinut lukemattomia tutkimustunteja arkistoissa ja kirjastoissa; mikä on varsinkin päivätyön ohessa, omalla vapaa-ajalla ollut varsin haasteellista viimeisen vuoden aikana. Eduskunnan kirjasto on tarjonnut hyvät puitteet valtiovallan toimenpiteiden tutkimiseen. Kansalliskirjasto on ollut hyvät mahdollisuudet aikakauslehdistön tutkimiseen. Helsingin Sanomien internet-arkistosta on ajankohtainen uutisointi löytynyt helposti. Omaan kotikirjastoon oli myös vuosien saatossa kertynyt hyvää lähdemateriaalia.

¹³ Hirsjärvi, Sirkka & Huttunen, Jouko: Johdatus kasvatustieteeseen. 4. uudistettu laitos. Porvoo/Helsinki/Juva WSOY 1995

¹⁴ Eskola, Jari & Suoranta, Juha: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere Vastapaino 1998

Lähdeaineiston saaminen ei ole ollut tämän tutkimuksen ongelma. Suurempi ongelma on ollut suodattaa valtavasta tietotulvasta merkittävä ja oleellinen tieto. Tutkimusmenetelmästä johtuen on lainauksia tehty paljon. Tekstimäärän lyhentäminen ja ylenpalttinen editointi olisi tuonut liikaa esille tutkijan omia mielipiteitä ja oletuksia.



”Liberty”-aluksen yleisjärjestely¹⁵

¹⁵ <http://www.liberty-ship.com/html/topics/hulldeck.html>

5 VALTION LAIVARAHASTO

5.1 Yleistä

Vuonna 1886 oli ulkomailta lastissa Suomeen saapuneesta tonnistosta 81,4 % oman kauppalaivaston aluksia, mutta vuonna 1926 enää vain 29,8 %. Suomessa lastissa ulkomaille lähteneestä tonnistosta oli vuonna 1886 kotimaisia 64,8 %, mutta vuonna 1926 ainoastaan 18,6 %. Oman kauppalaivastomme osuus ulkomaisen tavaravaihdon välittämisessä oli siis kutistunut huomattavasti tällä aikavälillä. Suomi menestyi suurten laivanvarustajamaiden rinnalla niin kauan, kuin liikenteessä käytettiin enimmäkseen puisia purjealuksia, joita voitiin rakentaa halvalla kotimaassa. Kalliiden, varsinkin konevoimalla kulkevien rauta- ja teräsalusten vallattua meriliikenteen, alkoi kauppalaivastomme taantuminen. Pääsyy oli pääomien puute ja siitä johtuva korkea korkokanta. Kun ulkomailta laivanvarustusta rasittava korkokanta oli vain n. 4-6 %, oli se tuolloin Suomessa jopa 8-9 %. Suomen laivanvarustuksen lähes ainoa kilpailuvaltti oli tuohon aikaan merimiesten alhainen palkkataso, joka mm. osittain mahdollisti viimeisten, paljon työvoimaa vaativien suurten purjelaivojen hankkimisen Ahvenanmaalle ja niiden operoinnin. Kuitenkin pääomalainoituksen korkoero merkitsi sitä, ettei elinkeinolla ollut paljon mahdollisuuksia pärjätä kansainvälisessä kilpailussa.¹⁶

Asiantilan parantamiseksi ja kotimaisen laivanvarustuksen kehittämiseksi haluttiin säätää laki laivarahastosta, josta myönnettäisiin lainoja laivojen hankkimista varten. Laivarahaston toiminnan alkamisen mainittiin kuitenkin olevan täysin riippuvainen siitä, milloin eduskunta päättäisi siirtää siihen tarpeellisia varoja.¹⁷

Valtiopäivillä esitteli hallitus laivarahastoajatuksen taustalla olevia esimerkkejä muista merenkulkumaista. Ruotsissa oli vuonna 1903 perustettu erityinen laivanvarustuslainarahasto, jonka lisäksi valtiovalta oli tukenut suurten matkustajalaivojen rakentamista USA:n liikenteeseen. Rahastolla oli ollut suuri merkitys Ruotsin kauppalaivaston kasvuun. Myös Yhdysvalloissa oli vastaava rahasto, jonka lisäksi vuonna 1920 annetun lain mukaan oli laivanvarustus vapautettu valtiolle menevästä verosta 10 vuoden aikana, mikäli veroa vastaava määrä sijoitettiin uusiin aluksiin. Saksan kerrottiin tukevan lainoina kotimaisilla telakoilla rakennettavia kauppa-aluksia. Englannissa valtiorahasto tuki lainantakauksin kaupan, teollisuuden ja merenkulun investointeja. Myös Italiassa, Espanjassa ja Ranskassa tuettiin laivanvarustustoimintaa. Tanskassa pienvarustajia tuettiin mm. alusten varustamiseksi koneilla.¹⁸

Sosiaalidemokraattisen eduskuntaryhmän kertomuksessa vuodelta 1928 mainitaan, että kyseisen vuoden valtiopäivillä käsiteltiin lakiehdotus valtion laivarahastosta, jonka mukaan tulo- ja menoarvion ulkopuolelle perustettaisiin rahasto, josta annettaisiin lainoja kauppalaivojen ostamista ja rakennuttamista varten kotimaisille

¹⁶ HE 37/1927 Hallituksen esitys Eduskunnalle valtion laivarahaston perustamisesta ja käyttämisestä 7.10.1927

¹⁷ Suomen pankin vuosikirja 1928, IX vuosikerta, Suomen pankin tilasto-osasto, Helsinki 1929

¹⁸ Valtiopäiväasiakirjat 20.3.1928; Valtion laivarahasto, keskustelu: Ministeri Heikkinen. Eduskunnan kirjasto

laivanvarustajille 6 % korolla. Eräät sosiaalidemokraattisen eduskuntaryhmän jäsenet olivat sitä mieltä, että lakiesitystä olisi kannatettava, koska se elvyttäisi laivanrakennusteollisuutta. 24 äänellä 19:ää vastaan päätettiin kuitenkin vastustaa lain hyväksymistä.¹⁹

Eduskunnassa laki kuitenkin hyväksyttiin täpärästi kiiyvaiden keskustelujen jälkeen, mutta asetus, jossa määrättiin tarkemmat ehdot lainojen myöntämistä varten, saatiin aikaan vasta 10 vuotta myöhemmin.²⁰

Suomen Merenkulku – Finlands Sjöfart –lehti tarkasteli vuoden 1940 ensimmäisen numeronsa pääkirjoituksessa edellisvuoden 1939 merenkulikutapahtumia perinteiseen tapaan Talvisodasta huolimatta. Sotasensuurin vuoksi ei huonoja uutisia juurikaan voitu julkistaa, mutta muun ohessa kerrottiin ennen sodan syttymistä valmistuneista ja tilatuista uusista aluksista Suomen kauppalaivastoon. Huomiota sai erityisesti teräsmoottorilaiva Silja, jonka Suomen Moottorilaiva Oy oli vuoden alusta tilannut hollantilaiselta Foxholin telakalta toimitettavaksi 31.4.1939. Kyseessä oli ensimmäinen Suomeen tilattu moottorialus, jossa sekä kansirakennelmat että kone sijaitsivat laivan perässä. Varsinkin lyhyillä merimatkoilla Itämerellä oli kyseinen alustyyppi alkanut yleistyä. Erityistä oli myös se, että valtion laivarahasto myönsi ensimmäisen kerran lainaa - 1.600.000 markkaa - aluksen hankkimista varten.²¹



Ms Silja²²

5.2 Laki valtion laivarahastosta 198/1928

Hallituksen esitys²³ erityisen laivarahaston perustamiseksi oli luovutettu Eduskunnalle jo 1927 puolella, mutta se oli lähettänyt esityksen valmistavaa käsittelyä varten Valtiovarainvaliokuntaan. Kyseessä oli edelliseltä hallitukselta lähtöisin oleva esitys,

¹⁹ Sosialidemokraattisen eduskuntaryhmän kertomus vuosilta 1926-1929, Työväenarkisto

²⁰ 344/1938 Asetus valtion laivarahaston hoidosta ja käyttämisestä 11.11.1938

²¹ Suomen Merenkulku – Finlands Sjöfart 1-2/1940: Nimimerkki L.G-nd: ”Kulunut vuosi”

²² Suomen kauppalaivastotietokanta; Laivakortti #3995:

<http://kauppalaiva.nba.fi/card.php?id=3995&lang=fi>; Suomen Merimuseo 2007

²³ HE 37/1927 Hallituksen esitys Eduskunnalle valtion laivarahaston perustamisesta ja käyttämisestä 7.10.1927

ja valtiovarainvaliokunta olikin kohdellut sitä kovakouraisesti, poistamalla mm. määräyksen rahaston suuruudesta sekä lyhentämällä sen piiriin hyväksyttävien alusten ikärajaa. Tätä suppeampaakaan versiota eivät valiokunnan sosiaalidemokraatit, ruotsinkieliset eivätkä kommunistit voineet hyväksyä, vaan liittivät mietintöön vastalauseensa, jossa hallituksen esitys ehdotettiin hylättäväksi.²⁴

Valtiopäivillä puheenvuoroissa kuvastuivat vielä vahvasti sisällissodan jälkeiset luokkatuntemukset. Laivarahastosta katsottiin hyödyttävän ja rikastuttavan vain harvoja, jo ennestäänkin hyvin kannattavia laivanvarustamoja. Esimerkkinä eräässä puheenvuorossa mainittiin Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö, jonka osakkeiden pörssiarvon kerrottiin olevan n. 50% korkeampi niiden nimellisarvoa.²⁵

Lakiesitys esitettiin hylättäväksi sillä asiaperusteella, että kysymyksessä olisi jälleen uuden rahaston perustaminen tulo- ja menoarvion ulkopuolelle, usean muun erilaisen rahaston lisäksi, vaikkakin laivanvarustustoiminnan lisäämistä puheenvuorossa pidettiin sinänsä tarpeellisena. Eduskunnan äänestyksen jälkeen voitiin todeta lakiesityksen tulleen hyväksytyksi äänimäärin 85 puolesta, 82 vastaan, 6 tyhjää ja 26 poissa.²⁶

Laki valtion laivarahastosta²⁷ hyväksyttiin 15.6.1928. Erikoista oli, että asetus laivarahaston hoidosta ja käyttämisestä²⁸ saatiin annettua vasta 2. maailmansodan kynnyksellä, 11.11.1938.

Laki kumottiin²⁹ vasta vuonna 1954, jolloin rahaston varat siirrettiin valtiovarastoon ja lainasaatavat valtion lainausrahastoon. Laivarahaston merkitys jäi mitättömäksi, mutta se sisälsi siemenen myöhemmille merenkulun tukitoimenpiteille, jotka toteutettiin rahastomallin sijasta muilla tukimuodoilla.

²⁴ Valtiopäiväasiakirjat 20.3.1928; Valtion laivarahasto, keskustelu: Ministeri Heikkinen. Eduskunnan kirjasto

²⁵ Valtiopäiväasiakirjat 20.3.1928; Valtion laivarahasto, keskustelu: Edustaja Asikainen. Eduskunnan kirjasto

²⁶ Valtiopäiväasiakirjat 27.3.1928; Valtion laivarahasto, äänestys ja päätös: Puhemies. Eduskunnan kirjasto

²⁷ Valtiopäiväasiakirjat 27.3.1928; Valtion laivarahasto, äänestys ja päätös: Puhemies. Eduskunnan kirjasto

²⁸ 344/1938 Asetus valtion laivarahaston hoidosta ja käyttämisestä 11.11.1938

²⁹ 414/1954 Laki valtion laivarahaston kumoamisesta 12.11.1954

6 MERENKULUN VERONHUOJENNUKSET

6.1 Suomen merenkulku II maailmansodassa

Suursodan alettua menetettiin kauppalaivastomme aluksia ensin lähinnä miinaanajojen johdosta. Myöhemmin varsinkin puunjalostusteollisuuden tuotteita kuljettaneita aluksia myös takavarikoitiin esimerkiksi Saksan sotakieltotavaran valvonnan johdosta oikeuden päätöksellä - suomalaisten mielestä kaapattiin. Usein oli sattunut, että yksin Suomesta saattoi yhdessä ainoassa saksalaisessa tarkastussatamassa olla samalla kertaa kymmeniäkin laivoja, joissa useat joutuivat makaamaan siellä viisi-kuusi viikkoakin odottaessaan asiansa ratkaisua. Englannin sotakieltotavaran tarkastus oli sujunut joka suhteessa nopeammin - ja suomalaisten mielestä ”rehellisemmin”. Saksa oli lisäksi torpedoinut lukemattomia kauppa-aluksia, myös puolueettomia. Alkuvaiheessa miehistö oli vielä siirretty pelastusveneisiin sukellusveneen toimesta tapahtuneen pysäyttämisen jälkeen ennen torpedointia tai räjäyttämistä, mutta sodan kehittyessä oli tästäkin luovuttu. Torpedoinnit ilman varoitusta olivat tulleet yhä tavallisemmiksi tonnisto-merisodan kehittyessä.³⁰

Neuvostoliiton hyökkäsi maahamme ilman sodanjulistusta 30.11.1939, jolloin alkoi 105 päivää kestänyt Talvisota, joka päättyi 13.3.1940. II maailmansota Euroopassa jatkui kuitenkin edelleen. Vuoden 1940 loppuun mennessä oli kauppalaivastomme sotatoimenpiteiden kautta menettänyt 1939 syksystä lähtien kaikkiaan 24 alusta, tonnimäärältään yli 50.000 Brt:ia. Myyntien ja ei-sotatoimenpiteistä johtuneiden haaksirikkojen kautta oli kauppalaivasto vielä vähentynyt yli 30.000 tonnilla. Luovutetuille alueille oli jäänyt kaikkiaan 162 alusta, yli 20.000 Brt:ia. Näistä suurin osa oli kuitenkin proomuja. Kokonaisvähennykset 1940 päättyessä nousivat noin 100.000 tonniin. Kun tähän lisätään vielä mukaan sotaikäyvien maiden kaappaamat ja tuomioistuinten menetetyiksi tuomitsemat kahdeksan alusta, nousi kauppalaivaston vähennys huomattavaksi. Menetysten vastapainona oli kauppalaivastomme saanut useita uusia aluksia, joista monet oli tilattu suotuisissa oloissa 1939, kokonaismäärältään noin 50.000 Brt.³¹

Vuoden 1941 aikana oli merenkulku edelliseen vuoteen verrattuna jonkin verran lisääntynyt³², mutta vuonna 1942 se oli olosuhteista johtuen taas hieman pienempi.³³ Seuraavana vuonna olivat liikenneluvut nousseet jo neljänneksellä. Vuoden 1943 aikana luovutti Saksan hallitus Suomen valtiolle myös 4 Saksan ns. priisioikeuksissa aikoinaan menetetyiksi tuomituista suomalaisista kauppa-aluksista jo aikaisemmin luovutettujen 5 aluksen lisäksi. Alukset asetettiin kauppaliikenteeseen vuokraamalla ne etupäässä entisille omistajilleen. Yksi näistä aluksista, höyryalus Jessie, ajautui 2.1.1943 matalikolle ja upposi. Valtion tämän johdosta saama vakuutuskorvaus 6,5 miljoonaa markkaa oli siirretty valtion laivarahastoon käytettäväksi laivanrakennuksen edistämiseen.³⁴

³⁰ Suomen Merenkulku 1-2/1940: Nimimerkki ”L. G-nd.”: Kulunut vuosi - Det gångna året

³¹ Suomen Merenkulku Nro 1 / 1941: Merenkulkuvuosi 1940

³² 1942 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1941

³³ 1943 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1942

³⁴ 1944 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1943

Suomen Laivanpäälystöliiton julkaiseman ”Finlands Sjöfart – Suomen Merenkulku” –lehden vuoden 1944 ensimmäisen numeron pääkirjoitus oli sävyiltään varsin pessimistinen: ”Taas on vuosi vaihtunut. Se houkuttelee laatimaan jonkinlaisen tilinpäätöksen, vaikka tämä vallitsevien olojen takia täytyykin tehdä niin niukoin asia- ja numerotiedoin, että sillä ei ole varsinaisen tilinpäätöksen arvoa. Mutta perinteet velvoittavat ankeinkin aikoina. Lienee jokseenkin toivotonta yrittää löytää jotain ilonaihetta merenkulkuun nähden. Missään tapauksessa, millä tavoin sota sitten päättyneekin, ei pienen sotaikäyvän valtion kauppalaivaston tulevaisuus näytä juuri valoisalta...”³⁵

Yhdysvaltain ”Liberty” ja ”Victory” –alusten sodanaikaisen liukuhihnatuotannon aikaansaaman valtavan tonniston määrän arveltiin rauhan tultua vievän kaikki kilpailumahdollisuudet kauppalaivastoltamme. Uuden sotavuoden alkaessa todettiin alustemme joutuvan monenlaisten vaikeuksien eteen yhä edelleen täyttäessään ”raskasta mutta kunniaakasta tehtävänsä sotahuollon hyväksi”. Tonniston liikarasisus, uusien alusten hankinnan vaikeus ja kaikenlaiset sodan mukanaan tuomat vaarat ja ongelmat rasittivat kauppalaivastoaamme, jonka todettiin jo painuneen samalle tasolle, mikä oli saavutettu suurin vaikeuksin, mutta suotuisten suhdanteiden vallitessa vuonna 1932. Erilaisten sotatoimien, takavarikoiden, myyntien ja siviilihaaksirikkojen kautta oli Suomen kauppalaivasto vuoden 1939 syksystä lähtien menettänyt 126 alusta – lähes 300.000 tonnia. Samana aikana oli aluskanta lisääntynyt vain 20 aluksella, yhteensä 33.000 tonnilla.³⁶

6.2 Laki aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi 498/1944

Hallituksen esitys 22/1944 annettiin 2. maailmansodan ja Jatkosotamme aikana 23.3.1944. Lakiesityksen perusteluissa todettiin, että Suomen merenkulku oli sodan aikana jo siihen mennessä menettänyt huomattavan osan kauppatonnistostaan. Laivojen uudishankinta tuolloin oli varsin vaikeaa ja siihen kytkeytyi huomattava taloudellinen riski mm. sen johdosta, että laivojen hinnat sodan jälkeen saattaisivat nopeasti laskea. Niinpä oli pelättävissä, etteivät kauppalaivastoomme täten syntyneet aukot tulisi tarpeeksi nopeasti täytetyiksi ilman valtiovallan asiaan puuttumista. Varsinkin kun tuhoutuneiden, myytyjen tai takavarikoitujen laivojen entiset omistajat olivat yleensä sijoittaneet laivojen myynnistä saamansa kauppahinnan tai menetyksistä saamansa korvaukset muuhun reaaliomaisuuteen tai muulla tavoin vapaille rahamarkkinoille. Valtion näkökulmasta nämä sijoitukset olivat lisänneet inflaatiota ja haitanneet pyrkimystä markan arvon vakauttamiseksi. Vain harvoissa tapauksissa korvausvarat olivat jääneet edelleen hyödyttämään merenkulkua, mikä osittain johtui juuri uudishankintojen vaikeudesta. Koska alusten hinnat olivat nousseet prosentuaalisesti paljon enemmän kuin niiden tilalle hankitun muun reaaliomaisuuden, oli tämän johdosta myös tapahtunut huomattavaa pääoman vyörymistä sellaisten laivanomistajien hyväksi, jotka olivat sijoittaneet

³⁵ Suomen Merenkulku nro 1/1944: Pääkirjoitus: ”Uuden vuoden alkaessa”

³⁶ Suomen Merenkulku nro 1/1944: Pääkirjoitus: ”Uuden vuoden alkaessa”

menettämästään laivasta saamansa hinnan tai vakuutuskorvauksen muuhun reaaliomaisuuteen.³⁷

”Ilonaihe merenkululle on valtiiovallan sitä kohtaan osoittama lisääntynyt ymmärtämys.” Näin hehkutti Suomen Laivanpäälystöliiton julkaisema Suomen Merenkulku – Finlands Sjöfart -lehti pääkirjoituksessaan numerossa 4/1944. Tonniston hankintoja varten hallituksen esitystä laiksi erityisverotuksesta ja rahastojen muodostamisesta pidettiin konkreettisena osoituksena valtiiovallan pyrkimyksestä edistää merenkulun kehitystä. Lakiesityksessä mainittu ongelma siitä, että lähinnä vakuutuskorvaukset aluksista on sijoitettu muuhun, varmemmin arvonsa säilyttävään reaaliomaisuuteen, ja ettei siitä syntyvää voittoa tai omaisuuden kasvua päästy verottamaan. Suomen merenkulun mielestä tällainen pääomanmuodostus olisi oikeutettu vain siinä tapauksessa, että se tulisi merenkuluelinkeinon hyväksi. Aivan selvänä pidettiin, että lakiehdotus merkitsi huomattavaa sekaantumista yksityisten oikeuteen vapaasti käyttää omia varojaan, vaikkakaan periaatteesta poikkeamista ei pidetty niin suurena, ettei siihen oltaisi voitu myöntyä. Lakiehdotuksen katsottiin vahvistavan sitä, että merenkulkua pidettiin välttämättömänä, ja että valtiovallalla näytti olevan tahtoa yrittää ratkaista merenkulun ja ennenkaikkea tonnistonhankinnan ongelmat. Perusedellytyksenä sille, että lakiehdotuksella tulisi olemaan tehoa, pidettiin sitä, että maan rahataloudessa kyettäisiin ylläpitämään sellaista vakautta, että laivanvarustaja, jolla oli erikoisverotusta koskevan lain tarkoittamia voittovaroja, ei raskaasta erikoisverosta huolimatta joutuisi kiusaukseen sijoittaa varojansa muuhun reaaliomaisuuteen sen sijaan, että sijoittaisi ne valtionpankkiin tulevia tonnistonhankintoja varten.³⁸

28.7.1944 annettua lakia ja asetusta aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi eli alusverolakia piti varustamoelinkeino erittäin tärkeänä kauppalaivaston olemassaololle ja tulevaisuudelle. Alusverolaillahan oli kaksi päätarkoitusta. Toisaalta sen tarkoituksena oli sitoa varoja alusten tulevaan hankintaan siten, että laivanvarustaja, joka halusi käyttää menetetyistä aluksesta saamansa korvauksen muuhun tarkoitukseen kuin uuden aluksen hankkimiseen, joutui maksamaan niin sanottua alusveroa, joka vahvistettiin 35 %:ksi korvaussumman ja aluksen jäljelläolevan kirjanpitoarvon välisestä erosta. Kun alukset useimmissa tapauksissa olivat olleet kirjoissa varsin alhaisissa arvoissa, tuli tämä verotusuhka koskemaan melkein koko korvaussummaa. Toisaalta laki myönsi oikeuden normaalia suurempiin poistoihin arvovähennysten perusteella. Yrittäjien sijoitushalua laivanvarustukseen pyrittiin näin kiihottamaan. Tämä määräys, samoin kuin ns. talletusmenettely oli omiaan lisäämään tonnistoa.³⁹

Merimies-Unionin äänenkannattajan, Merimies-lehden helmikuun numerossa 1971 käsiteltiin Unionin vaatimusta siitä, että sodan aikana kauppalaivastopalveluksessa olleille myönnettäisiin myös sotaveteraanieläkettä. Samalla tuotiin julki Suomen kauppalaivaston menetyksiä toisen maailmansodan aikana.⁴⁰

³⁷ HE 22/1944 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi 23.3.1944

³⁸ Suomen Merenkulku Nro 4 / 1944: Pääkirjoitus: ”Erikoisverotus ja rahastojen muodostaminen tonniston hankintoja varten”

³⁹ Ericsson, Christoffer: Suomen Laivanvarustajien Yhdistys r.y. 1932-1957. Hämeen Kirjapaino Oy, Tampere 1957

⁴⁰ Merimies-lehti helmikuu/1971: ”Merimiehillekin veteraanieläkettä”

Yhteenveto Suomen kauppalaivaston sotien aikaisesta kalusto- ja miehistötappioista:

<u>Vuosi</u>	<u>Alukset</u>	<u>Brt</u>	<u>Kuolleita upotuksissa</u>	<u>Kuolleita yhteensä</u>	<u>Muuten tuhoutunut Brt</u>
1939	10	16.880	25	28	5.499
1940	15	34.572	79	90	5.740
1941	9	27.139	45	63	12.983
1942	10	18.504	61	66	5.649
1943	2	2.354	1	22	2.087
1944	23	16.114	10	53	4.341
1945	-	-	-	21	1.420
	69	115.563	221	343	37.719

Takavarikoituina tuhotut alukset

8 24.737

6.3 Sotakorvausten ja jälleenrakennuksen aika

Suomen Laivanpäällystöliiton ”Suomen Merenkulku – Finlands Sjöfart” –lehti käsitteli vuoden 1945 ensimmäisen numeronsa pääkirjoituksessa perinteisesti ajankohtaisia aiheita, joista ei paljon positiivista löytynyt. ”Tuskin koskaan aikaisemmin merenkulkumme historiassa, joka kuitenkin sisältää voittojen ohella myös tappioita, joiden iskemät haavat aika vain hitaasti on parantanut, on vuoden vaihte muodostanut sellaisen merkkipylvään kuin nyt. Kun välirauhansopimuksen ankarat ehdot illalla syyskuun 19 päivänä 1944 tiedoitettiin, kuuntelivat ainakin merenkulkumiehet, mutta myös muutkin kansalaiset, jotka oivalsivat merenkulun merkityksen, suurella ja jäytävällä ahdistuksella v.t. pääministerin ilmoitusta, että meidät oli velvoitettu asettamaan kauppalaivastomme liittoutuneiden käytettäväksi. Sittenkin sinne tietää, että sopimuksen 11 artiklan mukaan meidän vahingonkorvaussuorituksiimme tulisivat sisätyöhön myös meri- ja jokialukset.” Suomen oli toimitettava 60 miljoonan dollarin arvosta uusia aluksia sekä luovutettava 14 miljoonan dollarin edestä aluksia olemassaolevasta kauppalaivastostaan. Koska toimituksille vahvistettua hintatasoa pidettiin todellista arvoa alhaisempana, katsottiin tämän taakankin olevan ilmoitettua raskaampi. Ensimmäisenä korvausvuotena oli kysymys noin 40 kauppalaivan toimittamisesta, joihin kuului Suomen kauppalaivaston parhaita lasti- ja matkustaja-aluksia. Yhdessä sotatappioiden kanssa nämä luovutukset tulivat aiheuttamaan sen, että kauppalaivasto vajosi tasolle, joka ei alkuunkaan katsottu vastaavan elinkeinoelämän jälleenrakennusajan kasvaneita vaatimuksia.⁴¹

Sotakorvausluovutusten ja alustuhojen jälkeen kuului Suomen kauppalaivastoon vuoden 1946 alussa yhteensä 494 rekisteröityä alusta (267.109 Brt). Vuoden lopussa oli kauppalaivastossa jo 548 alusta (328.626 Brt). Lisäystä oli siis vuoden kuluessa tullut 54 alusta (61.587 Brt). Kotimaassa oli rakennettu omaan kauppalaivastoon 17 uutta alusta (7.825 Brt); Ulkomailta ostettiin 8 alusta (9.447 Brt) ja sodan aikana USA:ssa takavarikoituista suomalaisista kauppa-aluksista oli vuoden kuluessa saatu takaisin 7 alusta (21.558 Brt). Saksaan sodan aikana joutuneista aluksista saatiin takaisin 9 alusta (20.736 Brt). Yhdeksästä aikaisemmasta Saksan priisioikeuden

⁴¹Suomen Merenkulku nro 1/1945: Pääkirjoitus: ”Merenkulku vuoden 1945 alkaessa”

aikoinaan menetetyiksi tuomitsemista suomalaisesta kauppa-aluksesta, jotka Saksan hallitus sittemmin sota-aikana luovutti Suomen valtiolle, myytiin jäljelläolevat viisi alusta entisille omistajilleen. Muista yksi oli luovutettu sotakorvaukseksi Neuvostoliitolle ja kolme oli tuhoutunut sota-aikana.⁴²



Ss Orion

Rakennettu Hietalahden telakalla Helsingissä (1935)

Omistaja Suomen Höyrylaiva Oy

Luovutettu sotakorvaukseksi Neuvostoliitolle 1945⁴³

Suomen Laivanvarustajien Yhdistyksen 25-vuotishistoriikissa kirjoittaja, laivanvarustaja Christoffer Ericsson valottaa alusverolain syntyhistoriaa varustajien näkökantista. Merivakuutuskysymysten ja menetetyn tonniston korvausten yhteydessä oli laivanvarustuselinkeino joutunut uusien uhkaavien näköalojen eteen. Merenkulun ja elinkeinon jälleenrakennuksen ja rauhallisen tulevaisuuden toiveet olivat romuttumassa. Huolimatta uudishankintojen ilmeisestä tarpeesta jo sodan vallitessa ja ainakin myöhemmässä vaiheessa, olivat veroviranomaiset esittäneet verotusvaatimuksiaan vakuutuskorvauksiin nähden. Menetetyn tonniston sotaa edeltäneen ajan arvot, joista lisäksi usein oli jo vähennetty pitkälle menevät poistosummat, eivät luonnollisesti enää vastanneet sotavuosien tonniston vakuutusarvoja. Aluksethan olivat muuttuneet elintärkeiksi ja lähes korvaamattomiksi sodan sytyttyä. Kirjoituksessa hieman vältellään sen seikan esilletuomista, että usein vanhat ja halvalla hankitut laivat vakuutettiin sota-aikana uutta markkina-arvoaan vastaavasti, joka oli moninkertainen alkuperäiseen hankinta- ja kirjanpitoarvoon verrattuna. Verotuksen uhka oli aiheuttanut sen, että Laivanvarustajain Yhdistys oli puuttunut asiaan, ja että jatkosodan päättyessä oli saatu aikaan alusverolaki, jonka tarkoituksena oli hävitetyn laivaston toivottu jälleenrakennus. Kysymys oli tullut myös uudelleen ajankohtaiseksi sotakorvausalusten luovutuksen yhteydessä, jolloin Neuvostoliitolle oli ollut annettava 105 erityyppistä ja kokoista olemassaolevaa alusta. Ankaran inflaation kärsineissä markoissa ilmaistu ero sotaa edeltäneiden arvojen ja vuonna 1945 suoritetun arvon välillä olisi ilman lain syntyä vienyt varustajilta mahdollisuudet korvauksiin.⁴⁴

⁴² 1947 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1946

⁴³ Kuva: Tatu Korhonen: Pienoismalli Orion

⁴⁴ Ericsson, Christoffer: Suomen Laivanvarustajien Yhdistys r.y. 1932-1957. Hämeen Kirjapaino Oy, Tampere 1957



Ss Wille⁴⁵

Rakennettu Vickers Ltd:n telakalla Barrow'ssa (1923)

Ostettu Suomeen 1947

Omistaja Merivienti Oy, varustamo Oy Baltic Chartering Ab⁴⁶

3.5.1947 jätti hallitus eduskunnalle esityksen, jonka tarkoituksena oli muuttaa alusverolakia 498/1944. Lakiesityksen perusteluja: ”Vuonna 1944 säädettiin laki aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi (498/44). Tämän lain tarkoituksena on, ottaen huomioon maamme kauppalaivastolla sodan aikana olleet suuret menetykset, välillisesti edistää alusten uudishankintaa pakottamalla menetettyjen tai myytyjen laivojen entiset omistajat voimakkaan verotuksen uhalla käyttämään sen markkamääräisen voiton, jonka he ovat saaneet joko vakuutuksen tai kauppahinnan muodossa, vastaisuudessa tapahtuviin laivahankintoihin. Lisäksi lain tarkoituksena on estää aluksen tuhoutumisen tai muille luovuttamisen johdosta vapautuvien varojen sijoittamista muuhun realiomaisuuteen tai päästämistä muulla tavalla vapaille rahamarkkinoille edistämään inflatiota.” Alkuperäisen alusverolain voimassaolo päättyi 31.12.1947. Kuitenkin niiden olosuhteiden, jotka aikoinaan puolsivat lain säätämistä, katsottiin olevan edelleen olemassa. Kauppalaivastolla oli Suomen solmiman välirauhan jälkeenkin ollut menetyksiä, ja uusien laivojen hankintavaikeudet olivat aiheuttaneet sen, ettei ole ollut mahdollisuutta toivotussa määrin käyttää alusverolain mukaan talletettuja varoja uusien laivojen rakentamiseen tai ostamiseen. Tämän vuoksi ehdotettiin lain voimassaoloaikaa pidennettäväksi vuoden 1952 loppuun asti, kuitenkin niin, että eräitä lain säännöksiä sovellettaisiin sen jälkeenkin. Samassa yhteydessä lakiin ehdotettiin tehtäväksi eräitä muutoksia ja lisäyksiä.⁴⁷

Eduskunta hyväksyi lakiesityksen 26.6.1947, jolloin Laki aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi annetun lain muuttamisesta 510/1947 antoi alusverolaille jatkoaikaa vuoden 1952 loppuun asti.⁴⁸

⁴⁵ Kuva: Tatu Korhonen: Ss Willen pienoismalli, tekijä Jaakko Piela

⁴⁶ Pietikäinen, Matti: The Finnlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998

⁴⁷ HE 40/1947 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi annetun lain muuttamisesta 3.5.1947

⁴⁸ 510/1947 Laki aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi annetun lain muuttamisesta 26.6.1947

Vuoden 1947 alussa kuului Suomen kauppalaivastoon yhteensä 549 rekisteröityä alusta (329.758 Brt). Vuoden lopussa oli määrä kasvanut 644 alukseen (489.966 Brt). Kauppalaivasto oli siis vuoden kuluessa lisääntynyt 95 aluksella (160.208 Brt). Kotimaassa rakennutettiin 32 alusta (10.358 Brt). Ulkomailta ostettiin 62 alusta (143.962 Brt). Sodan aikana takavarikoiduista suomalaisista kauppa-aluksista oli saatu vuoden 1947 kuluessa liikenteeseen 6 alusta (10.078 Brt). Käytössä olleen tonniston niukkuudesta huolimatta oli vanhat linjaliikenneyhteydet pystytty ylläpitämään lähes sotaedeltävän ajan laajuudessa. 1947 lopulla avattiin, vaikkakin vielä vaatimattomissa puitteissa, elintärkeäksi katsottu linjalaivaliikenne Pohjois-Amerikkaan.

6.4 Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 554/1953

Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen 25-vuotishistoriikissa vuodelta 1957 kerrotaan, että kysymys alusverolain pidentämiseksi jossain muodossa, joko sellaisenaan tai päivitettyinä tuli ajankohtaiseksi vuonna 1952. Tällöin laivanvarustajat olivat havainneet minkäläisiä reaktioita tämä merenkuluelinkeinon erikoisasema verotussuhteessa sai aikaan eri eturyhmien piirissä. Eduskunnassa verohelpotuksia vastustettiin ankarasti ja merenkulun edullisemmän verotuksen ehdoksi esitettiin vaatimuksia yhtiöiden voitonjaon melko laajoista rajoituksista. Hallituspuolueiden taholta oli samanaikaisesti esitetty vastaava näkökanta teollisuuden voittoihin nähden. Poisto-oikeuteen tehtiinkin tuntuvia rajoituksia, jotka tulivat riippuvaisiksi kohteen iästä. Yhdistys piti voittonaan, että jyrkimmät ehdotukset, jotka tässä suhteessa esitettiin, ainakin jossain määrin saatiin torjuttua. Uusi laki saatiinkin aikaiseksi vasta seuraavan vuoden lopulla.⁴⁹

Alusverolain 498/1944 alkuperäinen voimassaoloaika oli 1.1.1944-31.12.1947, jota jatkettiin muutoslalla 510/1947 jatkumaan 31.12.1952 asti, eräissä tapauksissa yli tämänkin. Koska tavoite kauppalaivastomme uusimisesta ja lisäämisestä sotaedeltävälle tasolle oli vielä kaukana, tarvittiin lisää jatkoaikaa. Sotakorvaustuotanto oli loppuillaan ja myös niiden varaan kehittynyt telakkateollisuutemme lienee tarvinnut tilauskantaa. Alusverolain tarkoituksenaan oli toisaalta ollut rahanarvon vakauttamista silmälläpitäen ehkäistä sodan aikana menetetyistä aluksista vakuutuskorvauksina saatujen varojen sijoittaminen muuhun reaaliomaisuuteen tai muuten inflaatiota edistävästi vapaille rahamarkkinoille, toisaalta taas tuntevan verotusuhun avulla sitoa nämä varat alushankintoihin kauppalaivaston jälleenrakentamiseksi. Sen lisäksi oli katsottu välttämättömäksi myöntää laivanvarustajille oikeus tehdä sekä valtion- että kunnallisverotuksessa yleisen verolainsäädännön sallimia arvonvähennyksiä suurempia poistoja. Tällaisia poistoja oli lain voimassaoloaikana tehty yhteensä noin 5.6 miljardin markan edestä. Kauppalaivaston jälleenrakentamiseen oli tähdännyt myös lain säännös, että jos laivanvarustaja talletti tulevaa aluksen hankintaansa varten varoja Suomen Pankkiin erityisesti tarkoitusta varten avatulle tilille, oli hänelle valtionverotuksessa asetetusta verosta ollut toistaiseksi jätettävä perimättä se osa, millä hänen veronsa olisi vähentynyt, jos talletettu määrä, ei kuitenkaan enempää kuin puolet verotettavasta

⁴⁹ Ericsson, Christoffer: Suomen Laivanvarustajien Yhdistys r.y. 1932-1957. Hämeen Kirjapaino Oy, Tampere 1957

tulosta, olisi vähennetty hänen veronalaisesta tulostaan. Tämän säännöksen nojalla olivat varustamot saaneet verovapaaksi lain voimassaoloaikana 555 miljoonan markan tulot.⁵⁰



Ss Tornator⁵¹

Rakennettu A/S Burmaister & Wains Masgin- og Skibsbyggeri –telakalla (1916)

Ostettu Suomeen käytettynä 1947

Omistaja Merivienti Oy, varustamo Oy Baltic Chartering⁵²

Sodan päätyttyä ja meriliikennettä uhkaavien vaarojen vähennyttyä ei ollut enää pelättävissä alusmenetyksiä siinä määrin, että niiden johdosta vakuutuskorvauksina saatujen varojen vapaa käyttö olisi voinut vaarantaa rahanarvon vakauttamiseen tähtääviä pyrkimyksiä. Tässä suhteessa lain katsottiin jo täyttäneen tarkoituksensa. Sensijaan kauppalaivaston sodan johdosta kärsimiä menetyksiä ei oltu vielä ole saatu täysin korvatuiksi. Suomen kauppalaivasto, joka oli sodan johdosta pienentynyt vajaaseen 40 prosenttiin sodan edeltävästä määrästä, oli edelleen pienempi kuin vuonna 1939. Meriteitse tapahtuva ulkomainen tavaravaihtomme oli jo ylittänyt sotaedeltävän määränsä. Kauppalaivaston jälleenrakennustyön ei voitu katsoa päättyneen vielä silloinkaan, kun tonnisto olisi vetoisuutensa puolesta noussut sotaedeltävälle tasolle, vaan aluskantaa olisi senkin jälkeen lisättävä, mikäli haluttaisiin välttyä entistä suuremmassa määrin turvautumasta ulkomaiseen tonnistoon. Kauppalaivaston tonnisto oli nimittäin valtaosaltaan varsin vanhaa. Ennen sotia keski-ikä oli 25.5 vuotta ja nyt 33 vuotta. Muiden pohjoismaiden aluskanta oli huomattavasti nuorempaa. Uutta lakia oli määrä soveltaa 1.1.1953-31.12.1958.⁵³

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista esiteltiin kolmanteen käsittelyyn 18.12.1953. Tätä ennen oli lakiesitystä valmistelevasti käsitelty valtionvarain-valiokunnassa ja suuressa valiokunnassa. Tässä eduskunnan istunnossa lakiehdotus voitiin joko hyväksyä tai hylätä. SKDL:n kansanedustaja Kaino Haapanen käytti jyrkän puheenvuoron lakiesitystä vastaan:

⁵⁰ HE 102/1952 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 5.12.1952

⁵¹ Kuva: Tatu Korhonen: Ss Tornator Alexandriassa –diarama, tekijä Jaakko Piela

⁵² Pietikäinen, Matti: The Finlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998

⁵³ HE 102/1952 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 5.12.1952

”Eduskunta on näinä päivinä käsitellyt monenlaisia lahjoitus- ja verohelpotuslakeja. Nyt esillä oleva laki on kuitenkin aivan erikoislaatuinen ja muista poikkeava. Sellainen menettely ymmärretään, että omaisuudestaan saa vähentää velkansa ja tuloistaan saa vähentää velkojensa koron. Mutta tässä laissa ei olekaan siitä kysymys. Niin uskomattomalta kuin kuuluukin, niin laivanvarustaja saa tämän lain mukaan vähentää tuloistaan pankkitalletuksensa, olkoon ne sitten vaikka satojen miljoonien markkojen suuruiset. Tällaista menettelyä eivät jaksaa ymmärtää palkansaajat ja pienviljelijät, jotka joutuvat maksamaan veron tuloistaan. Jos tämä laki hylätään, on hallituksella mahdollisuus antaa uusi esitys, jolla ainakin pahimmat tämän lain epäkohdat voidaan korjata. Tästä hylkäyksestä saataisiin myöskin tuloja noin miljardi markkaa vuodessa, niitä täällä äsken valtiovarainministeri Junnilan kipeästi kaipaamia tuloja. Minä toivon, kun tämä lakiesitys on ollut käsittelyn alaisena jo toista vuotta, että sosiaalidemokraatitkin olisivat voineet riittävästi tähän perehtyä. Ehdotan, herra puhemies, että lakiesitys hylätään.” Äänestyksessä lakiesitys tuli hyväksytyksi suurella äänienemmistöllä. Vain 41 kansanedustajaa oli Haapasen kannalla.⁵⁴

Vuoden 1952 alussa kuului Suomen kauppalaivastoon yhteensä 648 rekisteröityä alusta (591.301 Brt). Vuoden lopussa oli alusten lukumäärä 626 alusta (631.845 Brt). Kauppalaivastomme alusten lukumäärä oli vuoden kuluessa vähentynyt 22 aluksella, mutta bruttovetoisuus lisääntynyt 40.544 tonnilla. Ulkomailta ostettiin kauppalaivastoomme 17 alusta (42.556 Brt). Ulkomaisilla telakoilla rakennettiin suomalaisille laivanvarustamoille 8 alusta (25,272 Brt). Kotimaassa rakennettiin kauppalaivastomme lukuun 5 alusta (2.261 Brt).⁵⁵

6.5 Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 283/1958

Vuoden 1953 alusverolain voimassaoloajan alkaessa umpeutua, esitti hallitus jälleen uuden lain säätämistä, koska kauppalaivastomme oli jäänyt kehityksessä jälkeen. Ulkomainen tonniston osuus maamme ulkomaankaupan kuljetuksista oli yhä kasvanut, edustaen noihin aikoihin noin puolta. Vaikka alusten keski-ikä oli laskenut, oli se kuitenkin noin kaksi kertaa vanhempi kuin kilpailijamailla. Hallitus katsoi, että monet yleiset näkökohdat edelleenkin vaativat kauppamerenkulun tukemista niin, että kauppalaivasto voisi kehittyä riittävän suureksi ja kykeneväksi huolehtimaan mahdollisimman suuresta osasta Suomen ulkomaankaupan vaatimista merikuljetuksista sekä vielä lisäämään kauppalaivastomme osuutta kansainvälisissä kuljetuksissa. Kuitenkin todettiin suoraan, etteivät ne sotien aiheuttamat erityiset vaikeudet, joiden poistamiseen edelliset merenkulun veronhuojennuksista annetut lait ovat pyrkineet, olleet enää vaikuttamassa. Tämän vuoksi ei aikaisempaa veronhuojennuksista annetun lain voimassaoloa katsottu aiheelliseksi sellaisenaan jatkaa, vaan oli päätetty laatia ehdotus kokonaan uudeksi laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista. Lain oli määrä olla voimassa vuoden 1959 alusta aina vuoden 1968 loppuun asti.⁵⁶

⁵⁴ Eduskunnan istuntojen pöytäkirjat 18.12.1953

⁵⁵ 1953 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1952

⁵⁶ HE 157/1957 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 21.3.1958



Ms Finneagle (I)⁵⁷

Rakennettu Nordseewerke GmbH:n telakalla Emdenissä (1962)
Omistaja: Oy Enso-Gutzeit Oy, varustamo Oy Finlines Ltd⁵⁸

Kauppalaivaston kasvu oli 1957 aikana 60.977 Brt ja vähennys 50.864 Brt. Lisää tulleista aluksista oli ulkomailta ostettuja käytettyjä aluksia 26.658 Brt eli 43,7 %. Meriliikenne oli vuoden tammi-marraskuun aikana 8,6% suurempi kuin edellisvuonna.⁵⁹

6.6 Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 229/1966

26.3.1965 annettiin jälleen esitys uudeksi merenkulun veronhuojennuslaiksi. Esityksessä todettiin, että Suomessa oli jo vuodesta 1944 lähtien ollut voimassa kotimaista laivanvarustustoimintaa edistävä veronhuojennuslainsäädäntö. Suureksi osaksi tämän lainsäädännön turvin oli maamme laivanvarustuselinkeino pystynyt kehittämään ja uudistamaan kauppalaivastoamme niin, että sen oltua elokuussa 1945 vain 257 000 bruttorekisteritonnia, oli se nyt jo 987 447 tonnia. Lisäksi on alusten keski-ikä oli alentunut 14,4 vuoteen. Oman kauppalaivaston osuus koko maamme merikuljetusliikenteestä oli 53,7 % edellisvuoden lopulla. Maksutaseen jatkuva heikentyminen oli esityksen mukaan tehnyt välttämättömäksi toimenpiteet valuuttatulojen lisäämiseksi. Kilpailukyvyyn parantamista olisi edelleen jatkettava myöntämällä laivanvarustuselinkeinolle samantapaisia huojennuksia. Myös työllisyyden ylläpitäminen telakkateollisuudessa oli tämän lakiesityksen tärkeitä tavoitteita. Veronhuojennuksilla tulisi lähinnä tukea kotimaisilta telakoilta tapahtuvia alushankintoja. Koska telakoittemme tilauskanta tuolla hetkellä näytti riittävän turvaamaan niiden työllisyyden kahdeksi vuodeksi eteenpäin, voitiin tämän vuoksi

⁵⁷ Kuva: Tatu Korhonen 1971: Ms Finneagle lähestymässä New Yorkia heinäkuussa 1971

⁵⁸ Pietikäinen, Matti: The Finlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998

⁵⁹ 1958 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1957

lain tarkoitus huomioonottaen veronhuojennuksilla edistää myöskin ulkomailta vuosina 1966 ja 1967 tapahtuvia aluskauppoja.⁶⁰

Hallitus ehdotti lakiesityksessään, että säädettäisiin rajoitetun ajan voimassaoleva uusi merenkulun veronhuojennuslaki, jonka mukaan verovelvollisella, joka harjoittaa laivanvarustusliikettä, olisi oikeus vuosina 1966-1970 Suomessa rakennettavaksi tilaamansa tai vuosina 1966 ja 1967 ulkomailta ostamansa nettovetoisuudeltaan vähintään yhdeksätoista rekisteritonnin aluksen hankinta-arvosta tehdä valtion- ja kunnallisverotuksessa ylimääräinen arvovähennys. Tällaisten ylimääräisten arvovähennysten määräksi kunakin verovuotena ehdottiin vuosilta 1966-1968 toimitettavissa verotuksissa alusten hankinta-arvoista yhteensä enintään 60 % verotuksessa muuten sallittujen arvovähennysten jälkeen laskettavasta laivanvarustusliikkeen verotettavasta tulosta ja vuosilta 1969-1973 toimitettavissa verotuksissa yhteensä enintään 40 % edellä tarkoitettulla tavalla laskettavasta verotettavasta tulosta. Koska ei voitu pitää tarkoituksenmukaisena veronhuojennuksilla edistää vanhentuneen tonniston hankkimista, ehdotettiin, että ulkomailta ostettavan aluksen hankintahinnasta sallittaisiin ylimääräiset arvovähennykset vain siinä tapauksessa, että aluksen ikä kaupan tapahtuessa oli vähemmän kuin 15 vuotta. Lakia sovellettaisiin vuosien 1966-1973 tulon ja omaisuuden perusteella toimitettavissa verotuksissa.⁶¹

6.7 Kauppamerenkulun kehittämistoimikunta

Suomen Varustamoyhdistyksen 50-vuotishistoriikissa kuvataan aktiivisia toimenpiteitä kauppalaivaston kilpailukyvyn parantamiseksi sen jälkeen, kun uusi veronhuojennuslaki 229/1966 oli tullut voimaan. Tämä laki oli olennaisesti rajoittanut aikaisempien lakien suomia mahdollisuuksia poistoihin ja verottomiin talletuksiin tulevia alushankintoja varten. Esimerkiksi lain sallimia ylimääräisiä poisto-oikeuksia ei enää voitu soveltaa 1.1.1969 jälkeen maahamme ulkomailta hankittuihin käytettyihin aluksiin. Näin tämän koko sotien jälkeisen ajan erimuotoisena voimassa olleen lain elvyttävä vaikutus oli oleellisesti heikentynyt. Laki oli saatava uusituksi hyväksyttävässä muodossa mahdollisimman nopeasti. Marras-joulukuussa 1967 kauppaja- ja teollisuusministeriön kanssa käydyissä keskusteluissa yhdistyksen edustajat olivat esittäneet mielipiteensä lain uusimiseksi. Ministeriö oli puolestaan lähettänyt 2.1.1968 kirjallisen esityksen asiasta valtiovarainministeriölle, mikä ei kuitenkaan ollut johtanut konkreettiseen tulokseen. Kauppalaivaston kehittämistä oli edelleen käsitelty moneen otteeseen Laivanvarustajain Yhdistyksen kokouksissa.⁶²

Historiikissa kerrotaan yhdistyksen laatineen seikkaperäisen selvityksen elinkeinon tilasta ja tarvittavista toimenpiteistä. Selvitys jätettiin sitten 29.4.1968 Ms Aymaralla järjestetyssä keskustelutilaisuudessa useille valtioneuvoston jäsenille ja korkeille virkamiehille. Kauppaja- ja teollisuusministeriö asettikin kesäkuussa 1968 toimikunnan tutkimaan mahdollisuuksia merenkulkuelinkeinojen kehittämiseksi. Tämän niin kutsutun Guveniuksen toimikunnan työ oli ollut erittäin laaja, käsittäen tehtävän tutkia

⁶⁰ HE 163/1965 Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 26.3.1965

⁶¹ HE 163/1965 Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 26.3.1965

⁶² Päivike, Heikki (toim.): Kauppapatientä meri. Suomen Varustamoyhdistys 1932-1982: Lastikka Pekka: Suomen Varustamoyhdistyksen historiikki. Helsingin Liikekirjapaino Oy, Helsinki 1982

laaja-alaisesti merenkulkuelinkeinoon kehittämistä ja sen pääomatarvetta. Toimikunnan ensimmäinen osamietintö valmistui 15.5.1970, ja se käsitteli lähinnä merenkulun verokysymyksiä ja siihen sisältyi ehdotus uudeksi laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista. Uuden lain valmistelu oli kuitenkin edistynyt valtiovarainministeriössä hitaasti. Elokuussa oli ilmennyt, että verohallitus vaati merkittäviä tarkistuksia toimikunnan ehdotukseen. Toteutuessaan nämä olisivat vesittäneet lakiesitystä merkittävästi. Valtiovarainministeriö ja laivanvarustajat aloittivat keskenään tiiviit neuvottelut. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista (853/1970) jätettiin 13.11.1970. Poisto-oikeuteen oli tehty tiettyjä rajoituksia ja voimassaoloaikaa oli lyhennetty 10:stä vuodesta 6:een. Kuitenkin lakiesitystä voitiin varustamopiireissä pitää varsin tyydyttävänä, ja lain tultua voimaan 28.12.1970 voitiin tällä kertaa olla tyytyväisiä valtiovallan kauppamerenkulkua kohtaan osoittamasta ymmärtämyksestä.⁶³

Koko sotien jälkeisen ajan oli kauppalaivastomme hidas kasvu ollut asiantuntijoille jatkuvan huolen aiheena. Navigator-lehden numerossa 6/1970 käsiteltiin sekä pääkirjoituksessa, että laajassa artikkelissa kauppa- ja teollisuusministeriön vuonna 1968 asettaman ”Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan 15.5.1970 ministeriölle jättämää ensimmäistä osamietintöä. Toimikunnan puheenjohtajana toimi hallitusneuvos Hakon Guvenius, sihteereinä toimitusjohtaja Heikki Holma ja oikeustieteen kandidaatti Per Forsskähl sekä jäseninä vanhempi hallitussihteeri Lasse J. Sainio, varatuomari Hilding Hallberg, valtiotieteen tohtori Raimo Ilaskivi, varatuomari Stig Lundqvist ja valtiotieteen tohtori Heikki Vaivanne. Mietintö luovutettiin kauppa- ja teollisuusministeri Olavi J. Mattilalle. Lehden pääkirjoituksessa todettiin kansainvälisen kaupan kasvavan ja laajenevan jatkuvasti. Viimeisen kymmenen vuoden aikana oli Suomen meritse kuljetettavan ulkomaankauppavaihdon tavaramäärä lähes kaksinkertaistunut ja ennusteet osoittivat kuljetustehtävien tulevaisuudessa yhä lisääntyvän. Kirjoittajan mukaan oli sekä liike- että kansantaloudellisten intressiemme mukaista, että oma kauppalaivastomme osallistuisi näihin mahdollisimman suuressa määrin, samoin kuin yleensä kansainvälisiin kuljetuksiin.⁶⁴



Ms Finnclipper (I)⁶⁵
Rakennettu Rheinstahl Nordseewerke GmbH:n telakalla Emdenissä (1962)

⁶³ Päivike, Heikki (toim.): Kauppapienenä meri. Suomen Varustamoyhdistys 1932-1982: Lastikka Pekka: Suomen Varustamoyhdistyksen historiikki. Helsingin Liikekirjapaino Oy, Helsinki 1982

⁶⁴ Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan I osamietintö, Navigator 6/1970

⁶⁵ Kuva: Tatu Korhonen: Ms Finnclipperin pienoismalli, tekijä Jaakko Piela

Toimikunta totesi mietinnössään, että sodan päätyttyä vuonna 1945 suoranaisina tappioina tai sotakorvauksina oli menetetty 383.000 bruttokisteritonnia eli noin 60% Suomen vuoden 1939 kauppalaivaston määrästä. Jäljelle oli jäänyt pääasiassa yli-ikäisiä aluksia, jotka eivät kelvanneet sotakorvauksiksi. Muut merenkulkumaat olivat menettäneet sodan aikana myös tonnistoaan, mutta tilanne Suomessa oli ollut erittäin epäedullinen, koska sotakorvauksina luovutetun tonniston jälleenrakentaminen oli hankalaa ja jäljelle jääneen tonniston toiminta rajoitettua. Valuuttasäännöstely vaikeutti uusien alusten hankintaa ulkomailta ja suomalainen telakkateollisuus oli puolestaan ollut sidottu sotakorvaustoimituksiin. Mietinnön mukaan menetysten korvaamiseksi ei aikanaan ryhdytty sellaiseen määrätietoiseen valtion tuella tapahtuvaan jälleenrakennustoimintaan kuin monissa muissa merenkulkumaissa. Ne huomattavat kansainväliset luotot, joita Suomeen oli saatu, oli käytetty pääasiassa vientiteollisuuden nykyaikaistamiseen ja yleensä teollisen kilpailukyvyn parantamiseen. Näistä luotoista ei oltu saatu varoja perusparannuksia varten kauppalaivaston piirissä. Toimikunta ei ollut voinut välttyä käsitykseltä, että Suomessa puuttui pitkäjänteinen ja suunnitelmallinen merenkulkupolitiikka. Laivanvarustuselinkeinoa oli Suomessa lähinnä pyritty edistämään verotusjärjestelyin, mikä toimikunnan mielestä oli ollut varsin rajoitettua verrattuna useiden maiden antamaan merenkulkutukeen ja Suomen valtion eräille muille elinkeinoalueille antamaan tukeen. Kuitenkin näitä Suomen valtion tukitoimia pidettiin hyödyllisinä - mutta riittämättöminä.⁶⁷

Varustamojen omia mahdollisuuksia uusien alusten hankintaan oli rasittanut omien pääomien niukkuus. Myös luottorahoituksen järjestely oli muodostunut selväksi esteeksi alushankintojen lisäämiselle. Alusten koon kasvaessa ja tekniselle välineistölle asetettujen vaatimusten lisääntyessä olivat alusten hinnat olennaisesti nousseet. Toimikunta katsoi, että olisi ryhdyttävä voimakkaisiin toimenpiteisiin kauppalaivastomme kilpailukyvyn säilyttämiseksi ja parantamiseksi sekä ajanmukaisen tonniston hankkimiseksi. Voimakkaan kilpailukykyisen oman tonniston katsottiin voivan taata maallemme niin elintärkeän ulkomaankauppamme häiriytymättömän kulun myös vaikeiden talviolosuhteiden ja mahdollisten kriisitilanteiden vallitessa. Mietinnössä todettiin, että kehitystoimet olisi syytä ensisijaisesti kohdistaa laivanvarustuselinkeinon vaatiman rahoituksen järjestämiseen sekä varustamojen oman rahoituksen lisäämisen turvaamiseen.⁶⁸

Voimassa ollutta lakia merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista (229/1966) pidettiin kaikista sodan jälkeisistä merenkulun veronhuojennuslaeista rajoitetuimpana. Sen vaikutus oli siitä syystä jäänyt vähäiseksi, eikä laivanvarustuselinkeino ollut pystynyt sen turvin paljoakaan kasvattamaan Suomen kauppalaivastoa. Toimikunta ehdotti, että annettaisiin uusi laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista, joka rakentuisi aikaisemmissa alusverolaeissa omaksutuille periaatteille. Veronhuojennuslaki sekä laki pientonniston veronhuojennuksista tulisi kumota. Uuden lain ehdotettiin koskevan kaikkia vähintään 200 bruttokisteritonnin aluksia - uusia aluksia rakennusmaasta

⁶⁶ Pietikäinen, Matti: The Finnlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998

⁶⁷ Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan mietintö Kauppa- ja teollisuusministeriölle.

Komiteamietintö 1970: B 34. Eduskunnan kirjasto

⁶⁸ Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan I osamietintö, Navigator 6/1970

riippumatta sekä käytettyjä aluksia, joiden ikä ostettaessa ei olisi enempää kuin 10 vuotta. Verovelvolliselle, joka tilaisi rakennettavaksi tai ostaisi tällaisen aluksen, olisi jo oikeus sinä vuonna, kun sitova hankintasopimus oli tehty, lukea aluksen hankintameno elinkeinotuloverolain tarkoittamaan menojäännökseen.

Laivanvarustamotoimintaa harjoittavalla verovelvollisella olisi niinkään oikeus vuosittain tehdä ylimääräinen poisto, joka olisi enintään 60% verotuksessa muutoin sallittujen poistojen jälkeen laskettavasta laivanvarustusliikkeen verotettavasta tulosta. Laivanvarustusliikkeen harjoittajalla olisi edelleen oikeus vähentää liikkeen tulosta muiden sallittujen vähennysten lisäksi määrän, joka on 3 % hankitun aluksen hankintamenoista. Tämä vähennys voitaisiin tehdä siltä verovuodelta, jona alus on otettu käyttöön ulkomaanliikenteeseen sekä kolmelta seuraavalta verovuodelta toimitettavassa verotuksessa. Alukselta, joka on rakennettu I A tai sitä korkeampaan jäämaksuluokkaan tämä vähennys olisi 5 %. Edellisten merenkulun tuki- ja veronhuojennuslakien mukainen talletusjärjestelmä tulevia alushankintoja varten yhdenmukaistettaisiin investointirahastojärjestelmän kanssa ja luokituskustannusten peittämiseksi sallittaisiin siirtyminen etukäteisvarauksiin. Laki tulisi olemaan voimassa määrääjän ja koskisi vuosina 1970-1979 tapahtuvia alushankintasopimuksia. Toimikunta laati myös ehdotuksen lakiesitykseksi.⁶⁹

Alusten osto ja myynti oli periaatteessa leimaveron alaista, vaikkakin tästä pääsäännöstä oli myönnetty huomattavia poikkeuksia niin, että verollisia olivat lähinnä Suomen kansalaisten väliset aluskaupat. Toimikunta ehdottikin koko tämän verotusmuodon poistamista ja oli myös laatinut asiasta ehdotuksen Hallituksen esitykseksi. Mietinnössä todettiin, että Suomen laivanvarustuselinkeinojen luototuskustannukset olivat korkeat. Eräänä korottavana piirteenä oli mm. aluskiinnitysten yhteydessä perittävä leimavero, joka tuolloin oli 0,6 % velkakirjan pääomamäärästä, ja jollaista ei juuri kilpailijamaissa juurikaan sovellettu. Myös tämän poistamista esitettiin. Verotusjärjestelyjen lisäksi toimikunta ehdotti, että kauppa- ja teollisuusministeriön Merenkulkutoimistoa olennaisesti vahvistettaisiin. Ministeriössä ei tuolloin ollut yhtään virkamiestä, jonka päätehtävä olisi ollut merenkulkuasioiden hoitaminen elinkeinopoliittiselta kannalta. Vähimmäistavoitteena toimikunta piti vähintään kolmen uuden viran perustamista merenkulun elinkeinopoliittisia tehtäviä varten. Näiden virkamiesten tulisi omata merenkulkuelinkeinojen laaja-alaista tuntemusta ja osallistua alan kansainvälisten järjestöjen toimintaan.⁷⁰

Navigator-lehden pääkirjoituksessa kiiteltiin toimikunnan mietintöä, ja todettiin, että se oli suorittanut merkittävän työn selvittäessään kauppamerenkulun kansantaloudellisen merkityksen sekä kartoittaessaan elinkeinon nykytilannetta ja kehitysnäkymiä. Harkittaessa toimenpiteitä kauppamerenkulumme kehittämiseksi toimikunta oli todennut välttämättömäksi antaa myöhemmin erillisen selvityksen merenkulun luotto- ja takauskysymyksistä. Nyt valmistunut osamietintö sisälsi näin ollen konkreettiset ehdotukset vain merenkulkuelinkeinomme kohtuuttomana pidetyn verorasituksen lieventämiseksi sekä kauppa- ja teollisuusministeriön merenkulkutoimiston saattamiseksi toimintakykyiseksi alan asiantuntemuksen osalta. Lopuksi yhtyen toimikunnan loppulausuntoihin, totesi Navigator lehti, että: ”Maallamme ei ole enää varaa menettää enempää asemiaan ankarassa

⁶⁹ Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan mietintö Kauppa- ja teollisuusministeriölle.

Komiteamietintö 1970: B 34. Eduskunnan kirjasto

⁷⁰ Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan I osamietintö, Navigator 6/1970

kansainvälisessä merenkulkukilpailussa ilman vakavia kansantaloudellisia seuraamuksia”.⁷¹

6.8 Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 853/1970

Vuonna 1966 voimaan tullut laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista, jonka säännöksiä ylimääräisistä arvovähennyksistä sovellettiin vuosina 1966-1970 Suomessa rakennettavaksi tilattuihin tai vuosina 1966-1968 ulkomailta ostettuihin, aikaisemmin liikenteessä olleisiin aluksiin. Lakia, jonka mukaiset veronhuojennukset olivat aikaisempien lakien verohuojennuksia rajoitetumpia, sovellettiin vuosilta 1966-1973 toimitetuissa verotuksissa. Vuosi 1970 oli viimeinen vuosi, jonka aikana rakennettavaksi tilattuihin aluksiin lakia voitiin soveltaa. Lakiesityksessä todettiin, että toteutetuista merenkulun tukitoimenpiteistä huolimatta oli Suomen kauppalaivaston viimeaikainen kasvunopeus ja nuorentuminen ollut hitaanpaa kuin maamme kanssa merikuljetuksista kilpailevissa merenkulkumaissa, eivätkä ne vastanneet kuljetuskyvyn tarvetta. Lakiesityksessä painotettiin sitä, että maamme talouselämän kehittyminen ja elintason nousu olivat olennaisesti riippuvaisia ulkomaankaupasta. Tasapainoinen taloudellinen kasvu voisi Suomessa ulkomaankaupan ollessa vapaata tapahtua vain sillä edellytyksellä, että viennin kasvu olisi suhteellisesti kansantulon kasvua suurempi. Toisaalta elinkeinoelämän kehittyminen ja taloudellinen hyvinvointi edellyttäisivät Suomessa huomattavaa tuontia. Ulkomaankaupan häiriintymättömän kulun turvaamisessa taas riittävän voimakkaalla ja kilpailukykyisellä omalla kauppalaivastolla on tärkeä merkitys. Ulkomailla toteutetut tukitoimenpiteet huomioon ottaen pidettiin välttämätöntä, että Suomen kauppalaivaston kilpailukyky säilyttämiseksi ja sen kehittymisen edistämiseksi myös Suomessa edelleen tuettaisiin merenkulkuelinkeinoa valtion veropoliittisin toimenpitein. Tämän vuoksi Hallitus ehdotti, että jälleen säädettäisiin rajoitetun ajan voimassa oleva uusi merenkulun veronhuojennuslaki.⁷²

Merenkulkuelinkeinoon veronhuojennuslain käsittelyn yhteydessä 22.12.1970 piti kokouksen pitkäaikainen kansanedustaja Erkki Hara puheen, jossa kiiteltiin esillä olevan lakiesityksen olevan ”mitä parhain osoitus valtiovallan oikeasta oivalluksesta, kun se lähtee määrätietoisesti edistyneempien merenkulkumaiden esimerkkiä seuraten luomaan meilläkin edellytyksiä, joiden avulla laivanvarustamot saatetaan sekä määrällisesti että laadullisesti entistä kilpailukykyisemmiksi maailman merien rahtimarkkinoilla”. Koska meriliikenteen kehitysnäköalat olivat puhujan mielestä lähivuosikymmeniä ajatellen erittäin suotuisat, katsoi hän valtiovallan näin harjoittavan sijoitustoimintaa, joka tulisi koitumaan ”sekä valtion itsensä että koko väestön menestykseksi”. Puhuja kiinnitti huomiota siihen, että kuljetustulot olivat kasvaneet huomattavasti viime vuosina. Suurin osa tästä on johtunut kauppalaivastojen rahdeista saaduista valuuttatuloista. ”Ajanmukainen kauppalaivasto pystyykin tehokkaimmin kilpailemaan kuljetuspalveluksista vaatimustason jatkuvasti noustessa!”⁷³

⁷¹ Pääkirjoitus: Kauppalaivastomme kehittäminen, Navigator 6/1970

⁷² HE 149/1970 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista ja leimaverolain muuttamisesta 13.11.1970

⁷³ Navigator Nro 1/1971: Kansanedustaja Erkki Haran puhe Eduskunnassa: Merenkulkuun kannattaa sijoittaa

Navigator-lehdessä julkaistiin myöhemmin luettelo suomalaisten varustamoiden poistoista aluksista 1970-71: ⁷⁴

varustamo	poistot aluksista (mk)	käyttöom.: alukset ennen poistoja (mk)	poisto %	om.taseen päiväys
Rederi Ab Sally	63.297.903,32	68.892.035,70	91,9	30.06.-71
Etelä-Suomen Laiva Oy	4.784.887,05	13.616.956,89	35,1	31.12.-70
Neste Oy	33.867.837,10	112.024.953,25	30,0	31.12.-70
Oy Tank-Tonnage Ab	2.001.661,37	7.341.661,37	27,3	31.12.-70
Höyrylaiva Oy Bore	6.538.000,00	24.123.000,00	27,1	31.12.-70
Ångfartygs Ab Alfa	7.462.437,69	31.630.082,09	23,6	31.12.-70
Suomen Höyrylaiva Oy	33.305.615,74	153.771.615,74	21,7	31.12.-70
Enso-Gutzeit Oy	69.731.594,64	330.440.110,83	21,1	31.12.-70
Avomeri Oy	1.530.000,00	7.904.733,40	19,4	30.06.-70

Myöhemmin, vuonna 1994 julkaistussa Navis Fennica – Suomen merenkulun historia -teoksessa sama kirjoittaja Matti Pietikäinen toteaa, että laki merenkulun veronhuojennuksista synnytti 1970-luvulla komean irtolastitonniiston maahamme. ⁷⁵ Alukset olivat pääasiallisesti kansainvälisessä hakurahtiliikenteessä, ja Suomen lippu liehui taas pitkästä ajasta kaikilla maailman merillä.

Hyvänä esimerkkinä vuoden 1970 veronhuojennuslain tuloksista lainataan vuonna 1977 Vapaavahti-lehdessä julkaistua Leena Leinon kirjoittamaa artikkelia ”Viljaa ja malmia ympäri maailman”, jossa kerrottiin Henry Nielsenin varustamon hoidossa olleen Suomalaisen teollisuuden tilaaman Sevilla-alussarjan valmistuneen. ”Suomen kauppalaivaston suurimman kuivarahtialuksen arvonimeä pitää tällä hetkellä hallussaan kymmenen laivaa. Oy Henry Nielsenin 35000 dwt-tonnisten sarjan viimeinen, ms Patricia, lähti huhtikuun alussa Sevillasta Italian kautta Pakistaniin. Espanjassa, samalla telakalla, on samanaikaisesti rakennettu Nielsenille lisäksi viiden 30 000 dw-tonnisten sarjaa, jonka viimeinen, ms. Puhos, valmistuu kesän alussa. Nämä 15 alusta tilattiin vuosina 1973-74. Kauppa oli suurin suomalaisen varustamon kerralla tekemä tilaus.” Kokonaisuutena alusten mainittiin lisäävän Suomen kauppatonnistoa tasan puolella miljoonalla dw-tonnilla. ⁷⁶

Yrjö Kaukiainen mainitsee merenkulun kannattavuudesta ja merkityksestä kansantaloudesta, että vuodesta 1950 vuoteen 1980 Suomen kauppalaivaston reaaliarvo kasvoi suunnilleen yhdeksänkertaiseksi, eli keskimäärin arvo lisääntyi joka vuosi lähes 8 prosenttia. Tämä kuvasti hänen mukaansa sitä, että investointiaste oli melkein yhtä korkea kuin purjelaivojen kultakauden lopulla sata vuotta aiemmin. Merenkulun tuottoon uskottiin, ja valtion myöntämät verohelpotuksetkin paransivat investointihalukkuutta. Hänen mukaansa vuosia 1961-1973 koskenut tutkimus merenkulun taloudellisesta tilasta osoitti, että varustamot tuottivat tyydyttävää ylijäämää, vaikkakin alalle tyypilliset suhdannevaihtelut olivat tuntuvia. ⁷⁷

⁷⁴ Navigator nro 5 / 1972: Matti Pietikäinen: ”Lakia merenkulun edistämiseksi on tarvittu vain kerran”

⁷⁵ Navis Fennica – Suomen merenkulun historia 2: Pietikäinen Matti: Hakurahtiliikennettä maailman merillä. WSOY Porvoo 1994

⁷⁶ Vapaavahti 7/1977. Merimiespalvelutoimisto MEPA: Leino, Leena: ”Viljaa ja malmia ympäri maailman”

⁷⁷ Kaukiainen Yrjö: Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1155, Tieto. Kariston Kirjapaino, Hämeenlinna 2008



Ms Peter lähestymässä Panaman kanavaa keväällä 1979⁷⁸
 Omistaja Oy Starckjohan Ab, varustamo Oy Henry Nielsen Ab

Vuoden 1977 luettelo Suomen suurimmista varustamoista: ⁷⁹

	laivoja	bruttovetoisuus	kantavuus
1. Henry Nielsen.....	21	424 334	731 742
2. Sally.....	15	373 250	654 922
3. Suomen Tankkilaiva.....	7	280 780	516 598
4. Finnlines.....	32	278 198	283 350
5. Neste.....	10	202 148	336 178
6. Lundqvist.....	10	125 646	215 306
7. Effoa.....	33	146 130	163 215
8. Palkki.....	1	73 843	141 000
9. Isku.....	1	73 843	141 000
10. Etelä-Suomen Laiva.....	6	45 093	67 800
11. Ilmari Tuuli.....	3	37 645	61 379
12. Bore.....	7	34 247	18 818
13. Gustaf Eriksson.....	20	32 449	47 551
14. Avomeri.....	6	20 800	20 165
15. Atlantic Trading.....	1	13 082	20 165

⁷⁸ Kuva: Tatu Korhonen, Ms Peter 1979

⁷⁹ Vapaavahti 7/1977. Merimiespalvelutoimisto MEPA: Leino, Leena: ”Viljaa ja malmia ympäri maailman”

6.9 Laki laivanvarustustoiminnan veronhuojennuksista 4/1978

Koska vuoden 1970 veronhuojennuslaki koski vain vuosina 1970-1978 toimitettavia verotuksia, oli tarpeellista saada aikaan uusi laki. Hallitus jättikin Eduskunnalle esityksen laiksi laivanvarustustoiminnan veronhuojennuksista 8.12.1977. Lakiesityksessä todettiin, että nyt oli pitkäaikaisten veronhuojennusten lisäksi merenkuluelinkeinoa tuettu myös valtion takauksin vuodesta 1972 lähtien. Maamme kauppalaivaston kehitykseen todettiin näillä toimenpiteillä olleen myönteinen vaikutus, mutta siitä huolimatta kauppalaivastomme kasvunopeus todettiin hitaammaksi kuin eräissä kilpailevissa maissa. Suomalaisten laivojen osuus ulkomaankauppamme tavaravaihdosta, josta ne ovat hoitaneet runsaan 80 prosenttia, oli vähentynyt. Vuonna 1976 kuljetetusta 35,3 milj. tonnista oli suomalaisten alusten osuus enää 48,9 prosenttia. Mainitun vuoden tuonnista oli suomalaisten alusten osuus 51,4 prosenttia ja viennistä 44 prosenttia. Vuosina 1970 ja 1974 olivat vastaavat prosenttiluvut tuonnin osalta 52,6 ja 53,3 sekä viennin osalta 42,1 ja 50,0. Tonnikilometreittäin mitattuna kotimaisen tonniston osuus ulkomaan merikuljetuksista oli ollut vuonna 1974 38,6 ja vuonna 1976 32,8 prosenttia. Kauppalaivaston saamalla rahtituloilla todettiin olevan merkittävä vaikutus maan vaihtotaseeseen. Vuonna 1976 bruttorahtitulot olivat kohonneet 1 856 milj. markkaan, josta 1 271 milj. markkaa oli kertynyt Suomen ja ulkomaiden välisestä liikenteestä ja loput kolmansien maiden välisistä kuljetuksista.⁸⁰

Lakiesityksen tekstissä todettiin siihenastisten merenkulun veronhuojennuslakien mukaan sekä kotimaasta että ulkomailta tilatut alukset olleen etuja myönnettäessä lähes samassa asemassa. Kotimaiset varustamot ovat kuitenkin tilanneet veronhuojennuksista huolimatta suomalaisilta telakoilta erittäin vähän aluksia. Tämä oli johtunut muun ohessa siitä, että ulkomaiset telakat ovat tarjonneet tilaajille sellaisia hinta- ja rahoitusetuja, joihin suomalaiset laivanrakentajat eivät ole pystyneet. Lisäksi suomalaiset varustamot olivat edeltävinä vuosina tarvinneet ensi sijassa sellaisia laivatyyppejä, joita suomalaiset telakat eivät valmistaneet. Kun Suomen telakkateollisuuden tilauskannan tuleville vuosille todettiin huolestuttavasti vähentyneen, haluttiin laivanvarustustoiminnan veronhuojennukset kohdentaa nyt siten, että niiden avulla tuettaisiin maamme telakkateollisuutta ja niiden työllisyyttä. Tämän vuoksi uusi veronhuojennuslaki ehdotettiin koskemaan vain kotimaassa rakennettavaksi tilattuja aluksia. Uuden lain mukaan myönnettäisiin aluksesta poisto tilausvuodesta alkaen, kuitenkin vain sellaiselle verovelvolliselle, jonka liiketoiminnasta suurin osa muodostuu laivanvarustustoiminnasta. Poisto saataisiin säännönmukaisesti vähentää vain laivanvarustustoiminnasta saadusta tulosta. Poiston määrä olisi rajoitettu 30 prosenttiin aluksen hankintamenosta verovuotta kohti. Käytettynä hankittuja aluksia veronhuojennukset eivät koskisi. Muutoin uuden lain mainittiin rakentuvan pääosin aikaisemmissa veronhuojennuslaeissa omaksutuille periaatteille.⁸¹ Uusi laki hyväksyttiin esitetynlaisena heti alkuvuodesta 1978.⁸²

⁸⁰ HE 235/1977 laiksi laivanvarustustoiminnan veronhuojennuksista 8.12.1977

⁸¹ HE 235/1977 laiksi laivanvarustustoiminnan veronhuojennuksista 8.12.1977

⁸² 4/1978 Laki laivanvarustustoiminnan veronhuojennuksista



Ms Pamina lastaamassa fosfaattia Safagassa Egyptissä kesällä 1981⁸³
Omistaja Oy Gustaf Paulig Ab, varustamo Oy Henry Nielsen Ab

Navigator-lehti haastatteli Suomen varustamoyhdistyksen toimitusjohtaja Per Forsskåhlin vuoden 1978 alussa. Haastattelija kysyi: “Niinsanottuun elvytykseen liittyen on hyväksytty laki veronhuojennuksista kotimaisten laivojen ostajille. Kuinka paljon uskotte tämän lain vaikuttavan nykyisessä taloudellisessa tilanteessa?” Toimitusjohtaja Forsskåhlin vastaus suoraan lainattuna kuvasti varustamoelinkeinon mielipidettä uudesta veronhuojennuslaista: “Eduskunnan äsken hyväksymän lain soveltamisala on erittäin rajoitettu, jopa siinä määrin, että aiheellisesti voidaan kysyä onko lainsäätäjän tarkoitus lainkaan ollut “elvyttää varustamotoimintaa” kuten lain nimestä saattaisi päätellä (Laki laivanvarustustoiminnan veronhuojennuksista) vai pelkästään pyrkiä suuntaamaan mahdolliset alustilaukset kotimaisille telakoille. Lain suomat mahdollisuudet veronmaksun jaksottamiselle voitaisiin näet hyväksikäyttää vain tilattaessa alus kotimaiselta telakalta vuosina 1978-1980. Koska kyseessä on ns. veronhuojennuslaki edellyttää sen hyväksikäyttö tietenkkin myös, että verovelvolliselle eli varustamolle syntyy verotettavaa tuloa. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa tämä on vähintäänkin epävarmaa. Ja vaikka muustakin tulosta kuin laivanvarustustoiminnasta saadusta saataisiin eräin edellytyksin tehdä ns. ennenaikaisia poistoja, en silti jaksaa uskoa monenkaan yrityksen tänään olevan poikkeuksellisten poisto-oikeuksien tarpeessa. Mutta vaikka tämänkin elvytystoimenpiteen vaikutukset jäävät vähäisiksi, saattaa se silti eräissä tapauksissa omalta osaltaan olla mukana myötävaikuttamassa alushankintasopimuksen solmimiseen suomalaisen telakan ja varustamon välillä.”⁸⁴

⁸³ Kuva: Tatu Korhonen, ms Pamina 1981

⁸⁴ Navigator 1/1978: ”Telakkatoimikunnan toimenpidesuositukseset”



Ms Lita Atlantilla keväällä 1982⁸⁵
Omistaja Ab Helsingfors Steamship Co. Ltd, varustamo Oy Henry Nielsen Ab

6.10 Laki merenkulun veronhuojennuksista 433/1981 muutoksineen

Vuoden 1978 veronhuojennuslaki koski vuosina 1978-1980 hankittuja aluksia ja sitä sovellettiin vuosilta 1978-83 toimitettavissa verotuksissa. Suomen kauppalaivaston kilpailukyvyyn säilyttäminen sekä merenkulun muusta elinkeinotoiminnasta poikkeavat piirteet olivat pääargumentit siihen, miksi tämän lain voimassaoloajan jälkeenkin tarvittaisiin edelleen verotuksellista erityissääntelyä. Tästä syystä hallitus ehdotti 15.4.1981, että merenkulun veronhuojennusten soveltamista jatkettaisiin säätämällä uusi veronhuojennuslaki. Varustamojen maksamien verojen määrä oli vuonna 1977 ollut 2,6 ja vuonna 1978 3,9 milj. markkaa.⁸⁶

Uusi merenkulun veronhuojennuksia koskevaan laki 433/1981 hyväksyttiin ja se astui voimaan heinäkuusta 1981 alkaen. Sen voimassaoloaika oli venytetty koskemaan verovuodet 1981-1990. Lakiin oli sisällytetty tilauspoistoa, jäämaksuluokkavähennystä sekä alushankinta- ja luokitusvarausta koskevat huojennussäännökset eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta samansisältöisinä kuin ne olivat edellisessä laissa (4/1978). Nämä poistot ja vähennykset voitiin pääsääntöisesti tehdä vain laivanvarustustoiminnan tuottamista tuloista ja edelleenkin ainoastaan Suomessa rakennettavista uusista aluksista. Laki rakentui vanhan pohjalle, joten uusi laki ei muuttanut myöskään sen pohjalta muotoutunutta verotuskäytäntöä. Olennaisin muutos edellisiin veronhuojennuksiin verrattuna tapahtui tuloksentasauskeinojen tilauspoiston ja alushankintavarauksen kohdalla. Tilauspoiston merkitys pienentyi ja alushankintavarauksen merkitys lisääntyi. Veronhuojennusten tuloverotusta lykkäävä vaikutus ei juurikaan muuttunut siitä, mikä se on ollut aikaisemmin voimassa olleiden veronhuojennuslakien mukaan.⁸⁷

⁸⁵ Kuva: Tatu Korhonen, ms Lita 1982

⁸⁶ HE 57/1981 laiksi merenkulun veronhuojennuksista 15.4.1981

⁸⁷ 433/1981 Laki merenkulun veronhuojennuksista 18.6.1981

Tätä viimeisintä veronhuojennuslakia muutettiin useita kertoja:

18.3.1983 annetun lainmuutoksen⁸⁸ lakiesityksen perusteluissa todettiin, että merenkulun veronhuojennuksista annetun lain mukaisesti myönnetään laivanisännistöyhtiöille kuten muillekin laivanvarustustoimintaa harjoittaville verovelvollisille periaatteessa kaikki sanotun lain mukaiset huojennukset. Kun laivanisännistöyhtiölle voi kuulua vain yksi alus, ei yhtiöön kuitenkaan voitaisi soveltaa lain alushankintavarausta koskevia säännöksiä, koska isännistöyhtiön alus tilauspoiston tekovuosina on telakalla rakenteilla eikä yhtiö sanottuina vuosina tuota vielä mitään tuloa. Tämän vuoksi ehdotettiin, että laivanisännistöyhtiölle myönnettäisiin muut sanotun lain mukaiset huojennukset paitsi tilauspoisto ja alushankintavaraus eli jäämaksuluokkavähennys ja luokitusvaraus, jotka yhtiö sitten voisi tehdä laivanvarustustoiminnan tuloistaan. Laivanisännät sitä vastoin eivät voisi itse saada merenkulun veronhuojennuksista annetun lain mukaisia huojennuksia isännistöaluksesta, koska sitä verotuksessa käsitellään yhtiön aluksena.⁸⁹

13.12.1985 hyväksytyssä laissa⁹⁰ pyrittiin tasoittamaan kansainvälisten suhdanteiden ja merenkulun rakennemuutoksen aiheuttamia ongelmia. Lakiesityksen todetaan, että merenkulun kannattavuus oli lähinnä sen tuolloisesta kustannusrakenteesta johtuen merkittävästi heikentynyt. Vaikka merenkulun heikkoa kannattavuutta ei katsottu juuri voitavan parantaa varustamoille myönnettävillä tuloverohuojennuksilla, pidettiin toisaalta tärkeänä, että merenkulun senhetkisiä verotuksellisia toimintaedellytyksiä ei ainakaan lähivuosina kavennettaisi. Tämän johdosta hallitus ehdotti, että merenkulun voimassa olleiden veronhuojennusten soveltamista jatkettaisiin viidellä vuodella. Laivanvarustustoiminnan tuloista saatiin siten edelleenkin vähentää alushankintavaraus ja luokitusvaraus sekä lisäksi tehdä vuosina 1986-1990 tilatuista aluksista ns. tilauspoisto. Näiden alusten hankintamenon sekä käyttökustannusten ennenaikaisen vähentämisen lisäksi myönnettiin jäävahvisteisista aluksista jäämaksuluokkavähennys.⁹¹

Ulkomaan liikenteessä toimivan Suomen kauppalaivaston kapasiteetti pieneni vuodesta 1984 vuoteen 1987 noin 2,36 milj. bruttorekisteritonniin 0,85 milj. bruttorekisteritonniin. Alusten lukumäärä väheni 190 aluksesta noin 100 alukseen. Tonniston pieneneminen koski pääasiassa lastialuksia. Vuonna 1988 kauppalaivaston pieneneminen pysähtyi ja seuraavana vuonna se kääntyi kasvuun. Vuonna 1989 kauppalaivaston vetoisuus oli 0,94 milj. bruttorekisteritonnia ja laivastoon kuului 111 alusta. Laivojen hankinnat lisääntyivät vuodesta 1987 vuoteen 1989 vajaasta 70 000 bruttorekisteritonniin 190 000 bruttorekisteritonniin. Vuoden 1989 hankinnoista puolet oli matkustaja-aluksia. Syynä Suomen kauppalaivaston pienenemiseen oli toisaalta alalla vallinnut huomattava ylikapasiteetti ja toisaalta Suomen korkean kustannustason synnyttämä laivojen niin sanottu ulosliputus, eli suomalaisten lastialusten myyminen ulkomaille perustetun tytäryhtiön omistukseen. Suomalaisten varustamojen epäsuorassa omistuksessa tai hoidossa 1980- ja 1990-lukujen vaihteessa

⁸⁸ 274/1983 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 1§:n muuttamisesta 18.3.1983

⁸⁹ HE 276/1982 laeiksi laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta ja merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 1§:n muuttamisesta 7.1.1983

⁹⁰ 950/1985 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 13.12.1985

⁹¹ HE 187/1985 laiksi merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamiseksi 19.11.1985

oli ulkomaan lipun alla purjehtivia aluksia, joiden yhteenlaskettu vetoisuus on suurempi kuin suomalaisen tonniston.⁹²

Kokonaisverouudistuksen myötä vuonna 1990 kiinnitettiin huomiota myös lakiin merenkulun veronhuojennuksista joillakin muutoksilla⁹³. Verouudistuksen tavoitteiden mukaisesti veronhuojennuksista annetuista erityislaeista pyrittiin luopumaan tai niitä ainakin olennaisesti supistamaan. Kuitenkin merenkulun veronhuojennuksista annetun lain mukaiset veronhuojennukset myönnettiin vielä vuodelta 1990 ja osittain sen jälkeenkin toimitettavassa verotuksessa.

Merenkulkuelinkeinoa tuettiin veronhuojennusten lisäksi myös suorilla tukimuodoilla, joita pidettiin veronhuojennuksia paremmin kohdennettavina sellaisiin investointeihin, joiden tekemistä pidettiin tarkoituksenmukaisena. Valtiovalta piti tärkeänä, ettei merenkulkuelinkeinon toimintaedellytyksiä heikennettäisi muuttamalla liian nopeasti tätä toimintaa harjoittavien yritysten jo varsin vakiintuneeksi muodostunutta lievää verokohtelua. Kokonaisverouudistuksen periaatteiden mukaisesti haluttiin kuitenkin luopua tilauspoistosta ja luokitusvarauksesta. Jäljelle jäävien veronhuojennuksien, eli alushankintavarauksen ja jäämaksuluokkavarauksen, käyttömahdollisuuksia jatkettiin kahdella vuodella.⁹⁴

Vuonna 1992 jatkettiin merenkulun veronhuojennuslakia vielä vuodella⁹⁵

Lakiesityksessä todettiin, että merenkulun veronhuojennuksista annetun lain mukaisia alushankintavarauksia oli yrityksillä taseissaan vuosina 1987-1991 keskimäärin 280 miljoonaa markkaa. Varauksiin sisältyvä yritysten saama koroton veroluotto oli arvoltaan noin 130 miljoonaa markkaa ja tästä veroluotosta saatu laskennallinen korkoetu vuosittain 10-15 miljoonaa markkaa. Jäämaksuluokkavähennyksiä oli vuosina 1988-1990 tehty keskimäärin 40 miljoonaa markkaa vuodessa. Vähennyksiin liittyvän verotuen määrä oli ollut vuosittain 15-20 miljoonaa markkaa. Merenkulun veronhuojennuksista annettua lakia ehdotettiin jatkettavaksi vielä vuodella siten, että huojennusten saamisperusteet pysyisivät entisellään. Esityksen julkistaloudellisiin vaikutuksiin vaikuttivat keskeisesti veronhuojennuksiin oikeuttavien laivainvestointien kehitys. Arvioitaessa esityksen verotuottovaikutuksia oli lisäksi otettu huomioon yhteisöjen suhteellisen verokannan alentaminen vuoden 1993 alusta.⁹⁶

Yritysverotusta oli vuoden 1993 alusta uudistettu siten, että yhteisöverokantaa on merkittävästi alennettu ja veropohjaa vastaavasti laajennettu. Vaikka yhteisöverokannan alennus 25 prosenttiin koski myös merenkulkualaa, tällä alalla toimivien yritysten keskeisiä verotettavan tulon laskentaan vaikuttavia tekijöitä eli alushankintavarausta ja jäämaksuluokkavähennystä ei vuoden 1993 verotuksessa vielä muutettu. 17.12.1993 hyväksyttiin jälleen uusi muutoslaki⁹⁷, jonka esityksen perusteluissa todettiin, että kansainvälisesti tarkastellen sekä alushankintavaraus että jäämaksuluokkavähennys olivat varsin ainutlaatuisia veronhuojennuksia. Taloudellisen kehityksen ja yhteistyön järjestön (OECD) tekemästä selvityksestä, joka koski jäsenmaissa käytössä olleita merenkulkualan tukimuotoja kävi ilmi, ettei

⁹² HE 183/1990 laiksi merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttumiseksi 5.10.1990

⁹³ 1101/1990 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 14.12.1990

⁹⁴ HE 183/1990 laiksi merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttumiseksi 5.10.1990

⁹⁵ 1543/1992 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 1543/1992

⁹⁶ HE laeiksi yhtiöveron hyvityksestä annetun lain ja merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 25.9.1992

⁹⁷ 1265/1993 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 17.12.1993

vastaavanlaisia tukimuotoja ollut käytössä muissa OECD:n jäsenmaissa. Varausmuodoista käytössä oli lähinnä vain jälleenhankintavaraus, jonka avulla voitiin joko kokonaan tai osittain ehkäistä aluksen luovutusvoiton välitön verotus. Verottamatta jätetty luovutusvoitto pienensi tällöin hankittavan uuden aluksen verotuksessa vähennyskelpoista hankintamenoa. Merenkulun veronhuojennuksia ehdotettiin jatkettavaksi siten, että vuosina 1994-1996 tilattujen alusten perusteella saataisiin tehdä jäämaksuluokkavähennys. Vähennyksen enimmäismäärä oli kolme prosenttia aluksen hankintamenosta ja se saatiin tehdä aluksen käyttöönottovuotena ja sitä seuraavana verovuotena. Jäämaksuluokkavähennyksen soveltamisedellytyksiä laajennettiin siten, että vähennys saatiin tehdä myös ulkomailta tilatuista aluksista. Uusia alushankintavaruuksia saanut enää tehdä. Yritysverouudistuksen periaatteiden mukaisesti siten, että ainoaksi merenkulun veronhuojennukseksi jäi jäämaksuluokkavähennys.⁹⁸

Uudet lait verohallinnosta ja verotusmenettelystä aiheuttivat vuonna 1995 muutoksia myös merenkulun veronhuojennuslakiin⁹⁹. Eri lakeihin tuli tehtäväksi lähinnä teknisluonteisia muutoksia, jotka liittyivät muun muassa verojen viivästysseuraamuksia koskevien säädösten uudistamiseen.¹⁰⁰

Vuonna 1996 jatkettiin ainoan jäljellejääneen veronhuojennuksen eli jäämaksuluokkavähennyksen voimassaoloaika vielä kahdella vuodella¹⁰¹. Merenkulun veronhuojennusjärjestelmän yleisempi uudistamistarve oli ollut esillä myös eduskunnan käsitellessä aikaisempia muutoslakeja. Uudistustyön ollessa vielä kesken oli liikenneministeriö ehdottanut, että merenkulkuelinkeinon tukemista jatkettaisiin tässä tilanteessa pidentämällä jäämaksuluokkavähennyksen voimassaoloaika. Jäämaksuluokkavähennyksen sai siis tehdä vielä vuosina 1997 ja 1998 tilattujen alusten perusteella. Muilta osin säädös säilyi ennallaan.¹⁰²

Vuoden 1999 lopulla muutettiin merenkulun veronhuojennuslakia vielä viimeisen kerran siten, että jäämaksuluokkavähennyksen voimassaoloaika jatkettiin kahdella vuodella, joten vähennys saatiin tehdä myös vuosilta 1999 ja 2000 toimitettavissa verotuksissa¹⁰³. Jäämaksuluokkavähennyksen tekemisen edellytyksiä muutettiin siten, että hankittavan aluksen tuli olla vähintään 100 rekisteritonnia ja että aluksen luovutuksen tuli tapahtua viimeistään 31. päivänä joulukuuta vuonna 2003. Aluksen tuli lisäksi olla tilattu Suomesta tai muusta Euroopan talousalueeseen kuuluvasta valtiosta. Muutokset olivat tarpeen, jotta tuki saatiin täyttämään Euroopan unionin neuvoston laivanrakennusteollisuudelle myönnettävän tuen uusien sääntöjen vahvistamisesta annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1540/98 säädetyt

⁹⁸ HE 199/1993 laeiksi kehitysalueelle tehtävien investointien korotetuista poistoista sekä leimaverolain 97 a §:n, kehitysalueiden veronhuojennuksista annetun lain 3 §:n ja merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 11.10.1993

⁹⁹ 1574/1995 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 8 ja 8a §:n muuttamisesta 18.12.1995

¹⁰⁰ HE 131/1995 verohallintolaiksi ja laiksi verotusmenettelystä sekä eiksi näihin liittyviksi laeiksi 6.10.1995

¹⁰¹ 1258/1996 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 6 ja 14 §:n muuttamisesta 30.12.1996

¹⁰² HE 238/1996 laeiksi elinkeinotulon verottamisesta annetun lain muuttamisesta ja 19 §:n väliaikaisesta muuttamisesta sekä arvonlisäverolain 15 ja 19 §:n ja merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 6 ja 14 §:n muuttamisesta 29.11.1996

¹⁰³ 1060/1999 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 6 ja 14 §:n muuttamisesta 26.11.1999

edellytykset ja ne voitaisiin hyväksyä Euroopan yhteisön valtiotukisääntöjen mukaisena tukena.¹⁰⁴



Ms Finnarctis¹⁰⁵
Rakennettu S.A. Juliana Constructora Gijonesa –telakalla Gijonissa (1978)
Omistaja Thomesto Oy, varustamo Oy Finlines Ltd¹⁰⁶

¹⁰⁴ HE 89/1999 laiksi merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 6 ja 14§:n muuttamisesta 1.10.1999

¹⁰⁵ Kuva: Tatu Korhonen, Ms Finnarctis 1983

¹⁰⁶ Pietikäinen, Matti: The Finlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998

7 ALUSHANKINTOJEN VALTIONTAKAUKSET

7.1 Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan toinen osamietintö

Kuten aikaisemmin kappaleessa 6.7 on kerrottu, asetti kauppa- ja teollisuusministeriö 12.6.1968 toimikunnan laatimaan suunnitelmaa kauppalaivaston tukemiseksi ja kehittämiseksi. Toimikunta jätti ensimmäisen osamietintönsä 15.5.1970 ja toisen osamietintönsä 11.3.1972. Navigator-lehti haastatteli toimikunnan puheenjohtajaa, hallitusneuvos Hakon Guveniusta heti toisen osamietinnön valmistumisen jälkeen. Kauppalaivaston rahoitusmahdollisuuksista sotien jälkeen hän totesi, että koska elinkeino on huomattavan pääomavaltainen, on pitkäjännitteisen merenkulkuohjelman sekä oman luototus- ja takausjärjestelyn puuttuminen olleet esteenä Suomen kauppalaivaston kehittymiselle. Merenkulkuelinkeino joutuu kilpailemaan rahoitusjärjestelyistä muiden elinkeinojen kanssa maamme niukoilla pääomamarkkinoilla. Tehokkaampaa rahoitusjärjestelmää hän piti tarpeellisena, jotta kauppalaivastoon saataisiin uutta ja nykyaikaista tonnistoa, joka pystyisi kilpailemaan vastaavan ulkolaisen tonniston kanssa näin varmistaen kuljetustehtävien hoidon ja maksutaseen tasapainottamisen.¹⁰⁷

Toimikunnan ensimmäisessä osamietinnössä oli esitetty merenkulun veronhuojennusjärjestelmän aikaansaamista, ja nyt ehdotettiin säädettäväksi lakia alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista. Ehdotuksen mukaan valtiontakauslaitos voisi myöntää valtiontakauksia laivanvarustustoimintaa harjoittavien yritysten alushankintojen rahoittamiseen myönnettyjen luottojen vakuudeksi. Takausluoton käyttötarkoituksena tulisi olla uuden nettovetoisuudeltaan vähintään 19 rekisteritonin tai enintään 10 vuotta vanhan samankokoisen aluksen hankkiminen Suomesta tai ulkomailta. Takauksia myönnettäessä tulisi kiinnittää huomiota lainoitettavan alushankinnan merkitykseen valuuttatulojen hankkimisen tai valuuttamenojen säästämisen tai ulkomaankaupan kuljetusten turvaamisen kannalta. Mietinnön mukaan takausluottoja voisi olla takaisin maksamatta yhteensä enintään 400 miljoonan markan määrä. Lisäksi valtioneuvosto voisi myöntää valtiontakauksia kiinnitysluottopankkien näiden luottojen myöntämistä varten ottamien yhteensä 400 miljoonaan markkaan nousevien lainojen, näiden korkojen ja luottoehtojen mukaisten muiden maksusuoritusten maksamisen vakuudeksi.¹⁰⁸

Puheenjohtaja, merenkulkuneuvos Heikki Holma käsitteli puheessaan Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen vuosijuhlassa 1973 muiden ajankohtaisten aiheiden lisäksi myös alushankintojen valtiontakauksia. Valtiovallan myötämielisyys merenkulkua kohtaan oli tullut esille myös siinä, että Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan II osamietinnön perusteella laadittu lakiehdotus alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista oli saanut Eduskunnan hyväksymisen. Toistaiseksi sen käytännöllinen merkitys oli ollut vaatimaton, jonka hän katsoi johtuvan alkuvaikeuksista. Joka tapauksessa toivottiin, että laki mahdollistaisi uusien laivojen hankkimisen ja tällä tavalla edistäisi Suomen merenkulun kehitystä. Hän penäsi myös uusia muotoja laivahankintojen

¹⁰⁷ Navigator 5/1972: ”Esitys kauppamerenkulun luotonsaannin helpottamiseksi”

¹⁰⁸ Navigator 5/1972: ”Esitys kauppamerenkulun luotonsaannin helpottamiseksi”

rahoittamiseksi, jotta normaali kasvuvauhti voisi säilyä, esimekiksi laivanisännistöyhtiömallin mukaisesti.¹⁰⁹

Valtiontakauslaitoksen johtaja Pentti Mäenpää esitteli Navigator-lehden sivuilla alushankintojen valtiontakauslain soveltamista. Laki antoi valtuudet valtiontakauksiin sellaisten luottojen vakuudeksi, joita kiinnitysluottopankit ottivat ulkomailta myöntääkseen alushankintaluottoja kotimaisille varustamoille (alushankintaluottojen rahoituslainat) sekä sellaisten luottojen vakuudeksi, joita varustamot saivat alushankintoja varten luottolaitoksista (alushankintaluotot). Valtioneuvoston antamien valtiontakauksien yhteissumman ylärajaksi oli asetettu 400 miljoonaa markkaa, joka sai enintään olla samanaikaisesti Valtiontakauslaitoksen vastuulla. Varustamon ja lainanantajan välisessä luottosuhteessa tarvittavan valtiontakauksen antoi siis Valtiontakauslaitos, jonka toiminta perustui ns. teollisuustakauslakiin¹¹⁰.

Valtiontakauslaitos kuului kauppa- ja teollisuusministeriön hallinnonalaan, eikä sen päätöksiin voinut hakea muutosta. Lain mukaan valtio vastasi laitoksen myöntämistä takauksista, jonka hallinnassa oli valtion tulo- ja menoarvion ulkopuolinen valtiontakausrahasto, johon suoritettiin valtiontakauksista perittävät maksut ja valtion tulo- ja menoarviosta siirretyt määrärahat. Vaikka valtiontakaus voitiin antaa myös sellaisen luoton vakuudeksi, jossa alus hankittiin ulkomailta, kiinnitettiin takauksia myönnettäessä huomiota myös kotimaisen teollisuuden työllisyyteen.

Valtiontakauslaitoksella oli mahdollisuus myöntää takauksia lainoille, joiden laina-aika voi enintään olla 20 vuotta. Alusluottojen osalta eivät näin pitkät takausajat kuitenkaan tulleet kysymykseen. Laitoksen antama takaus annettiin yleensä ns. laillisenä takauksena ja ulkomaalaisen luoton vakuudeksi myös omavelkaisenä takauksena. Valtiontakauslakien ratkaisemista varten pyrittiin yritystutkimuksilla selvittämään hakijayrityksen toimintapuitteet ja sekä sen tuloksen ja taloudellisen aseman kehitys. Kysymyksessä olleen hankkeen ja sen toteuttamiseksi tarvittavien varojen määrää ja rahoitusta selvitettiin myös. Yritystutkimuksia suorittivat Valtiontakauslaitoksen palveluksessa olleet yritystutkijat, ja tutkimuksen perusteina käytettiin myös hakijalta pyydettyjä selvityksiä ja ennusteita yrityskäynnin ohella. Tällainen hakemusten käsittely vaati aikaa varsinkin niissä tapauksissa, jossa hakijan asioita ei ennestään tunnettu. Haastateltava toivoi, että alushankintojen rahoituksen ja vakuuskysymysten suunnittelun tulisi tapahtua riittävän kiinteässä yhteydessä itse hankinnan suunnittelun kanssa. Merenkulkualalla alushankintaratkaisut tehtiin nähtävästi hyvin nopeasti.¹¹¹

7.2 Laki alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista 573/1972

31.5.1972 päivätyssä lakiesityksessä laiksi alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista¹¹² todettiin merenkuluelinkeinon merkityksen olevan sekä valtiontalouden että talouselämän kannalta huomattava. Kauppamerenkulkua pidettiin tärkeänä valuuttatulojen hankkija ja kauppamerenkulun ansaitsemista rahtituloista oli muodostumassa yhä merkittävämpi maksutasetta tukeva tekijä. Kauppalaivastoa suurentamalla ja uudenaikaistamalla voitaisiin merenkuluelinkeinon ansaitsemia

¹⁰⁹ Navigator 5/1973: ”Suomalainen tonnisto kansainvälisille kuljetusmarkkinoille – integroidut rahoitusresurssit tarpeen”

¹¹⁰ 375/1963 Laki pienteollisuuden ja keskisuuren teollisuuden sekä eräiden muiden elinkeinoalojen valtiontakauksista 4.7.1963

¹¹¹ Navigator 5/1973: Mäenpää, Pentti: ”Valtiontakaukset alushankintaluottojen vakuutena”

¹¹² 573/1972 Laki alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista 24.7.1972

valuuttatuloja lisätä ja ulkomaankauppamme tavarakuljetuksista ulkomaan valuutoissa maksettavia kuljetusmaksuja vähentää, jos oma tonnisto voisi hoitaa suuremman osan näistä tehtävistä. Lakiesityksessä todettiin, ettei suomalaisen tonniston osuutta kuljetustehtävistä oltu kyetty lisäämään, vaan päinvastoin oltiin menettämässä kuljetustehtäviä ulkomaalaiselle tonnistolle. Suomen kauppalaivaston sotien jälkeistä kehitystä ei kaikissa suhteissa voitu pitää tyydyttävänä. Sen kasvu ja uudenaikaistamisprosessi olivat olleet hitaampia kuin yleensä merenkulkumaissa. Myös kauppalaivaston valuuttapoliittinen aseman, Suomen lisääntyvän ulkomaankauppavaihdon sekä yli-ikäisen tonniston uudistamistarpeen kannalta pidettiin tärkeänä, että laivanvarustamotoimintaa harjoittavien yritysten toimintaedellytyksiä tuettaisiin. Merenkulkuelinkeinon suurimpia vaikeuksia olivat omien pääomien vähyys ja luotonsaantimahdollisuuksien riittämättömyys, mitkä tekijät muodostuivat esteiksi alushankintojen lisäämiselle ja tonniston uudistamiselle. Näitä haittoja oli myös valtion toimenpitein pyritty poistamaan myöntämällä tarkoitukseen lainoja ja valtiontakauksia. Useimmissa Suomen kanssa kilpailevissa merenkulkumaissa ajanmukaisen kauppalaivaston muodostamista oli johdonmukaisesti edistetty. Lakiehdotuksen mukaan Valtiontakauslaitos voisi myöntää valtiontakauksia suomalaisten laivanvarustamotoimintaa harjoittavien yritysten alushankintojen rahoittamiseen myönnettyjen luottojen vakuudeksi.¹¹³



Ms Finnsailor¹¹⁴

Rakennettu Rheinstahl Nordseewerke GmbH –telakalla Emdenissä (1972)
Omistaja Enso-Gutzeit Oy, varustamo Oy Finlines Ltd¹¹⁵

Lakiesitys hyväksyttiin 24.7.1972. Viisi vuotta myöhemmin, vuoden 1977 lopulla lakia muutettiin ja hyväksyttävien valtiontakausten luottokohteita laajennettiin¹¹⁶. Valtiontakauksia voitiin nyt myöntää paitsi alusten hankintaa varten otettujen luottojen vakuudeksi, myös sellaisten luottojen vakuudeksi, jotka olisivat tarpeen aluksen muutos-, korjaus- tai parannustöitä varten, taikka alushankinnan vakauttamiseksi. Alushankinnan rahoittamisen vakauttamisesta oli kyse muun muassa silloin kun aluksen hankkimiseen otettujen lainojen maksujen maksuaikaa pidennettiin tai uutta luottoa otettiin tällaisten lainojen korkojen ja kuoletusten maksamiseen. Muutokset lakiin palvelivat silloisessa taloudellisessa tilanteessa

¹¹³ HE 121/1972 laiksi alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista 31.5.1972

¹¹⁴ Kuva: Tatu Korhonen: Ms Finnsailor (II)

¹¹⁵ Pietikäinen, Matti: The Finlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998

¹¹⁶ 1031/1977 Laki alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista annetun lain muuttamisesta 23.12.1977

samoja päämääriä kuin valtioneuvokset uusien tai hyväkuntoisten alusten hankkimiseen aiemmin ennen rahtilamaa vallinneissa olosuhteissa, sillä hankintojen kanssa samanarvoisina haluttiin pitää pyrkimyksiä vaatimukset täyttävän tonniston säilyttämiseksi Suomen lipun alla. Valtioneuvoksia myönnettäessä oli siihen mennessä takausten vastavakuudeksi yleensä hyväksytty vastaavat aluskiinnitykset etuoikeusjärjestyksessä 70-100 %:iin uuden aluksen hankintahinnasta. Kun alusten käyvät arvot olivat rahtimarkkinoilla vallinneen laman vuoksi pudonneet jopa puoleen alkuperäisestä hankintahinnasta, muutuivat Valtioneuvokslaitoksen vastavakuudet varsin heikoiksi.¹¹⁷

Lakia alushankintoihin myönnettävistä valtioneuvoksista muutettiin useita kertoja:

23.12.1977¹¹⁸ muutettiin lakia alushankintoihin myönnettävistä valtioneuvoksista siten, että valtioneuvoksia voitiin myöntää paitsi alusten hankintaa varten otettujen luottojen vakuudeksi, myös sellaisten luottojen vakuudeksi, jotka olivat tarpeen aluksen muutos-, korjaus- tai parannustöitä varten, taikka alushankinnan vakauttamiseksi.¹¹⁹

5.5.1978¹²⁰ tehtiin valtioneuvokslakeihin muutoksia, jotka tarkensivat niiden soveltamista Kauppakaaren panttausta koskevissa tapauksissa.¹²¹

27.11.1981¹²² muutettiin lakia siten, että valtioneuvokusten myöntämismahdollisuuksia lisättiin ja että niiden sidonnaisuutta yrityksiltä vaadittaviin vakuuksiin lievennettiin. Lakia laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvoksista ja lakia teollisuudelle vesiensuojeluinvestointeihin myönnettävistä valtioneuvoksista muutettiin siten, että kotimaistenkin luottojen valtioneuvokset voitiin antaa omavelkaisina.¹²³

31.12.1985¹²⁴ muutoksen tausta oli se, että valtiovallan mielestä tuli kotimaahan tapahtuvien alustoimitusten rahoitusehdot saattaa kilpailukykyisiksi ulkomailta suoritettavien toimitusten kanssa sekä pyrkimys saada kotimaiselle varustamolle sen tilassa aluksen Suomesta vastaavat rahoitusehdot kuin ulkomaiselle varustamolle.

¹¹⁷ HE 206/1977 laiksi alushankintoihin myönnettävistä valtioneuvoksista annetun lain muuttamisesta 28.10.1977

¹¹⁸ 1031/1977 Laki alushankintoihin myönnettävistä valtioneuvoksista annetun lain muuttamisesta 23.12.1977

¹¹⁹ HE 206/1977 laiksi alushankintoihin myönnettävistä valtioneuvoksista annetun lain muuttamisesta 28.10.1977

¹²⁰ 329/1978 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvoksista annetun lain 3 §:n muuttamisesta 5.5.1978

¹²¹ Hallituksen esitys 28/1978 1) laiksi pienteollisuuden ja keskisuuren teollisuuden sekä eräiden muiden elinkeinoalojen valtioneuvoksista annetun lain muuttamisesta, 2) laiksi laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvoksista annetun lain 3 §:n muuttamisesta ja 3) laiksi teollisuudelle vesiensuojeluinvestointeihin myönnettävistä valtioneuvoksista annetun lain 2 §:n muuttamisesta

¹²² 811/1981 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvoksista annetun lain muuttamisesta 27.11.1981

¹²³ Hallituksen esitys 111/1981 laiksi eräiden valtioneuvokustoimintaa koskevien lakien muuttamisesta 1981

¹²⁴ 1094/1985 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvoksista annetun lain muuttamisesta 31.12.1985

Näin voitiin parantaa maamme laivanrakennusteollisuuden ja varustamoelinkeinojen kansainvälistä kilpailukykyä. Välillisesti sitten myös edistettiin työllisyyttä molemmilla elinkeinonaloilla. Lainmuutos oli pakko tehdä toisen tukilain aikaansaamiseksi. Lain kotimaasta tapahtuvaan aluksen hankintaan myönnettävistä korkotukilainoista mukaan Suomen Vientiluotto Oy myönsi kotimaasta tapahtuvien alushankintojen rahoittamiseen sellaisia luottoja, joista valtio maksaa korkotukea. Suomen Vientiluotto Oy:n rahoitusjärjestelyt edellyttivät myös, että alushankintoihin liittyvien luottojen vakuudeksi voidaan antaa valtioneuvoston takauksia. Tämän vuoksi tulisi lakia laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvoston takauksista erään kohdin muuttaa.

Heti lain alushankintoihin myönnettävistä valtioneuvoston takauksista tultua voimaan, käsiteltiin sen ensimmäisenä voimassaolovuonna alustakaushakemuksia 1.8.-31.12.1972 jo seuraavasti:¹²⁵

Saapunut hakemuksia	8 kpl	48 273 536 mk
Myönteinen päätös	4 kpl	2 500 000 mk
Kielteinen päätös	1 kpl	600 000 mk
Rauennut	-	-
Siirtynyt vuodelle 1973	3 kpl	45 173 536 mk

3.2.1989¹²⁶ oli lakia muutettava, koska Vientitakuulaitos ja Valtioneuvoston takauslaitos sekä eräiltä osin niiden toiminnot haluttiin yhdistää muodostamalla niistä kauppa- ja teollisuusministeriön hallinnonalaan kuuluva Valtioneuvoston takauskeskus. Laitosten yhdistämisellä pyrittiin edistämään yritysten investointeja ja vientitoimintaa edistää aikaisempaa yhtenäisemmin toimenpitein. Vientitakuutoiminnan ja valtioneuvoston takauslaitoksen toiminnan asiantuntemus ja ohjaus haluttiin toimenpiteen johdosta saada yksiin käsiin. Tätä pidettiin mahdollisena, vaikka vientitakuutoiminta pidettäisiin rahoituksellisesti erillään muusta takauskeskuksen toiminnasta. Yhdistämisellä haluttiin selkeyttää valtion erityisrahoitustoimintaa.¹²⁷

23.11.1990¹²⁸ lainmuutoksen taustalla oli se, että alkuperäisessä laissa säädetty takausvaltuus uhkasi tulla kokonaan käytetyksi, mikäli tuolloin käsiteltävänä olleet alustakaushakemukset hyväksyttäisiin. Taattuihin lainoihin liittyvien lyhennyksistä vapaiden vuosien johdosta takausvastuun katsottiin lähivuosina pysyvän lähes muuttumattomana. Tämän vuoksi haluttiin takausvaltuutta korotettaa 3.000 miljoonasta markasta siten, että takausluottoja saisi samanaikaisesti olla takaisin maksamatta enintään 5.000 miljoonan markan määrä korkoja ja muita pääoman lisäksi mahdollisesti maksettavia suorituksia mukaan lukematta. Säännös jäi muilta osin ennalleen.¹²⁹

¹²⁵ Valtioneuvoston kertomus vuoden 1972 toiminnasta: Kauppa- ja teollisuusministeriö.

Valtioneuvosto 1973. Eduskunnan kirjasto

¹²⁶ 114/1989 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvoston takauksista annetun lain muuttamisesta 3.2.1989

¹²⁷ HE 201/1988 laiksi alushankintoihin myönnettävistä valtioneuvoston takauksista annetun lain muuttamisesta 1988

¹²⁸ 998/1990 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvoston takauksista annetun lain muuttamisesta 23.11.1990

¹²⁹ HE 115/1990 laiksi laivanrakennus- tai laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvoston takauksista annetun lain 5 §:n muuttamisesta.

8 ULKOMAANLIIKENTEN KAUPPA-ALUSLUETTELO

8.1 Kauppa-alusluettelon taustaa

Finnlines Oyj:n osavuositarkastuksessa 11.6.1991 toteaa toimitusjohtaja Antti Lagerroos lähiajan näkymistä seuraavaa: ”Loppuvuoden näkymiä heikentää Suomen kansantaloutta koetteleva lama. Toukokuun suomalaisissa satamissa oli yli kolmekymmentä laitonta lakkoo, jotka vaikeuttivat varustamon toimintaa ja aiheuttivat taloudellisia menetyksiä. Kesäkuun 2. päivänä alkanut satama-alan lakko heikentää erityisesti varustamon, ja pitkään jatkuen merkittävästi koko yhtymän tulospäätelmiä. Valtiovallan linjattomuus merenkulkupolitiikassa ja sen aiheuttama epävarmuus Suomen lippua käyttävän kauppalaivaston kansainvälisistä kilpailuedellytyksistä pakottaa yhtiön harkitsemaan Suomen lipun käyttökelpoisuutta myös Suomeen liikennöivissä aluksissaan. Toimenpiteitä kustannusten karsimiseksi ja toiminnan tehostamiseksi ja sopeuttamiseksi vallitseviin olosuhteisiin tullaan jatkamaan aiempien suunnitelmien mukaisesti.”¹³⁰

Finnlines Oyj:n toisessa osavuositarkastuksessa, joka on päivätty 14.10.1991 olivat toimitusjohtaja Lagerroosin äänenpainot kovenneet: ”Mikäli laivarekisteritoimikunnan 15.8.1991 jättämän mietinnön mukaista lakia ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta ei säädetä, yhtiö harkitsee Suomen lippua käyttävän laivastonsa ulosliputtamista. Ulkomaankaupan vähentymisen takia, suoritetuissa ja meneillään olevista toiminnan tehostamistoimenpiteistä huolimatta, yhtymän koko vuoden tulos tulee olemaan heikko.”¹³¹

Hallituksen esitys kauppa-alusluettelosta annettiin Eduskunnalle 4.10.1991. Lakiesityksen perusteluissa tuodaan esille laajasti Suomen erityisolosuhteet, erityisesti talvi jääneen ja matalat, vaikeakulkuiset väylät, jotka asettavat erityisvaatimuksia sekä käytettävälle tonnistolle että merenkulkijoiden osaamiselle. Ulkomaankaupan kuljetusten jatkuminen Suomen erityisolosuhteissa katsottiin lakiesityksen mukaan voitavan turvata parhaiten siten, että riittävä osa tonnistosta on Suomen lipun alla. Myös mahdollisten poikkeusolosuhteiden varalta haluttiin Suomella olevan riittävän suuri ja monipuolinen kauppalaivasto, jolla voitaisiin hoitaa välttämättömät kuljetukset myös sellaisessa tilanteessa, jossa ulkomaiset alukset poistuisivat Suomen merikuljetuksista. Kauppalaivaston pienemisen pelättiin johtavan myös merenkulkualan työpaikkojen vähenemiseen, mikä vähentäisi edelleen merenkulkualaa kohtaan kiinnostusta ammattina. Pelättiin, että jo 1990-luvulla saatettaisiin ajautua tilanteeseen, jossa maastamme ei löydy riittävästi merenkulullisen ammattitaidon omaavia henkilöitä tarvittaviin maapuolen ammatteihin, kuten esimerkiksi luotsilaitoksen ja muun merenkulkuhallinnon palvelukseen. Suomalaisen lastialusten kilpailukykyyn turvaamiseksi ja Suomen merenkulun kehittämiseksi sekä riittävän suomalaisen merenkulkijaväestön säilyttämiseksi katsottiin tarvittavan erityistoimenpiteitä, joilla suomalaisten lastialusten kustannustaso saatettaisiin ainakin likimain samalle tasolle kuin muissa Pohjoismaissa. Toimenpiteiden haluttiin olevan sellaisia, että varustamot voisivat

¹³⁰ Finnlines Oyj osavuositarkastus 1.1.-30.4.1991: Lagerroos Antti: ”Lähiajan näkymät” 11.6.1991

¹³¹ Finnlines Oyj osavuositarkastus 1.1.-31.8.1991: Lagerroos Antti: ”Lähiajan näkymiä” 14.10.1991

suunnitella toimintaansa pitkäjänteisesti ja toteuttaa alusinvestointinsa, koska rahtaussopimukset teollisuuden kanssa tehtiin yleensä pitkäaikaisiksi.¹³²



Ms Finnfighter (taustalla) Kreikassa 1984¹³³

Lakiesityksessä kalkyloitiin, että jos varustamoille myönnettäisiin merenkulkijoiden ennakonpidätyksiä ja lähdeveroja sekä työnantajan sosiaaliturvamaksuja vastaava määräraha, suomalaisten alusten miehityskustannusten laskettiin alenevan keskimäärin noin 30 prosenttia, jolloin alukset saataisiin likimain samalla kustannustasolle kuin ruotsalaiset valtion tukea saavat alukset. Ero norjalaisten ja tanskalaisten alusten miehityskustannuksiin jäisi tämänkin jälkeen aluksesta riippuen noin 20-50 prosenttiin. Kun tavoitteeksi asetettaisiin alentaa suomalaisten alusten miehityskustannuksia samalle tasolle norjalaisten ja tanskalaistenkin alusten kanssa, tuli vaihtoehtona valtion tuelle kysymykseen Norjan ja Tanskan tavoin halvan ulkomaisen työvoiman käyttämättömyys. Koska kustannuserot vaihtelevat aluskohtaisesti, ei laskelmissa voitu antaa yksiselitteistä vastausta siihen, montako ulkomaista työntekijää suomalaisilla aluksilla tarvittaisiin, jotta niiden miehityskustannukset olisivat samalla tasolla kilpailijamaiden alusten kanssa, koska vertailu riippui olennaisesti siitä millaista miehitystä kilpailijamaiden aluksilla käytettäisiin. Eräiden alusten kohdalla kilpailutilanteen katsottiin edellyttävän, että ainakin pääosa miehistöstä olisi halvan kustannustason merenkulkijoita, eräiden

¹³² HE 119/1991 laeiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta sekä sairaskuutuslain, kuntoutusrahain, merimieseläkelain 1 §:n ja työttömyyskassalain muuttamisesta sekä ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailukykyedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta 4.10.1991

¹³³ Kuva: Tatu Korhonen, Ms Finnfighter 1984

toisten alusten kohdalla taas katsottiin, ettei tarvetta halpatyövoiman käyttöön edes olisi.¹³⁴

Lain tultua voimaan vuoden 1991 toiseksi viimeisenä päivänä, kommentoi Finnlines Oyj:n toimitusjohtaja Lagerroos vuoden 1992 ensimmäisessä osavuosikatsauksessaan 9.6.1992 lähiajan näkymiä seuraavasti: ”Viime vuoden lopulla syntynyt ratkaisu ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta ja siihen liittynyt työehtosopimus olivat askeleita oikeaan suuntaan, koska ne alensivat Suomen lippua käyttävien kauppa-alusten miehityskustannuksia keskimäärin 35 %. Myönteisestä kehityksestä huolimatta miehityskustannuksemme ovat edelleen selvästi pääkilpailijamaitamme korkeammat. Alun perin kaksivuotiseksi tarkoitettu sopimus saattaa käytännössä supistua noin vuoden mittaiseksi. Yhtymä ei voi jäädä odottamaan vuoden 1993 lokakuuta, jolloin työehtosopimus päättyy. Pysyvämmälle ja pitkäjänteisemmälle pohjalle rakentuva neuvottelutulos, joka varmistaa kilpailukyvyn kehittymisen pääkilpailijamaiden tasolle lähivuosina, on saatava aikaan vuoden kuluessa.”¹³⁵

Vuoden 1993 Finnlinesin ensimmäisessä osavuosikatsauksessa 14.6.1993 varoitellaan seurauksista, mikäli kauppa-alusluetteloin mukaisiin sopimuksiin ei päästä: ”Loppuvuoden tuloskehitys on riippuvainen vientimaidemme talouskehityksestä, joka on kääntynyt laskuun sekä Suomen viennin kilpailukyvästä. Yhtymän toimialojen kaikki työehtosopimukset päättyvät 31.10.1993. Yhtiö varautuu säilyttämään kilpailukykyä myös siinä tilanteessa, että ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelolakiin liittyvistä sopimuksista ja työehtosopimuksista ei päästä tyydyttävään ratkaisuun.”¹³⁶

Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelotukea pidettiin tärkeimpänä 1990-luvulla Suomessa toteutettuna merenkulupoliittisena ratkaisuna. Lain voimaan tulon jälkeen työmarkkinaosapuolet sopivat työvoimakustannusten alentamisesta 10 %:lla. Niistä sovittiin pääosin aluskohtaisesti varustamon ja työntekijäjärjestöjen kesken. Ulkomaanliikenteen pientonnistosopimusta noudattavilla aluksilla ei palkkoja kuitenkaan alennettu, koska niitä katsottiin alennetun jo 1987 pientonnistosopimuksen mukaisesti. Lain nojalla maksettavan tuen avulla voitiin alentaa alusten työvoimakustannuksia noin 28 %. Merenkulkualan työmarkkinajärjestöjen väliset sopimukset huomioon ottaen kustannusten alenemisen kokonaisvaikutuksen suuruudeksi arvioitiin noin 35 %. Toukokuun lopussa 1998 kauppa-alusluetteloon oli merkitty 98 alusta (1,01 miljoonaa bruttotonnia). Esimerkiksi valtion vuoden 1998 talousarviossa tuen maksamiseen oli varattu 130 miljoonaa markkaa.¹³⁷

Helsingin Sanomat uutisoi 2.11.1991 lakiesitystä kauppa-alusluettelosta dramaattisesti: ”Merimies jää rannalle – merimiesten työpaikat ja edut ovat katoamassa” Juttu jatkuu tummansävyisenä: ”Muutaman viikon kuluttua ratkeaa,

¹³⁴ HE 119/1991 laeiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta sekä sairausvakuutuslain, kuntoutusrahalain, merimieseläkelain 1 §:n ja työttömyyskassalain muuttamisesta sekä ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailukykyedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta 4.10.1991

¹³⁵ Finnlines Oyj:n osavuosikatsaus 1.1.-30.4.1992: Lagerroos Antti: ”Lähiajan näkymät” 9.6.1992

¹³⁶ Finnlines Oyj osavuosikatsaus 1.1.-30.4.1993: Lagerroos Antti: ”Yhtymän lähiajan näkymät” 14.6.1993

¹³⁷ Selvitys merenkuluelinkeinon verotuksesta ja tukitoimenpiteistä. Valtiovarainministeriö / Liikenneministeriö/Merenkululaitos. Helsinki 1998. Eduskunnan kirjasto

katoavatko kauppalaivat Suomen lipun alta. Joka tapauksessa suomalaisella merimiehellä on edessään vain huonoja vaihtoehtoja.” Laman ollessa pahimmillaan todettiin parintuhannen työpaikan kohtalon olevan vain pisaran vellovassa ennätystyöttömyydessä. Lehtijutussa arvioitiin, että rekisterilaista tulisi lisäksi ennakkopäätös, johon vedoten monilla muillakin aloilla voitaisiin ryhtyä vaatimaan työvoiman halpatuontia. Seuraavaksi syrjäytettäisiin rekkakuskit, ravintolahenkilökunta ja rakennusmiehet.¹³⁸



Maltan lipun alla purjehtivan, englantilais-ulkovirolaisen laivanvarustustamon aluksen skorsteenimerkki Atlantilla 1987¹³⁹

Kauppa-alusluettelolain tarkoituksena oli ollut turvata laissa tarkoitettujen suomalaisten alusten kilpailukyky kansainvälisessä liikenteessä sekä huoltovarmuus kriisitilanteissa Suomen lipun alla olevalla tonnistolla. Kauppa-alusluettelolaki säädettiin tilanteessa, jossa pidettiin vakavana uhkana suomalaisen ulkomaanliikenteessä toimivan kauppalaivaston siirtymistä muiden, työvoimakustannuksiltaan edullisempien lippujen alle.¹⁴⁰

¹³⁸ Helsingin Sanomat; Sunnuntai: ”Merimies jää rannalle – merimiesten työpaikat ja edut ovat katoamassa. 2.11.1991

¹³⁹ Kuva: Tatu Korhonen, Ms Kardla 1986-87

¹⁴⁰ HE 115/2007 laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta 12.10.2007

8.2 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 1707/1991

Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta astui voimaan 30.12.1991¹⁴¹. Lain mukaiseen merenkulkuhallituksen pitämään luetteloon merkityllä aluksella sovellettiin sellaista erityisjärjestelyä, että omistamallaan tällaisella aluksella laivanvarustustoimintaa harjoittavalle suomalaiselle yhteisölle maksettiin tietyin edellytyksin valtion varoista ensinnäkin yleisesti verovelvollisen merenkulkijan alukselta saamasta merityötulosta toimitettua ennakonpidätystä, johon sisältyi työntekijän kansaneläke- ja sairausvakuutusmaksu, ja maksettua työnantajan sosiaaliturvamaksua vastaava määrä. Rajoitetusti verovelvollisen merenkulkijan kyseisellä aluksella tehdystä työstä saamasta palkkatulosta perittyä lähdeveroa ja maksettua työnantajan sosiaaliturvamaksua vastaava määrä maksettiin niin ikään valtion varoista. Merenkulkijoiden ja varustamojen verotus säilyi ennallaan. Maksupäätökset annettiin merenkulkuhallituksen tehtäväksi. Edellytyksenä edellä mainitun tuen suorittamiseksi valtion varoista oli, että aluksen miehityskustannukset ja alukseen kohdistuvat muut työvoimakustannukset oli saatettu sellaiselle tasolle, että ne, tuki huomioon ottaen, mahdollistivat kannattavan toiminnan kansainvälisessä liikenteessä verrattuna sellaisiin aluksiin, jotka kulkivat vastaavassa liikenteessä ja jotka olivat vertailukelpoisten maiden vastaavien järjestelmien piirissä.¹⁴²

Lain mukaan lastialus voitiin pääsääntöisesti merkitä kauppa-alusluetteloon, kun

- 1) alus oli merkitty Suomen alusrekisteriin
- 2) alusta käytettiin pääasiassa ulkomaanliikenteeseen
- 3) alus oli enintään 20 vuotta vanha merkintävuoden alussa
- 4) varustamon Suomen liikenteessä olevien lastialusten miehistöistä yhteensä on vähintään 50 % suomalaisia

Lain voimaantullessa hyväksyttiin rekisteriin merkittäväksi myös enintään 25 vuotta vanhat alukset. Samaten säännöllisesti ulkomaanliikenteessä lastiproomuja hinaavat tai työntävät alukset hyväksyttiin, samoin kuin sellaiset matkustaja-aluksiksi katsastetut lastialukset, joissa oli enintään 60 matkustajapaikkaa. Kolmansien maiden välillä liikennöivä suomalainen risteilyaluskin voitiin hyväksyä. Kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella työskenteleviin ulkomaalaisiin ei sovellettu ulkomaalaislain mukaista työlupamenettelyä.¹⁴³

¹⁴¹ 1701/1991 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30.12.1991

¹⁴² HE 119/1991 laeiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta sekä sairausvakuutuslain, kuntoutusrahalain, merimieseläkelain 1 §:n ja työttömyyskassalain muuttamisesta sekä ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailukykyedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta 4.10.1991

¹⁴³ 1707/1991 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30.12.1991



Ms Tallink koeajolla 1990¹⁴⁴
Rakennettu Dubigeon-Normandie S.A:n telakalla Nantes'issa (1971)
Ostettu takaisin Suomeen 1989
Omistaja: Palkkiyhtymä Oy, varustamo FG-Shipping Oy Ab¹⁴⁵

30.12.1992 muutettiin lain 1 §:ää, jolloin vaatimus siitä, että varustamon Suomeen suuntautuvassa liikenteessä olevien lastialusten laivaväen kokonaisuudesta on puolet vähintään Suomen kansalaisia, muutettiin vaatimukseksi, että heidän on oltava Euroopan talousalueen valtioiden kansalaisia. Samalla säädettiin, että yli 20 vuotta vanha alus voitaisiin hyväksyä turvallisuustarkastuksen jälkeen. Matkustajalastialusten matkustajapaikkojen lukumäärää nostettiin 120:een¹⁴⁶. Muutokset liittyivät Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen (ETA-sopimus) voimaantuloon¹⁴⁷

3.3.1995 annettiin muutoslaki, joka koski lain 12 §:n korkomääräyksiä.¹⁴⁸ Muutokset perustuivat korkolain muutoksiin¹⁴⁹.

23.12.1999 muutettiin väliaikaisesti lain 4 §:ää, jolloin lisättiin valtion varoista myönnettäviin tukiin vuodelle 2000 myös määrä, joka vastasi 40 % työnantajan

¹⁴⁴ Kuva: Tatu Korhonen: Ms Tallink koeajolla 1990

¹⁴⁵ Pietikäinen, Matti: The Finlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998

¹⁴⁶ 1611/1992 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta 30.12.1992

¹⁴⁷ HE 263/1992 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta 23.10.1992

¹⁴⁸ 295/1995 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 12 §:n muuttamisesta 3.3.1995

¹⁴⁹ HE 292/1994 laeiksi korkolain sekä eräiden muiden lakien viivästysseuraamuksia koskevien säännösten muuttamisesta 31.1.1995

merimieseläkevakuutusmaksusta.¹⁵⁰ Muutosta perusteltiin sillä, että Suomen kauppalaivaston kilpailukykyä saataisiin lastialusten osalta sen avulla lähemmäksi useimpien EU:n jäsenvaltioiden lastialusten kilpailukykyä. Merimieseläkelain mukaan tämän lain mukaan vakuutettu työntekijä ja hänen työnantajansa olivat kumpikin velvollisia suorittamaan saman suuruisen vakuutusmaksun Merimieseläkekassalle. Vakuutusmaksun vahvisti sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö. Lainmuutoksen hetkellä vakuutusmaksun suuruus oli sekä työntekijöille että työnantajille 10 prosenttia palkkasummasta.¹⁵¹

3.11.2000 muutettiin ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:ää, jolloin siihen lisättiin myös työnantajan sosiaaliturva-, merimieseläkevakuutus-, työttömyysvakuutus-, ryhmähenki-, vapaa-ajan ryhmähenki- ja vapaa-ajan lisävakuutusvakuutusmaksuja vastaavat tukisummat.¹⁵² Se, että asetuksella määrättiin tämä muutos erikseen tulevaksi voimaan 10.4.2001, johtui siitä, että nyt tukien käyttöönnotot edellyttivät EU:n komission hyväksymistä¹⁵³. Lakiesityksessä annetaan mm. seuraavat ajankohtaiset perustelut lain tarpeellisuudesta: ”Ehdotettujen merenkulkupoliittisten ratkaisujen viivästyminen on jo nyt johtanut siihen, että useimmat vuonna 1999 valmistuneet uudisrakennukset rekisteröitiin suoraan ulkomaille. Tällä hetkellä useat varustamot ovat käynnistäneet yhteistoiminnasta yrityksissä annetun lain mukaiset YT-neuvottelut merihenkilöstönsä kanssa suunnitteilla olevien ulosliputusten takia. Lähinnä vain pienempiä varustamoita edustavan Rahtialusyhdistys r.y:n jäsenet (noin 40 pientonnistolaivaa ja noin 600 merenkulkijaa) sekä hiilentuontia harjoittava varustamo (viisi laivaa ja noin 160 merenkulkijaa) ovat todenneet, etteivät ne tällä hetkellä suunnittele ulosliputuksia. Jollei ehdotuksia toteuteta, näyttää selvältä, että eräitä lastialuksia siirrettäisiin välittömästi ulkomaan lipun alle. Ensi vaiheessa ulosliputus tulisi koskemaan noin 20:tä alusta ja noin 600 suomalaisen merenkulkijan työpaikkaa. Pitemmällä aikavälillä kielteiset vaikutukset tulisivat edelleen lisääntymään ulosliputusten jatkuessa ja varustamoyritysten siirtäessä toimintaansa muihin maihin. Eräät suuret varustamot ovat ilmoittaneet, että ne tulisivat asteittain siirtämään koko tonnistonsa ulkomaille, jolloin myös suomalaiset työpaikat vähitellen katoaisivat.”¹⁵⁴

21.12.2001 muutettiin lain 1 ja 4 §:ää, jolloin mm. matkustaja-aluksen tuki muutettiin 97 %:ksi merenkulkijoiden merityötulosta.¹⁵⁵ Tämä muutos määrättiin asetuksella voimaan tulevaksi 15.4.2002¹⁵⁶. Lakiesityksen perusteluissa viitataan mm. siihen, että Viron lipun alla purjehtivat matkustaja-alukset olivat vallanneet Viron ja Suomen välisessä liikenteessä johtavan markkina-aseman alhaisen kustannustasonsa johdosta. Myös uutta tonnistoja oli tulossa Viron lipun alle

¹⁵⁰ 1301/1999 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n väliaikaisesta muuttamisesta 23.12.1999

¹⁵¹ HE 173/1999 ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n väliaikaisesta muuttamisesta 7.12.1999

¹⁵² 922/2000 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n muuttamisesta

¹⁵³ 307/2001 Valtioneuvoston asetus ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n muuttamisesta annetun lain voimaantulosta 5.4.2001

¹⁵⁴ HE 129/2000 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n muuttamisesta 22.9.2000

¹⁵⁵ 1349/2001 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta 21.12.2001

¹⁵⁶ 281/2002 Valtioneuvoston asetus ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta annetun lain voimaantulosta 11.4.2002

tähän liikenteeseen. Viron tullessa EU:n jäseneksi myös kabotaasiliikenteen todettiin vapautuvan, jolloin virolaiset alukset pääsisivät muun muassa Suomen rannikkoliikenteeseen. Lakiesityksessä todetaan, että mikäli Suomessa ei ryhdytä matkustaja-alusten kustannuksia alentaviin toimenpiteisiin, olisi odotettavissa, että Suomen lipun alla olevat matkustaja-alukset siirrettäisiin pois Suomen alusrekisteristä muiden kilpailukykyisempien lippujen alle. Voimassa olleiden EU-rekisteröintisääntöjen nojalla tällaiselle järjestelylle ei olisi ollut esteitä. Suomen lipun alla ulkomaanliikenteessä toimivia matkustaja-aluksia oli tuolloin 16. Tukea saavat matkustajavarustamoja olivat Silja Line Oy, Viking Line Abp, Rederiaktiebolaget Eckerö ja Birka Line Abp, RG Line Oy ja Kristiina Cruises.¹⁵⁷

26.6.2004 lakia muutettiin jälleen, jolloin mm. matkustajalastialuksella liikennöintiä harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle myönnettiin tukea antamalla vapautus velvollisuudesta maksaa merityöntulon ennakonpidätykset vuosina 2005-2009. Tuki koski mm. myös Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalaisia, jotka työskentelivät säännöllistä matkustajaliikennettä yhteisön satamien välillä harjoittavilla aluksilla.¹⁵⁸ Euroopan komissio oli vahvistanut vuonna 1997 meriliikenteen valtiontuen suuntaviivat. Suuntaviivat on tarkistettu lokakuussa 2003. Tällaisen jäsenmaissa sallitun tuen tarkoituksena oli parantaa yhteisömaiden alusten kilpailukykyä, jotta yhteisömaiden kauppalaivastot ja työpaikat sekä merenkulkualaani liittyvä tieto-taito ja osaaminen voitaisiin säilyttää yhteisön alueella. Enimmillään tuki mahdollistaisi sen, että merenkulkualalla ei maksettaisi lainkaan veroja eikä sosiaalikulannuksia. Suuntaviivat eivät velvoittaneet jäsenmaita tuen maksamiseen, mutta komissio oli suuntaviivojen avulla pyrkinyt yhtenäistämään jäsenvaltioiden kauppalaivastojen kilpailukykyyn turvaamiseksi tarvittavia toimenpiteitä. Vuosina 2000—2003 tapahtuneiden alusmyyntien ja lippusiirtojen seurauksena Suomen kauppalaivasto oli pienentynyt kolmella ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksella. Tämän johdosta kauppalaivastosta katosi noin 650 työpaikkaa. Mikäli uusi Siljan matkusta-alus olisi tullut Suomen lipun alle, uusia työpaikkoja suomalaisille työntekijöille olisi vastaavasti syntynyt noin 300. Birka Linen tilaaman risteilyaluksen kohdalla oli lisäksi ollut kyse noin 420 työpaikasta. Lakiesityksen perustelujen mukaan kaikki merkit viittasivat siihen, että ulosliputus tulisi jatkumaan laiva kerrallaan, ellei kilpailutilanteeseen saataisi muutosta aikaan.¹⁵⁹

15.7.2005 muutoslaissa määriteltiin mm. aluksen olevan pääasiassa ulkomaanliikenteessä, jos se kalenterivuoden aikana olisi yli puolet toiminta-ajastaan ulkomaan meriliikenteessä, mukaan lukien Saimaan kanavan kautta tapahtuva liikenne. Määritelmän täsmentäminen johtui siitä, että niiden tuli vastata EU:n komission vahvistamia meriliikenteen valtiontuen suuntaviivoja. Samaten laajennettiin tuen piiriä siten, että laissa tarkoitettua tukea voitiin jatkossa myöntää myös sellaiselle varustamotoimintaa harjoittavalle suomalaiselle työnantajalle, joka ei kuitenkaan ole Suomeen rekisteröidyn aluksen omistaja.¹⁶⁰ Lakiesityksessä kuvataan tuonhetkinen tilanne seuraavasti: ”Kauppa-alusluetteloon oli 31 päivänä maaliskuuta 2005 merkitty 117 alusta, joista lasti-alustuen piirissä oli 104 alusta ja matkustaja-alustuen piirissä 13 alusta. Kauppa-alusluettelolain perusteella tukea maksettiin

¹⁵⁷ HE 144/2001 2000 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta 28.9.2001

¹⁵⁸ 542/2004 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta 24.6.2004

¹⁵⁹ HE 72/2004 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamiseksi 30.4.2004

¹⁶⁰ 544/2005 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta 15.7.2005

vuonna 2004 yhteensä 62,7 miljoonaa euroa, joista lasti-aluksille maksettiin 39,1 miljoonaa euroa ja matkustaja-aluksille 23,6 miljoonaa euroa. Ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelolain soveltamisesta annetun liikenneministeriön päätöksen nojalla kauppa-alustuki maksettiin jälkikäteen puolivuotiskausilta. Lakiesityksen taloudellisista vaikutuksista todettiin esityksessä seuraavaa: ”Kauppa-alustuen taloudellisia vaikutuksia, jos bareboat charter-in –sopimuksella vuokratut alukset otetaan kauppa-alusluettelolain piiriin, ei ole mahdollista arvioida luotettavasti, sillä varustamoiden tulevien vuosien ratkaisut riippuvat monista muistakin ennalta-arvaamattomista tekijöistä. Lastialussektorilla näyttää siltä, että miehityskustannukset ovat kilpailukykyisellä tasolla. Aluskannan ikääntyminen huomioon ottaen olisi kuitenkin tärkeää, että varustamot voisivat myös uusia tonnistoaan. Muutamia aluksia olisi tulossa Suomen lipun alle, jos ehdotettu muutos toteutettaisiin. Ensimmäinen alus voitaisiin siirtää Suomen rekisteriin jo syksyllä 2005 jos laki tulee esitetyllä aikataululla voimaan. Samoin on tiedossa, että loppuvuoden 2005 ja alkuvuoden 2007 välillä eräälle suomalaiselle varustamolle valmistuu kolme uutta ro-pax-alusta, jotka myös haluttaisiin rekisteröidä Suomen lipun alle edellyttäen, että muutos tulee voimaan.¹⁶¹ Helsingin Sanomat uutisoi lainmuutosesitystä noin viikkoa ennen sen jättämistä Esko Nurmen kirjoittamassa artikkelissa otsikolla: ”Suomen lippu ja tuet käyttöön vaikka aluksen omistaja on muualta. Kohta säädettävä lainmuutos koskee ensi vaiheessa ainakin kuutta Finnlinesin liikenteen laivaa.” Artikkelissa kerrotaan muutosta valmisteltavan liikenne- ja viestintäministeriössä, ja että ministeriön saamien selvitysten perusteella ainakin kuusi Finnlines-varustamon alusta ”otataisiin uuden pykälän perusteella Suomen lipun peräänsä ja kuittaisi tukirahat”. Aluksista kolme olisi Fincartierin telakalla Italiassa rakennettavia suuria ropax-aluksia ja kaksi junalauttaa, joiden omistus oli Norjassa, mutta joita Finnlines operoi suomalaismiehistöillä. Aikaisemmalla puolalaismiehistöllä oli ollut työsuhteriitoja. Alusten omistuksen ja operoinnin eriytymisen mainittiin olevan uusi suuntaus, jolloin esimerkiksi omistajana oleva rahoitusyhtiö ei ole varsinaisen laivanvarustustoiminnan kanssa missään tekemisessä. Kauppa-alusluetteloon eli rinnakkaisrekisteriin mainittiin kuuluvan noin 120 alusta, joista 13 oli matkustajalaivoja. Valtion tukea ne saivat vuonna 2004 yhteensä noin 63 miljoonaa euroa. Joukossa mainittiin olevan sellaista tonnistoa, joka todellisuudessa oli ulkomaalaisessa omistuksessa. Kiertotieksi oli tarvittu esimerkiksi omistajan suomalainen tytäryhtiö.¹⁶²

22.12.2006 viilattiin lakia vielä hieman vuosille 2007-2009¹⁶³. Matkustaja-aluksille myönnettävää tukea haluttiin nostaa 100 %:iin tuettavista työnantajamaksuista. Lain muuttamista pidettiin tarpeellisena matkustaja-alusten kilpailukyvyn parantamiseksi ja lastialuksiin sekä matkustaja-aluksiin kohdistuvan tuen yhtenäistämiseksi tältä osin. Lisätuen arvioitiin vaikuttavan suotuisasti suomalaisten merenkulkijoiden työllisyyteen ja osaltaan hillitsevän kiristyvän kansainvälisen kilpailun aiheuttamaa tarvetta siirtää matkustaja-aluksia muiden maiden alusrekistereihin. Lakiesityksen mukaan Suomen ulkomaanliikenteen kauppa-alusluetteloon kuuluvilla matkustaja-aluksilla tehtiin esimerkiksi vuonna 2005 yhteensä 3750 henkilötyövuotta, josta muodostunut merityötulo oli 131 miljoonaa euroa. Vaikutusta koko meriklusteriin pidettiin kuitenkin moninkertaisena. Erityisesti Ahvenanmaalla arvioitiin merenkulun

¹⁶¹ HE 58/2005 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta 13.5.2005

¹⁶² Helsingin Sanomat; Talous: Nurmi Esko: ”Suomen lippu ja tuet käyttöön vaikka aluksen omistaja on muualta” 7.5.2005

¹⁶³ 1322/2006 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4a §:n muuttamisesta ja 4 §:n väliaikaisesta muuttamisesta 22.12.2006

osuuden tulonmuodostuksesta olevan noin 40 %, josta matkustaja-alusten osuus oli merkittävä. Ahvenanmaalaisissa varustamoissa muodostunut matkustaja-alusten merityötulo kyseisenä vuonna oli 91 miljoonaa euroa eli 69 % koko Suomen matkustaja-alusten merityötulosta.¹⁶⁴

Kauppa-alusluetteloon merkityille aluksille maksettu suora tuki 2002 – 2006¹⁶⁵

1000 euroa	2002	2003	2004	2005	2006
Lastialustuki	40.681	40.307	39.132	39.292	38.039
<u>Matkustaja-alustuki</u>	<u>12.849</u>	<u>26.613</u>	<u>23.640</u>	<u>21.700</u>	<u>22.025</u>
Yhteensä	53.530	66.920	62.772	60.992	60.064



Puutavaran lastausta Kotkassa¹⁶⁶

¹⁶⁴ HE 226/2006 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta 11.10.2006

¹⁶⁵ HE 115/2007 laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta 12.10.2007

¹⁶⁶ Kuva: Tatu Korhonen, ms Finnfighter 1984

9 ALUSTEN KILPAILUKYVYN PARANTAMINEN

9.1 Laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä 1139/1990

Laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä astui voimaan 14.12.1990. Lain mukaan avustusta voitiin myöntää valtion tulo- ja menoarvioon varattujen määrärahojen puitteissa sellaiselle kotimaiselle yhteisölle, joka harjoitti laivanvarustustoimintaa omistamallaan Suomen alusrekisteriin merkityllä lastialuksella tai aluksella, joka oli tarkoitettu pääasiallisesti lastin kuljettamiseen. Avustuksen myöntämisen edellytyksenä oli, että alus työllisti pääasiallisesti suomalaisia merenkulkijoita ja, että aluksen ikä oli enintään 15-20 vuotta hankintavuodesta riippuen. Alus oli oltava yleensä rakennettu vähintään jäämaksuluokkaan IC. Avustusta myönnettiin aluksen miehistön lukumäärän perusteella kerrottuna aluksen vuorottelujärjestelmää vastaavalla luvulla. Avustuksen piiriin hyväksyttävän merenkulkijan oli asuttava Suomessa tai muussa pohjoismaassa. Kutakin aluksella työskentelevää merenkulkijaa kohden myönnettävän avustuksen enimmäismäärä oli 50.000 markkaa vuodessa. Avustukset myönsi liikenneministeriö kirjallisten hakemusten perusteella. Avustuksen saajan tuli sitoutua toiminnan jatkamiseen kyseisellä aluksella tai sen tilalle hankkimallaan vastaavalla aluksella Suomen lipun alla vähintään kolmen vuoden ajaksi siitä kun viimeinen avustuserä oli maksettu. Lakia oli määrä soveltaa vuosina 1991-1993 syntyneiden kustannusten perusteella maksettaviin avustuksiin.¹⁶⁷

Tarkemmat määräykset lain täytäntöönpanosta annettiin liikenneministeriön päätöksellä¹⁶⁸.

Laki jäi lyhytaikaiseksi. Jo 4.10. annettiin eduskunnalle lakiesitys, johon sisältyi ehdotus laiksi ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta, koska lailla ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta oli tarkoitus korvata edellä mainittu avustuslaki.¹⁶⁹ Lakia sovellettiin kuitenkin vielä 1991 syntyneiden kustannusten perusteella maksettuihin avustuksiin.¹⁷⁰

9.2 Laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta 625/2004

Vuonna 2004 annettiin Eduskunnalle lakiesitys laiksi eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta

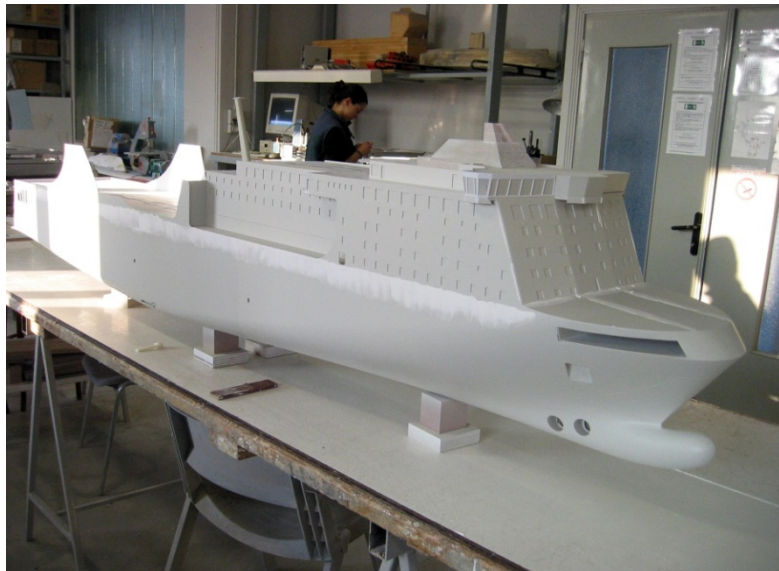
¹⁶⁷ 1139/1990 Laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä 14.12.1990

¹⁶⁸ 798/199 Liikenneministeriön päätös ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämiseksi tarkoitetuista avustuksista 8.5.1991

¹⁶⁹ HE 119/1991 Laeiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta sekä sairausvakuutuslain, kuntoutusrahain, merimieseläkelain 1 §:n ja työttömyyskassalain muuttamisesta sekä ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailukykyedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta 4.10.1991

¹⁷⁰ 1713/1991 Laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailukyvyyn edistämiseksi annetun lain kumoamisesta 30.12.1991

maksuvapaudesta. Lailla oli määrä vapauttaa ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetussa laissa tarkoitettulla matkustaja-aluksella varustamotoimintaa harjoittava työnantaja velvollisuudesta maksaa verohallinnolle aluksella työskentelevälle merimiehelle maksetusta palkasta toimitetut ennakonpidätykset. Maksuvapautuksena myönnettävän tuen edellytykset vastasivat ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain mukaisen suoran tuen myöntämisen edellytyksiä. Työnantajalle haluttiin antaa mahdollisuus jättää ennakonpidätykset maksamatta ilman erillistä veroviranomaisen päätöstä, jos Merenkulkulaitos oli myöntänyt kauppa-alusluettelosta annetussa laissa tarkoitettua suoraa tukea palkanmaksuvuodelta tai sitä edeltävältä vuodelta. Ne varustamot, jotka eivät ennestään olleet kauppa-alusluettelotuen piirissä saattaisivat anoa ne jälkikäteen palautettavaksi. Maksamatta jätetyt ennakonpidätykset luettaisiin verovelvollisen hyväksi niin kuin ennakonpidätykset olisi maksettu. Muutoksesta kunnille, seurakunnille ja kansaneläkelaitokselle aiheutuneet verotulojen menetykset korvattaisiin valtion talousarvioon otettavasta määrärahasta. Valtion osuus vähennettäisiin valtion verotuloista. Laki oli tarkoitettu tulemaan voimaan sen jälkeen, kun se olisi hyväksytty ja vahvistettu sekä, kun Euroopan yhteisöjen komissio olisi hyväksynyt ehdotetun valtiontuen. Lain voimaantuloajankohdasta säädettäisiin sitten erikseen valtioneuvoston asetuksella. Lakia olisi määrä soveltaa vuosina 2005—2009 maksettujen palkkojen perusteella toimitettaviin ennakonpidätyksiin. Esitys liittyi valtion vuoden 2005 talousarvioon. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta oli päättänyt 27.11.2003 matkustaja-aluksiin kohdistuvan varustamotuen laajentamisesta. Tuolloin voimassa ollut, ennakonpidätysten määrään perustuva suora tuki haluttiin säilyttää määrällisesti ennallaan ja korvata sillä tulevaisuudessa työnantajan sosiaaliturva- ja merimieseläkevakuutusmaksuja sekä eräitä muita vakuutusmaksuja. Vuoden 2004 tasolla tuki vastasi 94,4 % tukikelpoisista henkilösivukuluista.¹⁷¹



Finnlines Oyj:lle tilatun ropax-alustyyppin ensimmäinen pienoismalli tekeillä Parmassa keväällä 2006¹⁷²

¹⁷¹ HE laiksi eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapautuksesta 19.5.2004

¹⁷² Kuva: Tatu Korhonen: Ms Finnstarin pienoismalli, Parma 2006

Laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta astui voimaan 9.7.2004.¹⁷³ Matkustaja-alusten tuki oli näin laajentunut rajoitetusti verovelvollisiin kohdistunutta tukea lukuun ottamatta lastialusten tuen laajuiseksi. Tuki oli kuitenkin määräaikainen ja oli määrä päättyä vuoden 2009 lopussa. Matkustaja-alustuen määräaikaisuus ja epävarmuus kansainvälisestä kilpailukyvyistä jatkossa oli kuitenkin hidastanut matkustaja-alustonniston uudistamista. Tuen määräaikaisuuden katsottiin tekevän epävarmaksi matkustaja-aluksiksi katsottavien Finnlines-varustamon Italiasta tilaamien uusien suurten ropax-alusten säilymisen Suomen lipun alla.

Finnlines Oyj:n ensimmäisessä osavuosikatsauksessa 2004 kerrotaan, että Finnlines oli tilannut helmikuussa italialaiselta Fincantieri-telakalta kolme ropax-(rahti/matkustaja) alusta. Ensimmäinen aluksista oli määrä luovuttaa liikenteeseen marraskuussa 2005, toinen toukokuussa 2006 ja kolmas kesäkuussa 2006. Sopimus sisälsi myös optiot kahdesta lisäaluksesta. Kunkin aluksen rahtikapasiteetiksi mainittiin 4200 kaistametriä ja matkustajakapasiteetiksi 490 matkustajaa. Alusten maksiminopeus olisi 25 solmua. 3 aluksen investoinnin kokonaiskustannuksen kerrottiin olevan noin 300 miljoonaa euroa ja se oli määrä rahoittaa pääosin myymällä yhtiön omistamia vanhempia aluksia. Suomen ja Saksan välisestä liikenteestä vapautuvat neljä Hansa-luokan ropax-alusta suunniteltiin sijoitettavaksi uusille reiteille ja/tai uusille markkina-alueille.¹⁷⁴



Matkailumessuilla keväällä 2006¹⁷⁵

¹⁷³ 625/2004 Laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapautuksesta 9.7.2004

¹⁷⁴ Finnlines Oyj osavuosikatsaus 1.1.-31-3-2004: "Olenaiset tapahtumat katsauskaudelta" 29.4.2004

¹⁷⁵ Kuva: Tatu Korhonen 2006

9.3 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn Parantamiseksi 1277/2007

Kauppa-alusluettelotuki matkustaja-alustuki-laajennuksineen oli määrä olla voimassa vuoden 2009 loppuun. Kuitenkin jo 2007 antoi hallitus uuden lakiesityksen, jossa ehdotettiin säädettäväksi laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta sekä kumottavaksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annettu laki ja eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta annettu laki. Lisäksi oli määrä tehdä vähäisiä muutoksia viiteen muuhun lakiin. Esityksessä tarkoitettua tukea oli määrä myöntää ainoastaan pääasiassa ulkomaan meriliikenteessä oleville lasti- ja matkustaja-aluksille. Lastialuksia koskeva tuki säilyisi pääpiirteissään aikaisemman kaltaisenä. Keskeinen uudistus esityksessä oli matkustaja-alusten miehistökustannusten tuen vakinaistaminen täysimääräisenä. Tuella katettaisiin 100 %:sti yleisesti verovelvollisten merenkulkijoiden merityötulosta toimitettu ennakonpidätys sekä työnantajan maksamat sosiaaliturva- ja vakuutusmaksut. Eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikainen maksuvapaus päättyisi ja ennakonpidätyksen maksuvapauden piiriin kuuluneet erät sisältyisivät jatkossa ehdotetun meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annettavan lain nojalla maksettavaan suoraan tukeen. Maksuvapauden piiriin kuuluneiden alusten tukijaksoksi voitaisiin hakemuksesta määrätä kuuden kuukauden sijasta yksi kuukausi. Lakiesitys liittyi valtion vuoden 2008 talousarvioesitykseen ja oli tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Lait oli tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana, kun komissio olisi hyväksynyt tuen.¹⁷⁶

Lakiesitykseen sisältyi vuoden 2007 toteutuma-arvio:¹⁷⁷

MEUR	Yhteensä	Lastialustuki	Matkustaja-alustuki
Lastialusten suora tuki (Valtion talousarvio mom. 31.32.41)	36,7	36,7	-
Matkustaja-alusten suora tuki (sis.L 1322/2006) (Valtion talousarvio mom. 31.32.42)	27,0	-	27,0
Matkustaja-alusten nettopalkka (L 625/2004)	24,3	-	24,3
Valtion osuus MEKin menoista (Valtion talousarvio mom. 33.19.50)	42,01)	14,71)	27,31)
Merityötulovähennys	25,01)	8,91)	16,11)
Tuet yhteensä	155,0	60,3	94,7
=====			
Henkilötyövuosia (30.4.2007)	5.348	1.870	3.514
Tuet euroa/ henkilötyövuosi	28.983	32.246	26.949

¹⁷⁶ HE 115/2007 laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta 12.10.2007

¹⁷⁷ HE 115/2007 laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta 12.10.2007

Laki hyväksyttiin ja se tuli voimaan 1.3.2008¹⁷⁸. Lakiin ei otettu eräitä valmisteluvaiheessa esillä olleita tuen laajentamista koskevia ehdotuksia, kuten tuen laajentamista rajoitetusti myös kotimaan meriliikenteeseen. 3.10.2008 jätettiinkin jo muutoslakiesitys¹⁷⁹, jossa ehdotettiin lakia muutettavaksi siten, että rajoitetusti verovelvollisia merenkulkijoita koskevan lähdeveron ja työnantajan maksaman sosiaaliturvamaksun palauttaminen tukena laajennettaisiin koskemaan myös ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksia. Lisäksi tuki ulotettaisiin koskemaan myös sellaisia kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä toimivia lastialuksia, jotka on katsastettu vähintään itämerenliikenteeseen ja joiden bruttovetoisuus vähintään 500, samoin kuin vastaavanlaisia hinaajia ja työntäjiä, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300. Tuen piiriin pääsisivät sellaiset alukset, jotka vähintään puolet toiminta-ajastaan olisivat joko ulkomaan meriliikenteessä tai kansainväliselle kilpailulle alttiissa kotimaan meriliikenteessä. Kotimaan meriliikenteen perusteella tuen piiriin kuuluvat alukset voisivat kuitenkin olla vain isompia lastialuksia tai hinaajia tai työntäjiä, jotka toiminnassaan kohtaisivat kansainvälistä kilpailua. Kotimaan meriliikenteen matkustaja-alukset eivät olisi tuen piirissä. Koska kotimaanliikenne oli merimieseläkevakuutusjärjestelmän ulkopuolella, esitettiin, että tukikelpoisilla aluksilla tehtävä työ merellä tulisi merimieseläkejärjestelmän piiriin. Tukikelpoisia olisivat lastialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500 sekä hinaajat ja työntäjät, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300. Esityksessä ehdotettiin laajennettavaksi työnantajien oikeutta saada korvausta valtion varoista matkakustannuksista. Korvattavaksi ehdotettiin ensinnäkin kustannuksia, jotka syntyvät miehistöjen vaihtojen yhteydessä tehtävistä matkoista Suomeen tai Suomesta.¹⁸⁰ Lakimuutos tulikin voimaan 15.9.2009.¹⁸¹

Lakia muutettiin vielä muutoslaeilla 2009¹⁸² ja 2011¹⁸³. Ensimmäinen muutos liittyi lähinnä merenkulun hallinnon uudelleenorganisointiin – tukiviranomaiseksi nimettiin uusi Liikennevirasto. Toinen muutos liittyi kauppa-alusluetteloon merkityn aluksen työsuhteissa noudatettavaa työehtosopimusta. Lain perusteella sopimuksen ei enää tarvinnut noudattaa merityösopimuslain, merityöaikalain, merimiesten vuosilomalain tai yhteistoiminnasta yrittäjissä annetun lain säännöksiä.

¹⁷⁸ 1277/2007 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi 21.12.2007

¹⁷⁹ HE 148/2008 laeiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain, merimieseläkelain 4 §:n ja merityöaikalain muuttamisesta.

¹⁸⁰ 967/2008 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi annetun lain muuttamisesta 19.12.2008

¹⁸¹ Valtioneuvoston asetus meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosta 27.8.2009

¹⁸² 1317/2009 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi annetun lain 3 ja 17 §:n muuttamisesta 22.12.2009

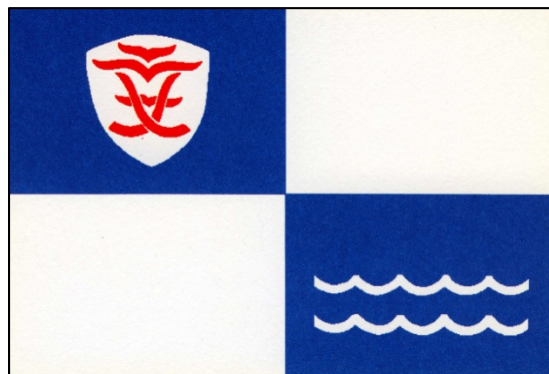
¹⁸³ 770/2011 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi annetun lain 6 §:n muuttamisesta 17.6.2011

10 TONNISTOVERO

10.1 Tonnistovero Suomen merenkulun pelastajana?

Ensimmäisen, epäonnistuneeksi osoittautuvan tonnistoverolain aikaansaaminen oli varsinainen jännitysnäytelmä, josta ei puuttunut monenlaisia tunteita, uhkailuja, kiristystä ja painostustakaan.

Helsingin Sanomat kirjoitti joulukuussa 1997 otsikolla ”Eurooppa taistelee varustamoista”, että Suomeen perustettiin 1980-luvun mukavuuslippuaallon säikäyttämänä vuosikymmenen alussa niin kutsuttu rinnakkaisrekisteri, jonne suomalaiset varustajat voisivat siirtää halpamaiden lippujen alla seilaavia aluksiaan. Rekisterin käyttö näytti kirjoittajan mukaan jääneen aika vähäiseksi. Artikkelin mainitsee Antti Lagerroosin selittäneen asiaa suomalaisen merityön hinnan samanaikaisella laskulla: Markka devalvoitiin 1991, päästettiin kellumaan 1992 ja siinä välissä merimiehet suostuivat kymmenen prosentin palkanalennukseen. Nyt alennukset oli Lagerroosin mukaan kiritty ja markka vahva. ”Toistaiseksi suomalaisilla varustamoilla näyttää ahnaasta verottajasta ja itsekkäistä työntekijöistä huolimatta menevän hyvin”, jatkaa artikkeli. Suomen merikuljetukset olivat nousseet edellisvuonna kaikkien aikojen ennätykseen. Lastitonit olivat laskeneet kaksi edellistä vuotta, mikä teki kirjoittajan mielestä saavutuksesta vieläkin arvokkaamman. Suomalaiset varustamot olivat onnistuneet nappaamaan tavarankuljetuksesta aiempaa suuremman osuuden, 42,8 prosenttia. Transitokuljetukset Suomen satamien kautta Venäjälle olivat kasvaneet edellisvuodesta mutta jääneet aavistuksen 1990-luvun alun ennätysvuosista. Vienti Venäjältä Suomen kautta länteen nousi erityisen jyrkästi. Matkustajalaivojen asiakasmäärät jatkoivat ripeää nousuaan. Myös Ruotsin-matkat lisääntyivät selvästi, joten kasvu ei jäänyt yksin Tallinnan-lauttojen varaan.¹⁸⁴



Oy Finnlines Ltd:n rainelippu¹⁸⁵
Suunnittelija: Greta Skogster-Lehtinen

Syyskuun lopulla 1998 kertoi Helsingin Sanomat ajankohtaisista merenkulutusasioista otsikolla ”Hallitus pohtii pakkoraossa lisätukia merenkululle”, että suunnitellun paketin koossa pysyminen näytti äärimmäisen epätodennäköiseltä. Merenkulkijat olivat mukana tulopoliittisessa sopimuksessa ja kävisivät

¹⁸⁴ Helsingin Sanomat: Kotimaa: ”Eurooppa taistelee varustamoista” 10.12.1997

¹⁸⁵ Piirtänyt: Tatu Korhonen 1996

työehtosopimusneuvotteluihin vasta vajaan vuoden päästä. Halpatyövoimakysymys saisi odottaa. ”Kun liikenneministeriö on sitonut tonnistoveroa, sosiaalimaksuja ja halpatyövoimaa samaan nippuun, sillä on ollut mielessä vuosikymmenen alun ratkaisu. Silloin valtio kevensi merenkulun kustannuksia perustamalla veroetuja antavan alusten rinnakkaisrekisterin, ja työmarkkinaosapuolet osallistuivat talkoisiin sitoutumalla kymmenen prosentin säästöihin työvoimakustannuksista. Palkkarahoja säästettiin miehityksiä pienentämällä ja osin palkkoja alentamalla.” Näin kuvailee Merimies-Unionin toinen puheenjohtaja Pekka Teräväinen asioiden kulkua. ”Varustamoistakaan suurin osa ei halua halpatyövoimaa”. Tämän suuntaisia lausuntoja olivat artikkelin mukaan antaneet muun muassa Etelä-Suomen Laivan ja Engshipin toimitusjohtajat pari päivää aikaisemmin Turun Sanomissa. ”Suomea verrataan väärin esimerkiksi Norjaan, jolla on iso laivasto, ja jolle sen vuoksi merimiehiä ei ole riittänyt omasta takaa. Myös Saksassa merimiehiä on vähän. Meillä sen sijaan on oltu kautta historian omavaraisia. Koulutus ja työvoiman kysyntä ovat nykyisinkin tasapainossa”, Teräväinen sanoi. Liikenneministeriön kansliapäällikkö Juhani Korpela kertoi, että siirtyminen tuloverosta mekaanisesti laivan koon mukaan määräytyvään tonnistoveroon perustui Euroopan unionin linjauksiin. Edellisvuonna yhteisö vielä yritti saada aikaan Euros-alusrekisteriä torjumaan alusten siirtoja mukavuuslippumaihin. Suomi kannatti Euros-hanketta, joka kansliapäällikkö Korpelan mukaan olisi asettanut ”siistin tuen rajat”. ”Kun siististä tuesta ei kyetty sopimaan ja tonniston kuihtuminen jatkui, avattiin portit tukikilpailun uudelle vyörylle. Siitä veti suurimman hyödyn Hollanti, joka siirtyi ensimmäisenä tonnistoveroon ja houkutteli aluksia sankasti lippunsa alle. Kreikka ja Euroopan talousalueen jäsenmaa Norja ovat jo seuranneet esimerkkiä. Hätääntynyt Saksa päätti pikavauhtia, että sen varustamot pääsevät ensi vuoden alusta hyötymään samanlaisesta veronkevennyksestä. Ruotsissa uudistus jämähti paikoilleen vanhan hallituksen kauden lopulla. Tilanne siellä on epäselvä, ja ruotsalaiset ihailevatkin joukolla Norjan lippua.” Artikkelissa annettiin Suomen tilanteesta esimerkkinä Finnlines-varustamo, joka liikennöi noin 70 aluksella, mutta joista vain enää 16 oli Suomen lipun alla. Suomalaisvarustamoilla mainittiin olevan tytäryhtiöitä tonnistoverotuksen maissa, joten alusten siirto vieraiden lippujen alle kävisi helposti. ”Ulosliputus alkaa siten, että Suomeen tilatuista uusista aluksista, joita on kymmenkunta, ei enää monikaan tule Suomen lipun alle”, ennusti kansliapäällikkö Korpela kehityskulkua siinä tapauksessa, että hallitus päättäisi olla tekemättä mitään. Varustamoelinkeinonkin piirissä mainittiin olevan vaihtelevia käsityksiä. Kiinteästä, laivan kokoon perustuvasta tonnistoverosta hyötyisivät ne varustamot, jotka pärjäisivät hyvin ja maksoivat runsaasti tuloveroa. Niille varustamoille, jotka eivät ole tuloveroja juuri maksaneet, tonnistovero olisi veronkorotus. Valtiovarainministeriön näytti olevan vaikeata sulattaa sellaista ajatusta, että veroja kerättäisiin välittämättä yrityksen tuloksesta ja veronmaksukyvyistä.¹⁸⁶

¹⁸⁶ Helsingin Sanomat; Talous: ”Hallitus pohtii pakkoraossa lisätukia merenkululle” 30.9.1988



Valtamerellä¹⁸⁷

Liikenneministeriön kansliapäällikkö Juhani Korpela kirjoitti Helsingin Sanomissa lokakuussa 1998 artikkelissaan ”Miten käy kauppalaivastomme?”, että Suomen tulisi ottaa todesta EU:n uusi merenkulkupolitiikka ja seurattava muiden EU-maiden toimia. Hallituksen tulopoliittinen ministeriövaliokunta oli juuri hylännyt liikenneministeriön esittämän merenkulun tukipaketin, jonka taustalla olivat olleet Euroopan Unionin hyväksymät, merenkulun valtiontukia koskevat suuntaviivat. Valtiontuen enimmäismääräksi EU oli asettanut varustamoiden ja merenkulkijoiden verojen ja sosiaalikulujen täysimääräisen kompensoinnin, mikä ei kuitenkaan saisi vinouttaa kilpailua. EU:n ulkopuolisen halp työvoiman käyttö olisi suuntaviivojen mukaan edelleen sallittua. Kirjoittaja toteaa aikaisempien tukitoimien riittäneen pitämään jäävähvisteisen kauppalaivaston Suomen lipun alla. Kilpailutilanne oli kuitenkin muuttunut. Liikenneministeriön esitys oli sisältänyt neljä pääkohtaa: Normaalin yritysverotuksen korvaavan alhaisen tonniveron, loppujenkin merenkulkijoiden palkasta maksettavien työnantajan sosiaalikulujen korvaamisen valtion varoista, alushankintainvestointien korkotuen, joka olisi yrityskohtaisesti vaihtoehtoinen tonniveron kanssa sekä lausuman, jonka mukaan työmarkkinaosapuolet pyrkisivät tekemään seuraavissa työehtosopimusneuvotteluissa kauppalaivaston kilpailukykyä turvaavia ratkaisuja. Valtion menoja tukipaketti olisi lisännyt vajaalla 200 miljoonalla markalla. Korpela kritisoi päätöstä mm. sillä, että Valtiovarainministeriö oli kiistänyt merenkulun erityisaseman muihin elinkeinoihin nähden. Lisäksi se oli vedonnut varustamojen jo ennestään saamaan tukeen. Suomen merenkulusta riippuvaiselle asemalle ja niin sanotuille huoltovarmuusnäkökohdille ministeriö ei ollut kirjoittajan mielestä myöskään antanut arvoa.¹⁸⁸

¹⁸⁷ Kuva: Tatu Korhonen 1981, ms Pamina

¹⁸⁸ Helsingin Sanomat; Talous; Vieraskynä: Korpela, Juhani: ”Miten käy kauppalaivastomme?” 13.10.1998

Tammikuussa 2000 uutisoi Helsingin Sanomat, että ”Rahtilaivasto aikoo jättää Suomen”. Artikkelin pohjautui osaksi Finnlines Oyj:n toimitusjohtajan Antti Lagerroosin haastatteluun, ja heti alussa todettiin, Suomen suurin rahtivarustamo aikoi siirtää 11 alustaan muihin EU-maihin. Yhtiö oli aloittamassa henkilöstön kanssa yt-neuvottelut, joissa vaakalaudalla mainittiin olevan mm. 325 suomalaisen merimiehen työpaikka. Yhtymän käytössä kerrottiin olevan noin 70 alusta, joista varustamo omisti 23 – Suomen lipun alla näistä liikennöi vain 14 laivaa. Uhkauksen toteutuessa olisi Suomen lipun alle jäänyt vain 3 alusta. Lagerroosin mukaan muualla Euroopassa kauppalaivaston verotus oli kevyempää ja työvoima halvempaa. Alusten siirtäminen toiseen EU-maahan oli helpottunut olennaisesti lain muututtua vuodenvaihteessa sellaiseksi, ettei alusta tarvinnut enää myydä, vaan sen omistuksesta voitiin vain luopua. Vaikka valtiollinen energiayhtiö Fortum oli samanaikaisesti ilmoittanut etsivänsä vaihtoehtoja, jolla työpaikat turvattaisiin, oli Lagerroos lehden mukaan ilmoittanut suorasukaisesti, että laivojen ulosliputus johtaisi väistämättä suomalaisten merimiesten irtisanomisiin.¹⁸⁹

Samassa lehdessä kommentoitiin edellä mainittua juttua huoltovarmuuden näkökulmasta. Suomen suurimpien rahtiliikennettä harjoittavien varustamojen ilmoitus aikeistaan siirtää laivojaan Suomen alusrekisteristä toisen EU-maan lipun alle oli lehden mukaan nostanut jälleen kerran esiin kysymyksen varustamoiden tukemisesta. Varustamoiden lisätuki oli lyhyen ajan sisällä ollut jo kaksi kertaa hallituksen käsittelyssä, ja molemmilla kerroilla päätös oli ollut kielteinen. Elinkeinoon jo ennestään saaman tuen suuruudeksi mainittiin vuodessa noin puoli miljardia markkaa ilman tax free -tukea. Varustamoiden mainittiin saavan korkotukea ja verohelpotuksia; Väylämaksut oli asetettu suomalaisvarustamoita suosien ja varustamot saivat takaisin suuren osan maksamistaan ennakonpidätyksistä ja sosiaaliturvamaksuista; Lisäksi valtio maksoi kolmasosan alan työeläkemaksuista. Pörssinoteeratut varustamot vaativat, ettei niiden enää tarvitsisi maksaa lainkaan veroa näytetystä voitosta vaan ainoastaan aluskohtaista tonnistemaksua, mikä merkitsisi verotulojen laskua murto-osaan. Kansakunnan huoltovarmuutta pidettiin ainoana asiana, jossa ei olisi varaa spekulointiin. Tämä olikin myös ainoa syy, jolla artikkelin mukaan tukiaisten lisäystä voisi kestävästi perustella. Jos kauppalaivaston meno muiden EU-maiden rekistereihin katsottiin olevan Suomen huoltovarmuudelle uhkan, siirtyminen muissa EU-maissa käytössä olevaan tukijärjestelmään eli tonnistoveroon olisi ainoa mahdollisuus. ”Se on kuin vakuutus, joka pitäisi maksaa pahan päivän varalta.”¹⁹⁰



Oy Finnlines Ltd:n alusten keulatunnus¹⁹¹
Suunnittelija: Greta Skogster-Lehtinen

¹⁸⁹ Helsingin Sanomat; Talous: “Rahtilaivasto aikoo jättää Suomen” 18.1.2000

¹⁹⁰ Helsingin Sanomat; Talous: “Vain huoltovarmuus puoltaa varustamotuen lisäystä” 18.1.2000

¹⁹¹ Piirtänyt: Tatu Korhonen 1996

Myös Eduskunnan puolustusvaliokunta patisteli Suomea siirtymään varustamon voittojen verotuksesta aluksen koosta riippuvaan tonnistoveroon, jotta jäävahvistettuja aluksia ei siirrettäisi pois Suomen alusrekisteristä. Samalla valiokunta muistutti merikuljetusten sujuvuuden olevan yksi maanpuolustuksen sujuvuuden perusedellytyksistä. Valiokunta oli katsonut liikenneministeriölle antamassaan lausunnossa, että suomalaisten alusten kilpailukyky tulisi saattaa eurooppalaisittain kilpailukykyiseksi palauttamalla sotu-maksut tukena varustamoille ja siirtymällä tonnistoveroon.¹⁹²

23.2.2000 Helsingin Sanomat uutisoi: ” Ulkomaanlaivojen lakko peruuntui valtion luvattua alalle lisätukea”. Valtaosan ulkomaanmerenkulusta pysäyttävä laivalakko oli jo alkamassa iltapäivällä, kun valtakunnansovittelija Juhani Salonius antoi aamupäivällä osapuolille sovintoehdotuksen, johon Merimies-Unioni ja varustamoyhdistykset olivat sitten antaneet myönteisen vastauksen kolmisen tuntia ennen lakon alkua. Osapuolet olivat tavanneet pääministeri Paavo Lipposen (sd) ja valtiovarainministeri Sauli Niinistön (kok), jotka olivat luvanneet käynnistää suomalaislaivojen ulosliputusta jarruttavia hankkeita vaiheittain. Vaikka elinkeinotuet eivät kuuluneetkaan työehtokiistojen sovitteluun, oli asia otettava käsittelyyn sovun aikaansaamiseksi. Valtion tuki liittyi merenkulun lakonuhkaan niin, että suomalaiset varustamot olivat uhanneet siirtää laivojaan muiden EU-lippujen alle edullisemmän verokohtelun vuoksi.¹⁹³

Koko kevään ja alkukesän jatkuneen kädenväännön jälkeen pystyi Helsingin Sanomat uutisoimaan, että merenkulun tuesta on vihdoinkin saatu sopu. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta oli juuri päässyt yhteisymmärrykseen. Tuki oli määrä jakaa kahta kanavaa pitkin. Yritysveron sijaan varustamot voisivat maksaa ns. tonnistoveroa. Lisäksi loputkin rahtilaivojen henkilökunnasta koituvat työnantajan sosiaaliturvamaksut palautettaisiin varustamoille. Verohelpotukset joutuisi maksamaan takaisin, jos varustamo liputtaisi koko rahtilaivastonsa seuraavien kymmenen vuoden aikana Suomesta ulos. Tukipaketti oli tarkoitus saada voimaan vuoden 2001 alusta. Hallituksen esityksen oli määrä tulla eduskuntaan syksyllä. Tukipaketti oli edellytys sille, että keväällä oli saatu merenkulkualalle työehtosopimus. Viime metreillä päätöstä mainitaan viivästyttäneen valtiovarainministeriön haluttomuus siirtyä tonnistoveroon, jota taas liikenneministeriö oli voimakkaasti ajanut.¹⁹⁴

”Tiukalle tonnistoverolle täysi tuki eduskunnassa”, uutisoitiin Helsingin Sanomissa 4.3.2002. Veroa valmisteltaessa on taisteltu kahdesta asiasta.

Varustamot olivat halunneet laivoilla tapahtuvan verottoman myynnin tuotot tonnistoveron piiriin, kun hallitus taas olisi halunnut jättää ne tuloveron alaisiksi. Varustamot halusivat lisäksi tonnistoveroon siirtyessään vapautua niin sanotusta piilevästä verovelasta, joka niille oli tuloverotuksen aikana syntynyt laivoistaan. Verovelka syntyi, kun laivoista sai tehdä poistot nopeaan tahtiin ja toisaalta voitto niiden myynnistä verotettaisiin pitkän ajan kuluessa. Hallitus halusi, että verovelka säilyisi tonnistoveron aikanakin ja voitaisiin panna maksuun, jos varustamo pienentäisi merkittävästi laivastoaan. Jos myydyn laivan tilalle hankittaisiin uusi,

¹⁹² Helsingin Sanomat; Talous: ”Puolustusvaliokunta: Lisätukea kauppalaivoille” 10.2.2000

¹⁹³ Helsingin Sanomat; Kotimaa: ”Ulkomaanlaivojen lakko peruuntui valtion luvattua alalle lisätukea” 23.2.2000

¹⁹⁴ Helsingin Sanomat; Kotimaa: ”Merenkulun tuesta vihdoinkin sopu” 17.6.2000

veroseuraamuksia ei tulisi. Valiokunta huomautti, että koko uuden tukimuodon tarkoitus oli pitää laivat kotimaassa. Jos verovelka olisi annettu anteeksi, varustamot olisivat voineet vapaasti myydä laivojaan - itse asiassa järjestelmä jopa houkuttelisi siihen. Näin tuen koko tarkoitus olisi kadonnut.¹⁹⁵

Aikaansaatu tonnistoroverojärjestelmä ei ollut kilpailukykyinen, koska Suomen hallitus oli tarkastellut asiaa lähinnä valtiontaloudellisena kysymyksenä toisin kuin useissa muissa EU-maissa, joissa oli sallittu varustamoille niin edullinen verojärjestelmä kuin EU-lainsäädäntö salli.¹⁹⁶

Helsingin Sanomien mielipideosastolla 20.4.2006 julkaistun Esko Nurmen kirjoituksen otsikko ”Se on vientiä nyt, varustamoelinkeino” johtui siitä hätkähdyttävästä tiedosta, että Finnlines Oyj:n omistus näytti olevan siirtymässä italialaiselle Grimaldin perheyhtiölle. Koska Finnlines oli Suomen merkittävin linjaliikennevarustamo, heilautti komennon vaihtuminen koko elinkeinon sitten toiseen asentoon.¹⁹⁷



Oy Finnlines Ltd:n virkapuvun nappi¹⁹⁸
Suunnittelija: Greta Skogster-Lehtinen

10.2 Tonnistoroverolaki 476/2002

EU:n komissio oli pyytänyt Suomelta lisätietoja saatuaan kirjeitse virallisen tiedon esityksestä Suomen tonnistoroverolaksi. Vastauskirjelmän tiivistelmässä¹⁹⁹ todettiin kyseessä olevan uuden verojärjestelmän, jota sovellettaisiin meriliikennettä harjoitaviin varustamoihin. Tietyt edellytykset täyttävät yhtiöt voisivat valita kansainvälisten meriliikennetoimintojensa tuottaman voiton tuloverotuksen sijasta alusten nettovetoisuuden perusteella määräytyvän tonnistoroveron. Yhtiötä, joka valitsisi tonnistoroveron, ei verotettaisi tonnistoroverokauden aikana voitosta, jotka olisi saatu tonnistoroverotuksen piiriin kuuluvilla aluksilla harjoitetusta meriliikenteestä. Tonnistoroverojärjestelmässä tonnistoroverotettavilta varustamoyhtiöiltä perittävän veron

¹⁹⁵ Helsingin Sanomat; Talous: ”Tiukalle tonnistoroverolle täysi tuki eduskunnassa” 4.3.2002

¹⁹⁶ Helsingin Sanomat; Talous: ”Kauppalaivaston lipuminen ulkomaille on jo huolestuttavaa” 20.4.2006

¹⁹⁷ Helsingin Sanomat; Mielipide: Nurmi, Esko: ”Se on vientiä nyt, varustamoelinkeino” 2.10.2006

¹⁹⁸ Kuva: Tatu Korhonen

¹⁹⁹ Euroopan komissio C(2002)3576fin; Asia: Valtiontuki N:o N 195/2002 –Suomi; Meriliikenteen alan verotusta koskeva laki (Tonnistoroverolaki); Bryssel 16.10.2002

määrä määritettäisiin niiden tonniverotettavan aluskannan nettovetoisuuden perusteella. Kunkin veron piiriin kuuluvan aluksen osalta määritettäisiin alukseen liittyvästä toiminnasta perittävä vero kiinteänä summana, joka laskettaisiin seuraavasti aluksen nettovetoisuuden mukaan 100 nettotonnia kohti vuorokaudessa riippumatta siitä, onko alus kunakin vuorokautena käytössä:

- 1 000 tonniin asti 0,4 euroa 100 tonnia kohti
- 1 001-10 000 tonnia 0,3 euroa 100 tonnia kohti
- 10 001-25 000 tonnia 0,2 euroa 100 tonnia kohti
- Yli 25 000 tonnia 0,1 euroa 100 tonnia kohti

Yhteenvedon taustoissa selvitettiin, että Suomen varustamoala oli jakautunut siten, että kansainvälisessä meriliikenteessä toimi yhtäältä muutamia suuria ja hyvin menestyviä varustamoja, merkittävimpinä neljä suurta pörssiyhtiötä, ja toisaalta noin 20 huomattavasti pienempää varustamoita tytäryhteisöineen. Viimeksi mainittujen yhtiöiden kannattavuus oli yleensä huomattavasti pörssivarustamoita heikompi. Niiden toiminnasta ja tuloksesta olennaisen osan muodosti vanhojen alusten myyminen. Neljän suurimman yhtiön osuus Suomen koko meriliikenteen alan liikevaihdosta oli 90 prosenttia. Niiden osuus koko alan voitosta ennen varauksia ja veroja oli noin 95 prosenttia.

Edellä mainituissa lisäselvityksissä todettiin, että esitetty tonniverojärjestelmä olisi tärkeä osa Suomen merenkulkualan tukipakettia. Sen tarkoituksena oli parantaa suomalaisten varustamojen kilpailukykyä tukemalla erityisesti niiden omistamien ja Suomen lipun alla purjehtivien alusten käyttämistä ulkomaisessa tavara- ja matkustajaliikenteessä. Tavoitteena oli ensinnäkin turvata suomalaisille varustamoille yhtä kilpailukykyiset toimintaedellytykset kuin varustamoilla oli tietyissä johtavissa merenkulkumaissa, kuten eräissä Euroopan unionin jäsenvaltioissa. Toiseksi tavoitteena oli poistaa kotimaisten varustamojen tarve liputtaa ulos aluksiaan verotussyistä. Suomi katsoi, että sen olisi tärkeää säilyttää tietty Suomen lipun alla purjehtiva aluskanta, jotta kyettäisiin takaamaan huoltovarmuus kriisitilanteissa ja säilyttämään suomalaisen merenkulun alalla riittävä työllisyystaso ja osaaminen. Koska Suomen kansantalous oli pieni ja avoin, se oli voimakkaasti riippuvainen ulkomaankaupasta. Näin ollen toimivat meriliikenneyhteydet olivat elintärkeitä Suomen talouden kannalta. Suomen viranomaisten mukaan ympärivuotinen meriliikenteen ylläpitäminen edellytti, että käytettävissä olisi riittävästi jäävähvistettua tonnistoa. Toisaalta katsottiin, että maan huoltovarmuuden turvaamiseksi olisi tarpeen säilyttää alukset Suomen rekisterissä. Tällaisen huoltovarmuutta koskevan politiikan ensisijaisena tavoitteena oli varmistaa kuljetus-, varastointi- ja jakelujärjestelmien riittävä toimintakyky kriisitilanteiden varalta. Lisäksi ammattitaitoisen suomalaisen merimieskunnan säilyttäminen oli tärkeä tekijä varustamoalan kehityksen kannalta. Kun alus siirrettiin pois Suomen rekisteristä jonkin muun maan lipun alle, varustamo miehitti usein aluksen suomalaisen miehistön sijasta ulkomaisella miehistöllä alentaakseen palkkakustannuksia. Tällöin oli vaarassa, että miehistön koulutuksen taso laskisi ja ammatti- ja kielitaito heikkenisivät, minkä puolestaan katsottiin heikentävän meriturvallisuutta. Ammattitaitoisen suomalaisen miehistön, jolla olisi koeteltu kokemus vaikeista navigointiolosuhteista, katsottiin parantavan turvallisuutta sekä yleisesti meriliikenteessä että erityisesti Suomen vesillä. Ulosliputus kolmansiin maihin voisi myös johtaa turvallisuusmääräysten ja työolosuhteiden valvonnan heikkenemiseen. Suomi piti tärkeänä, että suomalaisten

varustamojen omistamien, kotimaan rekisterissä olevien alusten osuus ulkomaanliikenteestä ei enää pienuisi entisestään.²⁰⁰

10.3 ”Uusi tonniverolaki”: Laki tonniverolain muuttamisesta 90/2012

Suomen Varustamot ry:n toimintakertomus vuodelta 2010 kertoi, että loppuvuonna 2009 eduskunta oli hyväksynyt hallituksen esityksen muutoksista tonniverolakiin²⁰¹, joilla vuodelta 2002 olevaa tonniverolakia oli määrä muuttaa kilpailukykyisemmäksi EU:n komission valtiotukien suuntaviivojen mukaisesti, josta oli sitoumus hallitusohjelmassa. Eduskuntakäsittelyssä mainitsi yhdistys saaneensa lain ns. aikaikkunan pidennettyä neljään vuoteen. Helmikuussa 2010 tonniverolain muutokset oli lähetetty EU-komissiolle hyväksyttäväksi. Komissiossa oli lakimuutokset siirretty alkuvuodesta voimaan tulleen sisäisen työnjaon muutoksen mukaisesti kilpailupääosastolle (DG COMP), jonka oli määrä käsitellä jatkossa kaikki merenkulun tukiasiat. Muiden maiden vastaavat tonniverolait oli aikaisemman työnjaon mukaisesti käsitelty liikennepääosastolla (DG MOVE). Suomen tonniverolaki oli ollut ensimmäinen kilpailupääosastolle, ja alkukesästä 2010 sieltä ilmoitettiin, että käsittely valmistuisi loka-marraskuun vaihteessa. Koska kuitenkin mitään ei ollut tapahtunut, oli tiiviisti virkamiehiin ja käsittelijöihin yhteyttä pitänyt Suomen Varustamot ry pyytänyt silloista valtiovarainministeri Jyrki Kataista keskustelemaan kilpailukomissaarin kanssa aikatauluista. Ministeri oli saanut lupauksen, että päätös olisi odotettavissa joulukuun alussa. Hyväksyvää päätöstä ei kuitenkaan tuolloin tullut. Suomi sai kilpailupääosastolta kirjelmän, joka sisälsi tonniverolain kahdeksan ongelmakohtaa, jotka pitäisi muuttaa. Suomen varustamot oli ilmoittanut kantanaan valtiovarainministeriölle, että näistä muutoksista seitsemän olisi hyväksyttävissä varustamoiden kannalta. Kahdeksatta muutosvaatimusta pidettiin ongelmallisena, koska siinä kilpailupääosasto vaati vaikeasti sovellettavia takeita verovelan kohdentamisesta varustamotoimintaan. Ministeri Katainen oli tämän vuoksi kutsunut Suomen Varustamo ry:n edustajat hätäkokoukseen 17.12.2010, jossa oli yksimielisesti päätetty yrittää vielä kerran saada ymmärrystä Suomen näkemyksille. Kuun lopulla oli valtiovarainministeriölle sitten viestitetty Brysselistä, että Suomen näkemys olisi hyväksytty. Kilpailukomissaarin päätös luvattiin antaa 6.1.2011. Valtiovarainministeriössä oli alettukin heti laatia tämän pohjalta yksityiskohtaista aikataulua komission vaatimien tonniverolainmuutosten viemiseksi eduskunnan hyväksyttäväksi ennen 15.3.2011, joka oli tuolloin istuvan eduskunnan viimeinen istuntopäivä ennen eduskuntavaalia 17.4.2011. Tämähän sitten osoittautui enneaikaiseksi.²⁰²

Suomen Varustamot ry:n toimintakertomus vuodelta 2011 kertoo, että 15.2.2011 oli yhdistyksen edustajat kutsuttu valtiovarainministeriöön, jossa ministeriön poliittinen ja virkamiesjohto ilmoitti, että ministeriön ja varustamopiirien esittämät vastaehdotukset tonniverolain muutoksista eivät olleet saaneet ennakkotiedoista huolimatta EU-komission hyväksyntää, ja ettei istuva hallitus ennen kevään eduskuntavaaleja tulisi enää antamaan uusia esityksiä tonniverolain muuttamisesta

²⁰⁰ Euroopan komissio C(2002)3576fin; Asia: Valtiontuki N:o N 195/2002 –Suomi; Meriliikenteen alan verotusta koskeva laki (Tonniverolaki); Bryssel 16.10.2002

²⁰¹ HE 231/2009 laiksi tonniverolain muuttamisesta 6.11.2009

²⁰² Suomen Varustamot ry:n toimintakertomus 1.1.-31.12.2010

EU-komissiolle. Ennen huhtikuun eduskuntavaaleja oli yhdistys lobannut puolueita ahkerasti, tarkoituksena saada poliittista sitoutumista tonnistoverolain muutosprosessin jatkamiselle ja nopealle voimaansaattamiselle EU-komission päätöksen saamisen jälkeen. Puolueet olivatkin luvanneet viedä läpi tonnistoverolain uudistuksen. Loppukevällä oli EU-komissio ilmoittanut Suomelle, ettei se hyväksy Suomen alkuperäistä verovelan huojentamisesitystä. Suomen tulisi valita joko Tanskan tai Iso-Britannian malli. Kesäkuun 2011 hallitusneuvottelujen jälkeen olivat valtiovarainministeriön vero-osasto ja Suomen Varustamot ry päättäneet esittää EU-komissiolle kiistakysymyksenä olleen piilevän verovelan huojennumekanismiksi samantapaista sääntelyä, joka oli komission taholta hyväksytty Iso-Britannian tonnistoverolaissa. Uusi hallitus, aikaisemmin valtiovarainministerinä lainuudistushankkeessa mukana olleen pääministeri Jyrki Kataisen johdolla, oli sitoutunutkin viemään tonnistoverolain uudistuksen läpi, ja alkusyksyllä toimitettiin valtiovarainministeriön virallinen vastaus EU-komissiolle. Suomen Varustamot ry mainitsee vuosikertomuksessaan, että vastauskirjelmä oli laadittu ”tiivissä ja hyvässä yhteistyössä” yhdistyksen kanssa. Suomen vastinekirjelmässä oli esitetty piilevän verovelan huojentamiselle oleellisen tärkeä kysymys EU-komission merenkulun valtioneuvoston suuntaviivoissa asetetun tukikatonsäätöjärjestelmän kanta tukikatosta oli ollut, että siihen laskettaisiin kaikki laivaliikenteestä ja merenkulkijoilta kerätyt verot ja sosiaaliturvamaksut. Kun EU-komission kanta oli ollut sama, oli merenkulkuelinkeino saanut tästä tärkeän ennakkotapauksen merenkulun valtioneuvoston laajuudesta. 20.12.2011 EU-komissio antoi lopullisen ja Suomea tyydyttävän päätöksen tonnistoverolaista. Valtiovarainministeriö aloittikin heti tonnistoverolainmuutosesityksen valmistelun yhteistyössä varustamoelinkeinojen kanssa.²⁰³

Helsingin Sanomat uutisoi 16.2.2012 otsikolla ”Varustamot saavat havittelemansa tonnistoveron”, että laivanvarustamot olisivat saamassa pitkään toivomansa tonnistoverotuksen. Eduskunta oli juuri hyväksynyt lainmuutoksen ensimmäisessä käsittelyssä. Lehden mukaan mittavalla verotuella halutaan turvata suomalaisalusten kilpailukykyä. Jo aiemmin oli tonnistoverotus käytössä useissa kilpailijamaissa. Järjestelmän mukaan varustamot eivät maksaisi veroa voiton määrästä, vaan alusten tonniston perusteella. ”Muutoksen jälkeen varustamot eivät juurikaan joudu maksamaan veroa”, lehti kiteytti. Tonnistoverotukseen oli yritetty siirtyä jo 2002, mutta tällöin oli ehdot asetettu niin tiukoiksi, että vain yksi varustamo oli valinnut sen veromuodokseen. Uusi yritys oli tehty 2009, mutta tuo malli ei kelvannut EU:lle, joka piti ehtoja varustamoille liian edullisina. Uusi laki oli kirjoitettu EU:n vaatimuksia myötäillen.²⁰⁴

Aspo-yhtymän internet sivuilla julkaistiin yhtymän toimitusjohtajan Aki Ojasen ”haastatteluja” tiedotusvälineiden käyttöön. Haastattelussa 3/2012 todettiin Suomen Eduskunnan hyväksyneen uuden tonnistoverolain 1.3.2012, mutta joka astuisi taannehtivasti voimaan jo vuoden 2011 alusta. Aspon tytäryhtiö-varustamo ESL Shipping oli päätetty asettaa tonnistoverolain piiriin. Tämähän merkitsi siirtymistä liikeluvon verottamisesta tonnistomäärään pohjautuvaan verotukseen, joka haastattelussa arvioitiin jäävän muutamaa kymmentä tuhatta euroon

²⁰³ Suomen Varustamot ry:n toimintakertomus 1.1.-31.12.2011

²⁰⁴ Helsingin Sanomat 16.2.2012 ”Varustamot saavat havittelemansa tonnistoveron”

vuositasolla. Vuoden 2011 lukuja täytyikin jälkikäteen muuttaa ensimmäisessä kvarttaalissa vastaamaan lainmuutoksen aiheuttamaa vaikutusta yhtiön pääomaan. Lainmuutoksen tuomat edut turvaisivat varustamon pitkäaikaisen kehityksen. Koska kilpailukykyisen varustamon tulee jatkuvasti päivittää laivastoaan, antaisi tonniverotus siihen paremmat mahdollisuudet. Erityisesti painotettiin sitä, että näin päästään ”samalle viivalle” kilpailijamaiden kanssa. Aikaisemmin veronmaksuun tarkoitettujen kassavirrat voitaisiin nyt suunnata varustamon investointeihin. ESL Shipping oli tilannut kaksi suurta Supramax-alusta, joiden oli määrä valmistua vuoden 2012 aikana. Koska alusten elinkaari voi olla tyypillisesti 30 vuotta, katsottiin lakiuudistuksen antavan vakautta ja mahdollisuuden pitkän tähtäimen suunnitteluun, joka myös edesauttaisi alusinvestointien suunnittelua. Bulkkerikuljetusten arvioitiinkin lisääntyvän Itämerellä yli 40 % vuoteen 2030 mennessä, johtuen Venäjän hiilikuljetusten, kaivannaistuotteiden ja biopolttoaineiden kuljetusten kasvusta. Toimitusjohtaja Ojanen kiittää kansallista konsensusta, joka vallitsi tonniverolain yhteydessä. Parlamentaarisisissa keskusteluissa kaikki puolueet olivat lainmuutoksen kannalla. Samoin koko meriklusteri ja työmarkkinaosapuolet olivat yhteistyössä ajamassa yhteistä asiaa. Päätöksellä varmistettiin, että Itämerenliikenteeseen suunnitellut ja varustellut alukset tulisivat jatkossakin toimimaan Suomessa. Luotettavalla kuljetuksella olisi huomattava vaikutus myös Suomen teollisuuden kilpailukykyyn. Myös Suomen huoltovarmuuteen tällä katsottiin olevan positiivinen vaikutus, kuten myös merenkulun ja meriympäristön turvallisuuteen, koska alukset pysyisivät Suomen viranomaisten valvonnassa. Haastattelukirjoituksessa pörssiyhtiö korosti varustamo-tytäryhtiö ESL Shippingin toimivan jatkossa lähes verovapaasti, mikä tulisi hyödyttämään koko Aspo-yhtymää. Kuitenkin todettiin tämän kilpailukykyyn parantumisen olevan vain yksi tekijä monen muun ohessa – tulevaisuutta pelkäämään sen nojaan ei haluttu laskea.²⁰⁵

Verohallinnon ohjeissa tonniverotuksen toimitamisesta uudistetun tonniverolain mukaan annettiin mm. seuraavia käytännön vero-ohjeita²⁰⁶:

”Tonniverolakia sovelletaan Suomessa yleisesti verovelvolliseen osakeyhtiöön ja tietyin edellytyksin myös ulkomailla asuvan yhtiön Suomessa sijaitsevaan kiinteään toimipaikkaan. Yhtiötä tulee tosiasiallisesti johtaa Suomesta ja yhtiön tulee harjoittaa pääasiassa kansainvälistä meriliikennettä tonniverotettavilla aluksilla Suomesta ja olla siitä Suomessa verovelvollinen. Tonniverolain edellytykset täyttävä yhtiö voi valita lastin ja matkustajien kuljettamisen ja siihen läheisesti liittyvän toiminnan osalta tuloverotuksen sijasta tonniverotuksen. Tonniverovelvollisella yhtiöllä voi olla myös tuloverotuksen alaista toimintaa. Tonniverotus määräytyy alusten nettovetoisuuden perusteella. Yhtiö sitoutuu järjestelmään koko tonniverokaudeksi, jonka pituus on 10 vuotta. Tonniverotuksen sekä tonniverovelvollisten tuloverotuksen toimittaa Konserniverokeskus.”

²⁰⁵ Aspo Oyj:n internet-sivu: http://www.aspo.com/portal/en/media/interview_with_the_ceo/?bid=346:
Tonnage tax benefits Finland and Aspo

²⁰⁶ Verohallituksen internet-sivut: [http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Verohallinnon_ohjeet/Uudistettu_tonniverolaki\(20002\)](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Verohallinnon_ohjeet/Uudistettu_tonniverolaki(20002))

11 YMPÄRISTÖNSUOJELUA PARANTAVAT ALUS- INVESTOINNIT

11.1 Valtionavustuslakiin 688/2001 perustuvat investointituet

Liikenne- ja viestintäministeriö oli valmistellut asetuksen alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisistä ehdoista marraskuussa 2010. Tuki noudatti EU:n komission antamia Yhteisön suuntaviivoja valtiontuesta ympäristönsuojelulle, ja Eduskunta oli myöntänyt 30 miljoonan euron valtuuden alusten ympäristötukeen. Tukea olisi asetusehdotuksen mukaan mahdollisuus myöntää hankkeelle, jolla olisi merkittävästi ympäristöä parantavia vaikutuksia, kuten ympäristöystävällisempien alusten käyttöönotto tai tekniset ratkaisut kuten polttoaineiden päästönvähentämisteknologiat tai vähempipäästöiset polttoaineet. Tukiohjelma tuli notifioida EU:n komissiolle ja saada sille ennakkohyväksyntä. Liikenne- ja viestintäministeriö oli rajannut asetusluonnoksen uudisaluksiin. EU:n komission suuntaviivojen mukaisesti tuki olisi kuitenkin mahdollinen samoin ehdoin sekä uudisaluksille että nykyisiin aluksiin tehtäville jälkikäteisasennuksille.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK katsoi lausunnossaan 5.11.2010, että tilanteessa, jossa meriliikenteen ympäristövaatimukset olivat kiristymässä ja vaikuttamassa voimakkaasti vientiteollisuuden ja tuontikuljetusten rahtihintoihin (+ 30–50 %), olisi perusteltua käyttää valtion tukia kustannusten hillitsemiseksi. Lausunnossa todettiin, että Suomen vientiteollisuuden ja tuontikuljetusten käyttämä aluskanta uudistuu hitaasti. Meriliikenteen rikkipäästövaatimukset tulisivat koskemaan kaikkia aluksia vuodesta 2015 alkaen. Sen vuoksi EK katsoikin, että asetuksen tulisi kattaa sekä uudisalukset että olemassaoleviin aluksiin tehtävät asennukset. Syntyneen tilanteen taustalla oli kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n päätös uusista meriliikenteen polttoaineiden laatuvaatimuksista. Päätös tarkoitti käytännössä siirtymistä merenkulussa raskaasta polttoöljystä dieseliin Euroopan pohjoisilla merialueilla vuonna 2015. Odottamattoman kireiden polttoainevaatimusten seurauksena teollisuuden merirahtihintojen ennustettiin nousevan merkittävästi, noin 30–50%.

Kustannusvaikutus Suomen vientiteollisuudelle ja tuontikuljetuksille laskettiin olevan 200 – 1200 miljoonaa euroa/vuosi öljyn hinnan vaihtelun mukaan. Lausunnossaan EK katsoi, ettei IMO:n polttoainelaatua koskeva päätös ja sen tuomat kustannusvaikutukset olleet hyväksyttäviä. Kun asiaa käsiteltäisiin EU:ssa, tulisi torjua kilpailun vääristyminen ja kustannusuhkat pohjoisilla merialueilla. Toistaiseksi IMO:n päätöksen muuttaminen ei ollut vielä vireillä ja vaikutusten lieventämiseen haluttiin varautua jo tässä vaiheessa. IMO:n päätöksen mukaan rikkipäästöjä voitaisiin myös vähentää poistamalla rikki syntyvästä savukaasusta tai käyttämällä vaihtoehtoisia polttoaineita. Tähän teknologiseen ratkaisuun kohdistuisivat ehdotetun asetusluonnoksen mukaiset ympäristönsuojelua parantavat investointituet. Yhtenä tuen saamisen ehtona oli, että investointi tehtäisiin ennen kuin uudet ympäristösäädökset tulevat voimaan. Meripolttoaineen rikkipitoisuusvaatimukset tulisivat niillä näkymin voimaan 1.1.2015. Näin ollen varustamoilla oli neljä vuotta aikaa investoida päästöjä vähentäviin teknologioihin. Jotta investoinnit voitaisiin tehdä optimaalisesti ottaen huomioon laitteistojen toimitus- ja asennusajat, tuli Elinkeinoelämän keskusliiton lausunnon mukaan investointituki Suomen alusrekisterissä oleville aluksille käynnistää välittömästi. EK toivoi lisäksi, että liikenne- ja viestintäministeriö sekä Suomen hallitus vaikuttaisivat EU:ssa siten, että kaikki kireän rikkipäästövaatimusalueen maat, erityisesti Ruotsi, Tanska, Saksa ja

Hollanti, ottaisivat käyttöön vastaavan ympäristötuki-suuntaviivojen mukaisen instrumentin. Suomen ulkomaankauppaa hoitavista aluksista valtaosa oli liputettu ulos näihin maihin. ”Mitä useampi laiva ehtisi saada investointitukea ennen vuoden 2015 kireitä vaatimuksia, sitä matalammaksi jäisi vaikutus Suomen vienti- ja tuontiyritysten rahtihintoihin”.²⁰⁷

Valtionavustuslain mukaan valtionavustus voidaan myöntää yleisavustuksena tai erityisavustuksena. Erityisavustus voidaan myöntää mm. investointiavustuksena aineellisen tai aineettoman hyödykkeen hankintaan ja hankeavustuksena kokeilu-, käynnistämisen-, tutkimus- tai kehittämishankkeeseen taikka muuhun tarkoitukseltaan rajattuun hankkeeseen. Lain määrittelemä yleinen edellytys valtionavustuksen myöntämiselle on mm., että tarkoitus, johon valtionavustusta haetaan, on yhteiskunnallisesti hyväksyttävä ja, että valtionavustuksen myöntäminen on perusteltua valtionavustuksen käytölle asetettujen tavoitteiden kannalta. Valtionavustusta voidaan myöntää valtion talousarvion tai talousarvion ulkopuolella olevan valtion rahaston varojen puitteissa.²⁰⁸ Valtionavustuslaki on tarkoitettu harkinnanvaraisia valtionavustuksia koskevaksi yleislaiksi, jota sovelletaan valtionavustukseen, jos muussa laissa ei säädetä toisin.²⁰⁹

11.11.2010 annettiin Valtioneuvoston asetus alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisistä ehdoista. Asetuksen mukaan valtiontukea voidaan myöntää ympäristönsuojelua parantaviin uudisalusinvestointeihin ympäristötukisuuntaviivojen mukaan. Tukea voidaan myöntää ainoastaan Suomessa rekisteröidylle laivanvarustustoimintaa harjoittavalle yritykselle. Tuensaannin ehtona on mm., että alus on tarkoitettu rekisteröitäväksi Suomen alusrekisteriin ja kauppa-alusluetteloon. Tuen saajan tulee myös arvion mukaan omata edellytykset jatkuvaan kannattavaan toimintaan. Alus on rakennettava Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion telakalla. Tuen määrä voi olla 50-70 % alushankkeeseen sisältyvien investointien määrästä, kuitenkin enintään 30 miljoonaa euroa alusta kohti. EU:n komission tulee hyväksyä erikseen jokainen yli 7,5 miljoonan euron tuki.²¹⁰

Liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti 19.12.2011, että Euroopan komissio oli hyväksynyt alusten ympäristönsuojeluun tarkoitetun tukiohjelman. Komissio katsoi päätöksessään, että Suomen tukiohjelma täytti ympäristönsuojelutuen suuntaviivoissa esitetyt edellytykset. Komission hyväksyntä olikin edellytys sille, että Suomi voisi ottaa käyttöön ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisiä ehtoja käsittelevän valtioneuvoston asetuksen. Tiedotteessa kerrottiin myös, että Liikenne- ja viestintäministeriö oli myöntänyt valtioneuvoston asetuksen alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisistä ehdoista (946/2010) perusteella joulukuussa 2010 Viking Line Abp:lle 28 miljoonaa euroa ja Oy Gaiamare Ab:lle 2 miljoonaa euroa alusten ympäristönsuojelua parantaviin investointeihin. Päätökset olivat olleet ehdollisia Euroopan komission hyväksynnälle. Viking Linen tuki edellytti Euroopan komission erillistä hyväksymistä. Viking Line -yhtiön tukipäätös oli lähetetty Euroopan komissiolle hyväksyttäväksi joulukuussa 2011. Vastausta odotettiin kevään 2012 aikana. Avustettavat hankkeet olivat merkittäviä

²⁰⁷ Kylä-Haracka-Ruonala, Tellervo: Elinkeinoelämän keskusliiton lausunto asetusluonnoksesta alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisiksi ehdoiksi EK/700/2010; 05.11.2010

²⁰⁸ 688/2001 Valtionavustuslaki 27.7.2001

²⁰⁹ HE 63/2001 valtionavustuslaiksi ja laiksi valtion talousarviosta annetun lain 7 c §:n muuttamisesta 4.5.2001

²¹⁰ 946/2010 Valtioneuvoston asetus alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisistä ehdoista 11.11.2010

ympäristöinnovaatioita. Viking Linen matkustaja-alus oli suunniteltu käyttämään polttoaineenaan nesteytettyä maakaasua (LNG) ja Gaiamaren vuonna 2012 valmistuva uusi rahtialus nestemäistä bioöljyä. Lisäksi Gaiamaren alukseen sisällytettiin öljynkeräysvalmius mahdollisia onnettomuustilanteita varten. Tuki oli määrää maksaa varustamolle sen jälkeen, kun alus olisi luovutettu tuen saajalle ja alus olisi merkitty kauppa-alusluetteloon. Tukiohjelman tarkoituksena oli edistää varustamojen investointeja ympäristönsuojeluun. Lisäksi ministeriö halusi edistää uuden teknologian hyödyntämistä, jotta voitaisiin lievittää IMO:n rikkipäätöksen haitallisia vaikutuksia ja edistää uuden ympäristöteknologian käyttöönottoa.²¹¹

Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 5.6.2012 kertoi, että liikenneministeri Merja Kyllönen vihki käyttöön Oy Gaiamare Ab:n uuden erikoislastialuksen tiistaina 5. kesäkuuta Turussa. Kyseessä oli maailman ensimmäinen näin suuri alus, joka käyttää polttoaineena ympäristöystävällistä bioöljyä. Erikoisalus on noin 105 metriä pitkä ja 19 metriä leveä. Gaiamaren lastialuksen bioöljyikäyttöinen koneisto kuvataan erittäin vähäpäästöiseksi. Aluksen suunnittelussa oli pyritty vähentämään aluksesta aiheutuvia ympäristöhaittoja, parantamaan meriturvallisuutta ja lisäämään energiatehokkuutta. Erikoislastialuksen kerrottiin soveltuvan käytettäväksi monipuolisesti erilaisiin tehtäviin. Siinä on muun muassa öljynkeräysvalmius mahdollisia onnettomuustilanteita varten. Vaikka aluksen oli määrä operoida normaalisti kaupallisessa liikenteessä Itämerellä, kyettäisiin se öljyvahingon sattuessa nopeasti varustamaan öljynkeräyslaitteistolla ja siirtämään vahinkoalueelle. Uusi lastialus oli osa suomalaisalusten ympäristötukiohjelmaa. Liikenne- ja viestintäministeriö oli myöntänyt joulukuussa 2010 Oy Gaiamare Ab:lle 2 miljoonaa euroa alusten ympäristönsuojelua parantaviin investointeihin.²¹²



Ympäristöystävällinen alus Haitissa 2010²¹³

²¹¹ Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 19.12.2011

²¹² Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 05.06.2012

²¹³ Kuva: Tatu Korhonen, Haiti 2010

12 TUKIEN VAIKUTUKSET MERENKULKUDELINKEINOLLE

Kuten Kauppamerenkulun kehittämistoimikunta mietinnössään vuonna 1970 totesi, oli vuonna 1944 annetun lain aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi yhtenä tarkoituksena rahan arvon vakauttamista silmällä pitäen ehkäistä sodan aikana menetetyistä aluksista vakuutuskorvauksina saatujen varojen sijoittaminen muuhun reaaliomaisuuteen tai muuten inflaatiota edistävasti vapaille rahamarkkinoille. Toisena tarkoituksena oli tuntuvan verotusuhan avulla sitoa nämä varat vastaisiin alushankintoihin sodan aikana raskaita menetyksiä kärsineen kauppalaivaston jälleenrakentamiseksi. Näiden lisäksi katsottiin välttämättömäksi myöntää aluskantaansa kartuttaville varustamoille oikeus tehdä verotuksessa yleisen verolainsäädännön sallimia arvonvähennyksiä suurempia poistoja. Lain mukaan alusmenetyksistä saadut vakuutuskorvaukset olivat verovapaita, mikäli vakuutuskorvauksen saaja käyttäisi saadun korvauksen uuden aluksen hankkimiseen. Verovelvolliselle, joka harjoitti laivanvarustusliikettä, myönnettiin oikeus alustensa arvonvähennyksinä vähentää purjehdustuloistaan se määrä, minkä hän kirjanpidossaan oli tällaisena arvonalennuksena poistanut. Laivanvarustajilla oli oikeus tallettaa Suomen Pankkiin erityiselle tilille rahamäärä vastaista alushankintaa varten, jolloin tätä rahamäärää ei verotettu. Myöhemmissä veronhuojennuslaeissa ei enää tarvinnut ottaa huomioon vakuutuskorvausten sijoittamista merenkulun ulkopuolisella olevaan omaisuuteen. Muut erot olivat pieniä.²¹⁴



Ms Patricia Thaimaassa lastaamassa tapiocaa Saksaan syksyllä 1978
Omistaja Oy Gustaf Paulig Ab, varustamo Oy Henry Nielsen Ab²¹⁵

Vuonna 1992 julkaistussa Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen (VATT) Suomen elinkeinotukijärjestelmää koskevassa selvityksessä kyseenalaistettiin kaikki suomalainen yritystuki. Siinä mm. todettiin, että julkisen tuen kokonaismäärän merkittävä kasvattaminen vie suomalaista taloutta yhä kauemmas tehokkaasti toimivasta markkinaehtoisesta järjestelmästä samaan aikaan kun useimmissa muissa

²¹⁴ Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan mietintö Kauppa- ja teollisuusministeriölle. Komiteamietintö 1970: B 34. Eduskunnan kirjasto

²¹⁵ Kuva: Tatu Korhonen (Ko Si Changin redillä syksyllä 1978)

maissa tukijärjestelmiä oltiin purkamassa. Tutkimuksen tekijän Juhani Raatikaisen mielestä Suomen elinkeinotukijärjestelmä oli rakenteeltaan huonosti perusteltavissa ja merkittävilta osin epätarkoituksenmukainen. Hänen mukaansa silloinen tukijärjestelmä vinoutti suomalaista tuotantorakennetta ja hämärsi yrityksen omistajan käsitystä yritysrisikin lopullisesta kantajasta. Suurin osa tuesta suuntautui suoraan yritysten tavanomaisen toiminnan rahoittamiseen. Hänen mukaansa kuitenkin tuki yritystoiminnalle on perusteltua niissä tapauksissa, jolloin markkinoiden toiminta on puutteellista. Perusteltuna ja jopa välttämättömänä tuen käyttötilanteena hän näki teknisen kehityksen tukemisen. Hänen mukaansa 1970-luvulla Suomessa käytettiin tutkimukseen ja tuotekehittelyyn selvästi kilpailijoita vähemmän varoja. OECD-maiden keskiarvo oli saavutettu tässä suhteessa vasta 1980-luvulla. Merenkulkua ei pidetty enää perinteiseen tapaan itsenäisenä elinkeinona vaan siitä oli kehittynyt lähinnä puunjalostus- ja kemian teollisuuden sekä matkailu-, kongressi- ja viihdeteollisuuden liittämiselinkeino.²¹⁶

Liikenneministeriö tilasi Liiketaloustieteelliseltä Tutkimuslaitokselta (LTT) ja Suunnittelukeskus Oy:ltä (SKOY) tutkimuksen merenkulun yritystukien vaikutuksista, joka julkaistiin vuonna 1995. Tutkimuksen ensisijaisena tavoitteena oli arvioida Suomessa käytössä olleiden merenkulun yritystukien vaikuttavuutta ja niiden taloudellisia vaikutuksia merenkulun ja laajemmin koko yhteiskunnan kannalta katsottuna. Tutkimus keskittyi lastialusliikenteeseen. Tukitoiminnalle asetetut tavoitteet huomioon ottaen pääteltiin, että tukien vaikuttavuus oli ollut hyvinkin myönteinen. Tuet olivat mahdollistaneet sen, että Suomen kauppalaivaston lastialustonniston kehitys oli kääntynyt myönteiseksi alusten kannattavuusedellytysten parantuessa olennaisesti. Tonnisto oli myös painottunut entistä selvemmin suomalaisiin erityisolosuhteisiin soveltuvaksi. Merenkulkutuilla oli ollut selkeästi myönteinen työllisyysvaikutus ja myönteinen vaikutus vaihtotaseeseen. Tukien ei nähty vinouttavan eri kuljetusmuotojen välistä kilpailua, eikä myöskään suomalaisten varustamojen välistä kilpailua. Merenkulun tukia todettiin olevan käytössä kaikissa OECD-maissa. Omien tukiemme ei todettu ylittävän kilpailijamaiden tasoa. Riittävän oman tonniston säilyttämistä pidettiin Suomelle erittäin tärkeänä, jonka välttämättömänä edellytyksenä nähtiin vähintään kilpailijamaita vastaavan tukitason hyväksyminen.²¹⁷

Liikenneministeriö tilasi pian jälleen uuden tutkimuksen, tällä kertaa EPPA Finland Oy:stä. Tutkimus merenkulun verohuojennuksista Suomessa ja eräissä muissa Euroopan maissa julkaistiin 1997. Tutkimuksen tiivistelmässä kerrotaan tavoitteena olleen selvityksen laatiminen Suomessa tuolloin käytössä olevista ja aikaisemmista merenkulun verohuojennuksista ja verotettavan tulon jaksottamiseduista sekä vertailla näitä Suomessa omaksuttuja valtiontukia eräissä muissa Euroopan maissa käytössä oleviin järjestelyihin. Koska EU:n jäsenvaltioissa valtiontukien myöntäminen varustamoille tuli tapahtua yhteisön merenkulkupolitiikan sallimissa rajoissa, huomioitiin tutkimuksessa myös Euroopan komission uusin merenkulkupoliittinen linjanveto, joka antoi jäsenvaltioille laajat mahdollisuudet kehittää edelleen valtiontukijärjestelmiään tältä osin. Eurooppalaisen merenkulun ongelmana todettiin olevan edellisvuosikymmeninä lisääntynyt laivojen ulosliputus kolmansiin maihin. Myös EU:n jäsenvaltioiden välillä ja ETA-valtio Norjan kanssa pelättiin verokilpailun

²¹⁶ Valtiontalouden tarkastusvirasto; Tarkastuskertomus nro 117/54/93: ”Merenkulkuelinkeinon tukeminen” 30.12.1994

²¹⁷ Liikenneministeriön julkaisu L 22/95: ”Merenkulun yritystukien vaikutukset” 10.4.1995

lisääntymistä. Tonnistoverojärjestelmän kaltaista nollaveroa pidettiin varustamoille houkuttelevana vaihtoehtona erityisesti niissä maissa, joissa varustamotoimintaan kohdistuvia valtiontukia oltiin voimakkaasti karsimassa. Suomessa totetetun verouudistuksen tavoitteisiin kuului erilaisten toimialakohtaisten veronhuojennusten (mm. alushankintavaraus, tilauspoisto, jälleenhankintavaraus) asteittainen lakkauttaminen. Merenkulkua koskevista veronhuojennuksista oli enää jatkettu mahdollisuutta jäämaksuluokkavähennyksen tekoon. Samanaikaisesti verotuksessa oli ehdotettu siirryttäväksi kirjanpitolain mukaiseen suunnitelman mukaisten poistojen järjestelmään. Tämä muutos tulisi kiristämään varustamojen verotusta huomattavasti, mikä johtuisi vuosittaisen enimmäispoistomäärän alenemisesta ja siitä, että poistot tulisi tehdä vuosittain suunnitelman mukaan. Tutkimuksessa todettiin, että veronhuojennuksia yhdistettynä verotuksessa annettuihin jaksottamisetuihin oli yleisesti käytössä Suomelle tärkeissä kilpailijamaissa. Suomalaisten laivanvarustamoiden toimintamahdollisuuksien ja kilpailukyvyn turvaamiseksi kansainvälisillä markkinoilla olisi varustamoja koskevia verosäännöksiä välttämätöntä kehittää edelleen ottaen huomioon sekä EU:n säännökset että kilpailijamaiden asettamat haasteet.²¹⁸

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta antoi loppuvuodesta 1997 toimeksiannon, jonka mukaan merenkulun verotukseen liittyviä kysymyksiä selvitettiin virkatyönä liikenneministeriön, Merenkululaitoksen ja valtiovarainministeriön välisenä yhteistyönä. Työryhmän mielestä pelkkä verotuksen ja verotukien tarkastelu ei olisi antanut riittävää kuvaa merenkulualalle suunnatusta tuesta, minkä vuoksi tarkastelu laajennettiin koskemaan myös muita alalle julkisista tuista myönnettäviä tukia. Tutkimuksen yhteenvedossa todettiin ulkomaille rekisteröityjen, suomalaisessa omistuksessa olevien alusten määrän olleen keskimäärin noin 70-80 kappaletta. Näiden alusten määrä oli pysynyt suhteellisen vakaana vuodesta toiseen. Kyseisiä aluksia käytettiin pääasiassa kolmansien maiden välisessä liikenteessä ja niillä käytettiin pääasiassa ulkolaista halpatyövoimaa. Alukset eivät käyneet Suomessa ja ne oli rekisteröity ulkomaille kustannussyistä ja toiminnallisista syistä. Verotuksen kautta annettavista varsinaisista tuista oli voimassa enää jäämaksuluokkavähennys. Merimiesten verotusta lievennettiin erityisellä merityötulovähennyksellä. Suorana budjettitukena varustamot saivat miehistöjen verojen ja sosiaaliturvamaksujen perusteella määräytyvän ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelotuen, korkotukilainoista saatavan korkohyvityksen sekä pientonniston korkoavustuksen. Lisäksi valtio osallistui merimiesten eläkkeisiin maksamalla kolmanneksen eläkemenosta.²¹⁹

Alkuperäisen vuoden 2002 tonnistoverolakiesityksen lisätiedoissa Euroopan komissiolle selvitetään mm. Suomen kansainvälisessä liikenteessä olevien alusten ulosliputusten kehitystä 1988-2002²²⁰:

²¹⁸ Liikenneministeriön julkaisuja 29/97: "Merenkulun verouhojennukset Suomessa ja eräissä muissa Euroopan maissa" 5.8.1997

²¹⁹ Valtiovarainministeriö/Liikenneministeriö/Merenkululaitos: "Selvitys merenkuluelinkeinon verotuksesta ja tukitoimenpiteistä", Helsinki 1998; Eduskunnan kirjasto

²²⁰ Euroopan komissio C(2002)3576fin; Asia: Valtiontuki N:o N 195/2002 –Suomi; Meriliikenteen alan verotusta koskeva laki (Tonnistoverolaki); Bryssel 16.10.2002

Suomen rekisterissä olevat aluksetUlkomaisissa rekistereissä olevat alukset

Vuosi	Luku- määrä	Brutto- vetoisuus (tuhatta tonnia)	Luku- määrä	Osuus kaikista aluksista	Brutto- vetoisuus (tuhatta tonnia)	Osuus kokonais- brutto- vetoisuudesta
1988	104	845	64	38 %	1120	57 %
1989	112	972	65	37 %	1310	57 %
1990	107	1094	87	45 %	1580	59 %
1991	115	1084	91	44 %	1630	60 %
1992	116	1193	87	43 %	1950	62 %
1993	114	1280	79	41 %	1800	58 %
1994	115	1376	73	39 %	1730	56 %
1995	116	1417	72	38 %	1770	56 %
1996	116	1393	72	38 %	1870	57 %
1997	118	1445	67	36 %	1710	54 %
1998	122	1500	76	38 %	1900	56 %
1999	125	1525	76	38 %	1960	56 %
2000	123	1490	61	33 %	1330	47 %
2001	125*	1449*	53*	30 %	1150*	44 %

*lokakuun lopun tieto

Helsingin Sanomat julkaisi joulukuussa 2001 Turun kauppakorkeakoulun merenkulutralouden professori Jorma Tainan kirjoituksen otsikolla ”Merenkulussa on kohtalonhetket”. ”Eduskunnalla on nyt mielenkiintoinen tehtävä säätää laki, jota hallitusta lukuunottamatta ei kukaan halua eikä aio käyttää”, kirjoitti Taina. Lain säätämistä oli edeltänyt kolme vuotta kestänyt ”huikea näytelmä”. Kirjoittaja kuvaa, kuinka onnistuneet, EU:n sallimien enimmäistuen mukaiset tukipaketit eli miehistötuki yhdistettynä tonnistoverojärjestelmään ovat kyyenneet muuttamaan ulosliputuksen sisäänliputukseen. Suomessa valmisteilla ollut järjestelmä oli hänen mukaansa kaatunut Suomen Merimies-Unionin vastustukseen sekamiehityksen vuoksi ja suomalaisten varustamoyhdistysten erimielisyyksiin. Miehistötuen tukipaketinkin jäi heikommaksi kuin kilpailijamaissa. Lakonisesti kirjoittaja toteaa artikkelinsa päätteeksi, että hallitus tulee kantamaan lopputuloksesta poliittisen vastuun ja varustamojen tulee uskottavuutensa säilyttämiseksi reagoida tilanteeseen – yt-neuvotteluja oli luvassa ja Suomen ulkomaankauppa jäisi vähitellen ulkolaisten varustamojen hoidettavaksi.²²¹

Vuoden 2012 helmikuussa hyväksytty tonnistoverouudistus saattoi Suomen vihdoin samalle viivalle kilpailevien EU-maiden kanssa. Suomen Varustamot ry:n varatoimitusjohtaja Hans Ahlströmin mukaan saman vuoden syyskuun alkuun mennessä oli alalle tullut 700 uutta työpaikkaa, joista kaksi kolmasosaa oli hänen mukaansa suomalaisilla. Jo 12 uudisalusta oli rekisteröity Suomeen ja 10 alusta oli siirretty Suomen lipun alle ulkomailta. Jopa italialaisen Grimaldi-yhtymän hallitsema Finnlines-varustamokin oli vahvistanut liputtavansa kaikki itämerenlauttansa Suomen lipun alle. Aikaisemmin varustamo käytti Ruotsin lippua. Varustamot eivät käytännössä maksaneet enää veroa.²²²

²²¹ Helsingin Sanomat; Talous: Taina, Jorma: ”Merenkulussa on kohtalonhetket” 20.12.2001

²²² Turun Sanomat: ”Laivojen tonnistovero loi satoja työpaikkoja” 6.9.2012



Suomen lippu suomalaisen aluksen saalingissa²²³

²²³ Kuva: Tatu Korhonen, Ms Finnhansa 1995

13 TUKIAISLAINSÄÄDÄNNÖN KRONOLOGIA

- 1927 HE 27/1927 valtion laivarahaston perustamisesta ja käyttämisestä 7.10.1927
- 1928 198/1928 Laki valtion laivarahastosta 15.6.1928
- 1938 344/1938 Asetus valtion laivarahaston hoidosta ja käyttämisestä 11.11.1938
- 1944 498/1944 Laki aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi
- 499/1944 Asetus aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi annetun lain soveltamisesta ja täytäntöönpanosta 28.7.1944 (HE 22/1944; 23.3.1944)
- 1947 510/1947 Laki aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi annetun lain muuttamisesta 26.6.1947 (HE 40/1947; 3.5.1947)
- 1953 554/1953 Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 31.12.1953 (HE 102/1952 5.12.1952)
- 1954 414/1954 Laki valtion laivarahastosta annetun lain kumoamisesta 12.11.1954 (HE 61/1954 eräiden valtion lainausrahastoon siirrettyjen rahastojen lakkauttamista tarkoittavaksi lainsäädännöksi)
- 1958 283/1958 Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 28.6.1958 (HE 157/1957; 21.3.1958)
- 1966 229/1966 Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 6.4.1966 (HE 163/1965; 26.3.1965)
- 1970 853/1970 Laki merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 22.12.1970 (HE 149/1970; 13.11.1970)
- 1971 573/1972 Laki alushankintoihin myönnettävistä valtioneuvastokausista 24.7.1972 (HE 121/1972; 31.5.1972)
- 1977 1031/1977 Laki alushankintoihin myönnettävistä valtioneuvastokausista annetun lain muuttamisesta 23.12.1977 (HE 206/1977; 28.10.1977)
- 1978 4/1978 Laki laivanvarustustoiminnan veronhuojennuksista 8.12.1977 (HE 235/1977; 8.12.1977)
- 329/1978 Laki laivanvarustamatoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvastokausista annetun lain 3 §:n muuttamisesta 5.5.1978 (HE 28/1978)

- 1981 433/1981 Laki merenkulun veronhuojennuksista 18.6.1981 (HE 57/1981; 15.4.1981)
- 811/1981 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvostokautuksista annetun lain muuttamisesta 27.11.1981 (HE 111/1981)
- 1983 274/1983 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 1 §:n muuttamisesta 18.3.1983 (HE 276/1982; 7.1.1983)
- 1985 950/1985 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 13.12.1985 (HE 187/1985; 19.11.1985)
- 1094/1985 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvostokautuksista annetun lain muuttamisesta 31.12.1985 (HE 175/1985; 30.9.1985)
- 1989 114/1989 Laki laivanrakennus- ja laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvostokautuksista annetun lain muuttamisesta 3.2.1989 (HE 201/1988)
- 1990 998/1990 Laki laivanrakennus- ja laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvostokautuksista annetun lain 5 §:n muuttamisesta 23.11.1990 (HE 115/1990)
- 1101/1990 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 14.12.1990 (HE 183/1990; 5.10.1990)
- 1139/1990 Laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä 14.12.1990 (HE 152/1990;)
- 1991 798/1991 Liikenneministeriön päätös ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämiseksi tarkoitetuista avustuksista 8.5.1991
- 1149/1991 Asetus eräiden laivanrakennus- tai laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvostokautuksista annetun lain mukaisten tehtävien hoitamisesta Ahvenanmaan maakunnassa 23.8.1991
- 1707/1991 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30.12.1991 (HE 119/1991; 4.10.1991)
- 1713/1991 Laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta 30.12.1991 (HE 119/1991; 4.10.1991)
- 1992 1543/1992 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 30.12.1992 (HE 205/1992; 25.9.1992)

1611/1992 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta 30.12.1992 (HE 263/1992; 23.10.1992. Asetus 1440/1993; 22.12.1993)

1993 1143/1993 Laki laivanrakennus- ja laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvastokautuksista annetun lain 5 §:n muuttamisesta 10.12.1993 (HE 262/1993; 29.10.1993)

1265/1993 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 17.12.1993 (HE 199/1993; 11.10.1993)

1995 295/1995 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 12 §:n muuttamisesta 3.3.1995 (HE 292/1994; 31.1.1995)

1574/1995 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 8 ja 8 a §:n muuttamisesta 18.12.1995 (HE 131/1995; 6.10.1995)

1996 1258/1996 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 6 ja 14 §:n muuttamisesta 30.12.1996 (HE 238/1996; 29.11.1996)

1998 449/1998 Laki laivanrakennus- ja laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvastokautuksista annetun lain muuttamisesta 18.6.1998 (HE 35/1998; 17.4.1998)

1999 1301/1999 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n väliaikaisesta muuttamisesta 23.12.1999 (HE 173/1999; 7.12.1999. Asetus 809/2000; 21.9.2000)

1060/1999 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 6 ja 14 §:n muuttamisesta 26.11.1999 (HE 89/1999; 1.10.1999)

2000 922/2000 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n muuttamisesta 3.11.2000 (HE 129/2000; 22.9.2000. Asetus 307/2001; 10.4.2001)

2001 (688/2001 Valtionavustuslaki 27.7.2001 (HE 63/2001; 4.5.2001))

1349/2001 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta 21.12.2001 (HE 144/2001; 28.9.2001. Asetus 281/2002; 11.4.2002)

2002 476/2002 Tonnistoverolaki 5.6.2002 (HE 234/2001; 13.12.2001)

2004 542/2004 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta 24.6.2004 (HE 72/2004; 30.4.2004. Asetus 1138/2004; 16.12.2004)

625/2004 Laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapaudesta 9.7.2004 (HE 94/2004; 19.5.2004)

723/2004 Laki tonnistoverolain 19 §:n muuttamisesta 30.7.2004 (HE 92/2004; 19.5.2004)

1243/2004 Laki laivanrakennus- ja laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtiontakauksista annetun lain muuttamisesta 21.12.2004 (HE 217/2004; 29.10.2004)

2005 544/2005 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta 15.7.2005 (HE 58/2005; 13.5.2005)

1147/2005 Laki tonnistoverolain 37 §:n muuttamisesta 22.12.2005 (HE 144/2005; 7.10.2005)

2006 1322/2006 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 a §:n muuttamisesta ja 4 §:n väliaikaisesta muuttamisesta 22.12.2006 (HE 226/2006; 19.10.2006)

2007 1277/2007 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi 21.12.2007 (HE 115/2007; 12.10.2007)

1283/2007 Laki tonnistoverolain 8 §:n muuttamisesta 21.12.2007 (HE 115/2007; 12.10.2007)

2008 967/2008 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi annetun lain muuttamisesta 19.12.2008 (HE 148/2008; 3.10.2008)

2009 674/2009 Valtioneuvoston asetus meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosta 27.08.2009

1249/2009 Laki tonnistoverolain muuttamisesta 22.12.2009 (HE 231/2009; 6.11.2009)

1317/2009 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi annetun lain 3 ja 17 §:n muuttamisesta 22.12.2009 (HE 208/2009; 16.10.2009)

2010 509/2010 Laki tonnistoverolain 32 §:n muuttamisesta 11.6.2010 (HE 288/2009; 29.1.2010)

946/2010 Valtioneuvoston asetus alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisistä ehdoista 11.11.2010

2011 770/2011 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi annetun lain 6 §:n muuttamiseksi 17.6.2011 (HE 174/2010; 1.10.2010)

2012

90/2012 Laki tonnistoverolain muuttamisesta 24.2.2012 (HE 151/2011;
27.1.2012)

91/2012 Laki tonnistoverolain muuttamisesta annetun lain
kumoamisesta 24.2.2012 (HE 151/2011; 27.1.2012)

LÄHTEET

(Viittausten mukaisesti)

- 1** Merimieskirja: Korhonen Tatu; myönnetty ottokatselmuksessa Haminassa 5.7.1971: 28.6.1971-23.2.1987
- 2** Työtodistus; Finnlines Oyj: Korhonen, Tatu 1.10.1987-31.10.2009
- 3** Kuva: Tatu Korhonen: Ms Peter 1979
- 4** Thesis / Master of Science in Shipping and Maritime Studies: Korhonen, Tatu: "The Finnish Winter Navigation with Special Reference to the Forest Product Transports". Liverpool Polytechnic 1987
- 5** 1015/1977 Laki luottolaitosten varoista myönnettävistä eräistä korkotukilainoista ja
- 6** 1557/1992 Laki luottolaitosten varoista myönnettävistä eräistä korkotukilainoista annetun lain muuttamiseksi 6 Linjakastetodistus (MEPA; Piirtänyt Kullervo Räisänen 1965) annettu matkalla Japanista Australiaan: Tatu Korhonen; Ms Peter/päällikkö Kauko Luukko 7.7.1979
- 7** Powerpoint-esitys: Sandell, Peter: "Shipping Market Cycles – The Role of Cycles in Shipping Economics" 30.4. 2011
- 8** Stopford, Martin: Maritime Economics 3rd edition; Routledge, New York 2009 reprinted 2010
- 9** Stopford, Martin: Maritime Economics 3rd edition; Routledge, New York 2009 reprinted 2010
- 10** Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan mietintö Kauppa- ja teollisuusministeriölle. Komiteamietintö 1970: B 34. Eduskunnan kirjasto
- 11** Valtiontalouden tarkastusvirasto; Tarkastuskertomus nro 117/54/93: "Merenkuluelinkeinon tukeminen" 30.12.1994
- 12** HE 115/2007 laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta 12.10.2007
- 13** Hirsjärvi, Sirkka & Huttunen, Jouko: Johdatus kasvatustieteeseen. 4. uudistettu laitos. Porvoo/Helsinki/Juva WSOY 1995
- 14** Eskola, Jari & Suoranta, Juha: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere Vastapaino 1998
- 15** <http://www.liberty-ship.com/html/topics/hulldeck.html>

- 16** HE 37/1927 Hallituksen esitys Eduskunnalle valtion laivarahaston perustamisesta ja käyttämisestä 7.10.1927
- 17** Suomen pankin vuosikirja 1928, IX vuosikerta, Suomen pankin tilasto-osasto, Helsinki 1929
- 18** Valtiopäiväasiakirjat 20.3.1928; Valtion laivarahasto, keskustelu: Ministeri Heikkinen. Eduskunnan kirjasto
- 19** Sosialidemokraattisen eduskuntaryhmän kertomus vuosilta 1926-1929, Työväenarkisto
- 20** 344/1938 Asetus valtion laivarahaston hoidosta ja käyttämisestä 11.11.1938
- 21** Suomen Merenkulku – Finlands Sjöfart 1-2/1940: Nimimerkki L.G-nd: ”Kulunut vuosi”
- 22** Suomen kauppalaivastotietokanta; Laivakortti #3995:
<http://kauppalaiva.nba.fi/card.php?id=3995&lang=fi>; Suomen Merimuseo 2007
- 23** HE 37/1927 Hallituksen esitys Eduskunnalle valtion laivarahaston perustamisesta ja käyttämisestä 7.10.1927
- 24** Valtiopäiväasiakirjat 20.3.1928; Valtion laivarahasto, keskustelu: Ministeri Heikkinen. Eduskunnan kirjasto
- 25** Valtiopäiväasiakirjat 20.3.1928; Valtion laivarahasto, keskustelu: Edustaja Asikainen. Eduskunnan kirjasto
- 26** Valtiopäiväasiakirjat 27.3.1928; Valtion laivarahasto, äänestys ja päätös: Puhemies. Eduskunnan kirjasto
- 27** Valtiopäiväasiakirjat 27.3.1928; Valtion laivarahasto, äänestys ja päätös: Puhemies. Eduskunnan kirjasto
- 28** 344/1938 Asetus valtion laivarahaston hoidosta ja käyttämisestä 11.11.1938
- 29** 414/1954 Laki valtion laivarahaston kumoamisesta 12.11.1954
- 30** Suomen Merenkulku 1-2/1940: Nimimerkki ”L. G-nd.”: Kulunut vuosi - Det gångna året
- 31** Suomen Merenkulku Nro 1 / 1941: Merenkulkuvuosi 1940
- 32** 1942 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1941
- 33** 1943 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1942
- 34** 1944 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1943

- 35** Suomen Merenkulku nro 1/1944: Pääkirjoitus: ”Uuden vuoden alkaessa”
- 36** Suomen Merenkulku nro 1/1944: Pääkirjoitus: ”Uuden vuoden alkaessa”
- 37** HE 22/1944 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi 23.3.1944
- 38** Suomen Merenkulku Nro 4 / 1944: Pääkirjoitus: ”Erikoisverotus ja rahastojen muodostaminen tonniston hankintoja varten”
- 39** Ericsson, Christoffer: Suomen Laivanvarustajien Yhdistys r.y. 1932-1957. Hämeen Kirjapaino Oy, Tampere 1957
- 40** Merimies-lehti helmikuu/1971: Merimiehillekin veteraanieläkettä
- 41** Suomen Merenkulku nro 1/1945: Pääkirjoitus: ”Merenkulku vuoden 1945 alkaessa”
- 42** 1947 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1946
- 43** Kuva: Tatu Korhonen: Pienoismalli Orion
- 44** Ericsson, Christoffer: Suomen Laivanvarustajien Yhdistys r.y. 1932-1957. Hämeen Kirjapaino Oy, Tampere 1957
- 45** Kuva: Tatu Korhonen: Ss Willen pienoismalli, tekijä Jaakko Piela
- 46** Pietikäinen, Matti: The Finnlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998
- 47** HE 40/1947 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi annetun lain muuttamisesta 3.5.1947
- 48** 510/1947 Laki aluksesta saadun tulon verottamisesta eräissä tapauksissa sekä toimenpiteistä merenkulun edistämiseksi annetun lain muuttamisesta 26.6.1947
- 49** Ericsson, Christoffer: Suomen Laivanvarustajien Yhdistys r.y. 1932-1957. Hämeen Kirjapaino Oy, Tampere 1957
- 50** HE 102/1952 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 5.12.1952
- 51** Kuva: Tatu Korhonen: Ss Tornator Alexandriassa –diagramma, tekijä Jaakko Piela
- 52** Pietikäinen, Matti: The Finnlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998

- 53** HE 102/1952 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 5.12.1952
- 54** Eduskunnan istuntojen pöytäkirjat 18.12.1953
- 55** 1953 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1952
- 56** HE 157/1957 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 21.3.1958
- 57** Kuva: Tatu Korhonen 1971: Ms Finneagle lähestymässä New Yorkia heinäkuussa 1971
- 58** Pietikäinen, Matti: The Finnlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998
- 59** 1958 Valtiopäivät: Hallituksen kertomus 1957
- 60** HE 163/1965 Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 26.3.1965
- 61** HE 163/1965 Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista 26.3.1965
- 62** Päivike, Heikki (toim.): Kauppatienä meri. Suomen Varustamoyhdistys 1932-1982: Lastikka Pekka: Suomen Varustamoyhdistyksen historiikki. Helsingin Liikekirjapaino Oy, Helsinki 1982
- 63** Päivike, Heikki (toim.): Kauppatienä meri. Suomen Varustamoyhdistys 1932-1982: Lastikka Pekka: Suomen Varustamoyhdistyksen historiikki. Helsingin Liikekirjapaino Oy, Helsinki 1982
- 64** Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan I osamietintö, Navigator 6/1970
- 65** Kuva: Tatu Korhonen: Ms Finnclipperin pienoismalli, tekijä Jaakko Piela
- 66** Pietikäinen, Matti: The Finnlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998
- 67** Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan mietintö Kauppa- ja teollisuusministeriölle. Komiteamietintö 1970: B 34. Eduskunnan kirjasto
- 68** Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan I osamietintö, Navigator 6/1970
- 69** Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan mietintö Kauppa- ja teollisuusministeriölle. Komiteamietintö 1970: B 34. Eduskunnan kirjasto
- 70** Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan I osamietintö, Navigator 6/1970
- 71** Pääkirjoitus: Kauppalaivastomme kehittäminen, Navigator 6/1970

72 HE 149/1970 Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi merenkulun edistämiseksi myönnettävistä veronhuojennuksista ja leimaverolain muuttamisesta 13.11.1970

73 Navigator Nro 1/1971: Kansanedustaja Erkki Haran puhe Eduskunnassa: Merenkulkuun kannattaa sijoittaa

74 Navigator nro 5 / 1972: Matti Pietikäinen: ”Lakia merenkulun edistämiseksi on **tarvittu vain kerran**”

75 Navis Fennica – Suomen merenkulun historia 2: Pietikäinen Matti: Hakurahtiliikennettä maailman merillä. WSOY Porvoo 1994

76 Vapaavahti 7/1977. Merimiespalvelutoimisto MEPA: Leino, Leena: ”Viljaa ja malmia ympäri maailman”

77 Kaukiainen Yrjö: Ulos maailmaan! Suomalaisen merenkulun historia. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1155, Tieto. Kariston Kirjapaino, Hämeenlinna 2008

78 Kuva: Tatu Korhonen, Ms Peter 1979

79 Vapaavahti 7/1977. Merimiespalvelutoimisto MEPA: Leino, Leena: ”Viljaa ja malmia ympäri maailman”

80 HE 235/1977 laiksi laivanvarustustoiminnan veronhuojennuksista 8.12.1977

81 HE 235/1977 laiksi laivanvarustustoiminnan veronhuojennuksista 8.12.1977

82 4/1978 Laki laivanvarustustoiminnan veronhuojennuksista

83 Kuva: Tatu Korhonen, ms Pamina 1981

84 Navigator 1/1978: ”Telakkatoimikunnan toimenpidesuositukset”

85 Kuva: Tatu Korhonen, ms Lita 1982

86 HE 57/1981 laiksi merenkulun veronhuojennuksista 15.4.1981

87 433/1981 Laki merenkulun veronhuojennuksista 18.6.1981

88 274/1983 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 1§:n muuttamisesta 18.3.1983

89 HE 276/1982 laeiksi laivanisännistöyhtiön ja laivanisännän verottamisesta ja merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 1§:n muuttamisesta 7.1.1983

90 950/1985 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 13.12.1985

- 91** HE 187/1985 laiksi merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamiseksi 19.11.1985
- 92** HE 183/1990 laiksi merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttumiseksi 5.10.1990
- 93** 1101/1990 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 14.12.1990
- 94** HE 183/1990 laiksi merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttumiseksi 5.10.1990
- 95** 1543/1992 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 1543/1992
- 96** HE laeiksi yhtiöveron hyvityksestä annetun lain ja merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 25.9.1992
- 97** 1265/1993 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 17.12.1993
- 98** HE 199/1993 laeiksi kehitysalueelle tehtävien investointien korotetuista poistoista sekä leimaverolain 97 a §:n, kehitysalueiden veronhuojennuksista annetun lain 3 §:n ja merenkulun veronhuojennuksista annetun lain muuttamisesta 11.10.1993
- 99** 1574/1995 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 8 ja 8a §:n muuttamisesta 18.12.1995
- 100** HE 131/1995 verohallintolaiksi ja laiksi verotusmenettelystä sekä eiksi näihin liittyviksi laeiksi 6.10.1995
- 101** 1258/1996 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 6 ja 14 §:n muuttamisesta 30.12.1996
- 102** HE 238/1996 laeiksi elinkeinotulon verottamisesta annetun lain muuttamisesta ja 19 §:n väliaikaisesta muuttamisesta sekä arvonnlisäverolain 15 ja 19 §:n ja merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 6 ja 14 §:n muuttamisesta 29.11.1996
- 103** 1060/1999 Laki merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 6 ja 14 §:n muuttamisesta 26.11.1999
- 104** HE 89/1999 laiksi merenkulun veronhuojennuksista annetun lain 6 ja 14§:n muuttamisesta 1.10.1999
- 105** Kuva: Tatu Korhonen, Ms Finnarctis 1983
- 106** Pietikäinen, Matti: The Finnlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998
- 107** Navigator 5/1972: ”Esitys kauppamerenkulun luotonsaannin helpottamiseksi”

- 108** Navigator 5/1972: ”Esitys kauppamerenkulun luotonsaannin helpottamiseksi”
- 109** Navigator 5/1973: ”Suomalainen tonnisto kansainvälisille kuljetusmarkkinoille – integroidut rahoitusresurssit tarpeen”
- 110** 375/1963 Laki pienteollisuuden ja keskisuuren teollisuuden sekä eräiden muiden elinkeinoalojen valtiontakauksista 4.7.1963
- 111** Navigator 5/1973: Mäenpää, Pentti: ”Valtiontakaukset alushankintaluottojen vakuutena”
- 112** 573/1972 Laki alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista 24.7.1972
- 113** HE 121/1972 laiksi alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista 31.5.1972
- 114** Kuva: Tatu Korhonen: Ms Finnsailor (II)
- 115** Pietikäinen, Matti: The Finnlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998
- 116** 1031/1977 Laki alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista annetun lain muuttamisesta 23.12.1977
- 117** HE 206/1977 laiksi alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista annetun lain muuttamisesta 28.10.1977
- 118** 1031/1977 Laki alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista annetun lain muuttamisesta 23.12.1977
- 119** HE 206/1977 laiksi alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista annetun lain muuttamisesta 28.10.1977
- 120** 329/1978 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtiontakauksista annetun lain 3 §:n muuttamisesta 5.5.1978
- 121** Hallituksen esitys 28/1978 1) laiksi pienteollisuuden ja keskisuuren teollisuuden sekä eräiden muiden elinkeinoalojen valtiontakauksista annetun lain muuttamisesta, 2) laiksi laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtiontakauksista annetun lain 3 §:n muuttamisesta ja 3) laiksi teollisuudelle vesiensuojeluinvestointeihin myönnettävistä valtiontakauksista annetun lain 2 §:n muuttamisesta
- 122** 811/1981 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtiontakauksista annetun lain muuttamisesta 27.11.1981
- 123** Hallituksen esitys 111/1981 laiksi eräiden valtiontakaustoimintaa koskevien lakien muuttamisesta 1981

- 124** 1094/1985 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvostokautuksista annetun lain muuttamisesta 31.12.1985
- 125** Valtioneuvoston kertomus vuoden 1972 toiminnasta: Kauppa- ja teollisuusministeriö. Valtioneuvosto 1973. Eduskunnan kirjasto
- 126** 114/1989 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvostokautuksista annetun lain muuttamisesta 3.2.1989
- 127** HE 201/1988 laiksi alushankintoihin myönnettävistä valtioneuvostokautuksista annetun lain muuttamisesta 1988
- 128** 998/1990 Laki laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvostokautuksista annetun lain muuttamisesta 23.11.1990
- 129** HE 115/1990 laiksi laivanrakennus- tai laivanvarustamotoimintaa harjoittaville yrityksille myönnettävistä valtioneuvostokautuksista annetun lain 5 §:n muuttamisesta.
- 130** Finnlines Oyj osavuosisikatsaus 1.1.-30.4.1991: Lagerroos Antti: ”Lähiajan näkymät” 11.6.1991
- 131** Finnlines Oyj osavuosisikatsaus 1.1-31.8.1991: Lagerroos Antti: ”Lähiajan näkymiä” 14.10.1991
- 132** HE 119/1991 laeiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta sekä sairaskassalain, kuntoutusrahalain, merimieseläkelain 1 §:n ja työttömyyskassalain muuttamisesta sekä ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailukykyedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta 4.10.1991
- 133** Kuva: Tatu Korhonen, Ms Finnfighter 1984
- 134** HE 119/1991 laeiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta sekä sairaskassalain, kuntoutusrahalain, merimieseläkelain 1 §:n ja työttömyyskassalain muuttamisesta sekä ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailukykyedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta 4.10.1991
- 135** Finnlines Oyj:n osavuosisikatsaus 1.1.-30.4.1992: Lagerroos Antti: ”Lähiajan näkymät” 9.6.1992
- 136** Finnlines Oyj osavuosisikatsaus 1.1.-30.4.1993: Lagerroos Antti: ”Yhtymän lähiajan näkymät” 14.6.1993
- 137** Selvitys merenkulkuelinkeinon verotuksesta ja tukitoimenpiteistä. Valtiovarainministeriö / Liikenneministeriö/Merenkulkulaitos. Helsinki 1998. Eduskunnan kirjasto
- 138** Helsingin Sanomat; Sunnuntai: ”Merimies jää rannalle – merimiesten työpaikat ja edut ovat katoamassa. 2.11.1991
- 139** Kuva: Tatu Korhonen, Ms Kardla 1986-87

- 140** HE 115/2007 laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta 12.10.2007
- 141** 1701/1991 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30.12.1991
- 142** HE 119/1991 laeiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta sekä sairaskassalain, kuntoutusrahalain, merimieseläkelain 1 §:n ja työttömyyskassalain muuttamisesta sekä ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailukykyedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta 4.10.1991
- 143** 1707/1991 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta 30.12.1991
- 144** Kuva: Tatu Korhonen: Ms Tallink koeajolla 1990
- 145** Pietikäinen, Matti: The Finnlines Fleet 1947-1997, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1998
- 146** 1611/1992 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta 30.12.1992
- 147** HE 263/1992 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta 23.10.1992
- 148** 295/1995 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 12 §:n muuttamisesta 3.3.1995
- 149** HE 292/1994 laeiksi korkolain sekä eräiden muiden lakien viivästysseuraamuksia koskevien säännösten muuttamisesta 31.1.1995
- 150** 1301/1999 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n väliaikaisesta muuttamisesta 23.12.1999
- 151** HE 173/1999 ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n väliaikaisesta muuttamisesta 7.12.1999
- 152** 922/2000 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n muuttamisesta
- 153** 307/2001 Valtioneuvoston asetus ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n muuttamisesta annetun lain voimaantulosta 5.4.2001
- 154** HE 129/2000 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4 §:n muuttamisesta 22.9.2000
- 155** 1349/2001 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta 21.12.2001
- 156** 281/2002 Valtioneuvoston asetus ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta annetun lain voimaantulosta 11.4.2002

157 HE 144/2001 2000 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 1 ja 4 §:n muuttamisesta 28.9.2001

158 542/2004 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta 24.6.2004

159 HE 72/2004 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamiseksi 30.4.2004

160 544/2005 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta 15.7.2005

161 HE 58/2005 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta 13.5.2005

162 Helsingin Sanomat; Talous: Nurmi Esko: ”Suomen lippu ja tuet käyttöön vaikka aluksen omistaja on muualta” 7.5.2005

163 1322/2006 Laki ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain 4a §:n muuttamisesta ja 4 §:n väliaikaisesta muuttamisesta 22.12.2006

164 HE 226/2006 laiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta 11.10.2006

165 HE 115/2007 laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta 12.10.2007

166 Kuva: Tatu Korhonen, ms Finnfighter 1984

167 1139/1990 Laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämisestä 14.12.1990

168 798/199 Liikenneministeriön päätös ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailuedellytysten edistämiseksi tarkoitetuista avustuksista 8.5.1991

169 HE 119/1991 Laeiksi ulkomaanliikenteen kauppa-alusluettelosta sekä sairaskassalain, kuntoutusrahalain, merimieseläkelain 1 §:n ja työttömyyskassalain muuttamisesta sekä ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailukykyedellytysten edistämisestä annetun lain kumoamisesta 4.10.1991

170 1713/1991 Laki ulkomaanliikenteen lastialusten kilpailukyvyn edistämiseksi annetun lain kumoamisesta 30.12.1991

171 HE laiksi eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapautuksesta 19.5.2004

172 Kuva: Tatu Korhonen: Ms Finnstarin pienoismalli, Parma 2006

- 173** 625/2004 Laki eräiltä matkustaja-aluksilta saadusta merityötulosta toimitetun ennakonpidätyksen väliaikaisesta maksuvapautuksesta 9.7.2004
- 174** Finnlines Oyj osavuosikatsaus 1.1.-31-3-2004: ”Olellaiset tapahtumat katsauskaudelta” 29.4.2004
- 175** Kuva: Tatu Korhonen 2006
- 176** HE 115/2007 laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta 12.10.2007
- 177** HE 115/2007 laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta 12.10.2007
- 178** 1277/2007 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi 21.12.2007
- 179** HE 148/2008 laeiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain, merimieseläkelain 4 §:n ja merityöaikalain muuttamisesta.
- 180** 967/2008 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi annetun lain muuttamisesta 19.12.2008
- 181** Valtioneuvoston asetus meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta annetun lain muuttamisesta annetun lain voimaantulosta 27.8.2009
- 182** 1317/2009 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi annetun lain 3 ja 17 §:n muuttamisesta 22.12.2009
- 183** 770/2011 Laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseksi annetun lain 6 §:n muuttamisesta 17.6.2011
- 184** Helsingin Sanomat: Kotimaa: ”Eurooppa taistelee varustamoista” 10.12.1997
- 185** Piirtänyt: Tatu Korhonen 1996
- 186** Helsingin Sanomat; Talous: ”Hallitus pohtii pakkoraossa lisätukia merenkululle” 30.9.1988
- 187** Kuva: Tatu Korhonen 1981, ms Pamina
- 188** Helsingin Sanomat; Talous; Vieraskynä: Korpela, Juhani: ”Miten käy kauppalaivastomme?” 13.10.1998
- 189** Helsingin Sanomat; Talous: ”Rahtilaivasto aikoo jättää Suomen” 18.1.2000
- 190** Helsingin Sanomat; Talous: ”Vain huoltovarmuus puoltaa varustamotuen lisäystä” 18.1.2000

- 191** Piirtänyt: Tatu Korhonen 1996
- 192** Helsingin Sanomat; Talous: ”Puolustusvaliokunta: Lisätukea kauppalaivoille” 10.2.2000
- 193** Helsingin Sanomat; Kotimaa: ”Ulkomaanlaivojen lakko peruuntui valtion luvattua alalle lisätukea”23.2.2000
- 194** Helsingin Sanomat; Kotimaa: “Merenkulun tuesta vihdoin sopu” 17.6.2000
- 195** Helsingin Sanomat; Talous: “Tiukalle tonnistoverolle täysi tuki eduskunnassa” 4.3.2002
- 196** Helsingin Sanomat; Talous: “Kauppalaivaston lipuminen ulkomaille on jo huolestuttavaa” 20.4.2006
- 197** Helsingin Sanomat; Mielenpide: Nurmi, Esko: ”Se on vientiä nyt, varustamoelinkeino” 2.10.2006
- 198** Kuva: Tatu Korhonen
- 199** Euroopan komissio C(2002)3576fin; Asia: Valtiontuki N:o N 195/2002 –Suomi; Meriliikenteen alan verotusta koskeva laki (Tonnistoverolaki); Bryssel 16.10.2002
- 200** Euroopan komissio C(2002)3576fin; Asia: Valtiontuki N:o N 195/2002 –Suomi; Meriliikenteen alan verotusta koskeva laki (Tonnistoverolaki); Bryssel 16.10.2002
- 201** HE 231/2009 laiksi tonnistoverolain muuttamisesta 6.11.2009
- 202** Suomen Varustamot ry:n toimintakertomus 1.1.-31.12.2010
- 203** Suomen Varustamot ry:n toimintakertomus 1.1.-31.12.2011
- 204** Helsingin Sanomat 16.2.2012 ”Varustamot saavat havittelemansa tonnistoveron”
- 205** Aspö Oyj:n internet-sivu:
http://www.aspo.com/portal/en/media/interview_with_the_ceo/?bid=346: Tonnage tax benefits Finland and Aspö
- 206** Verohallituksen internet-sivut: [http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Verohallinnon_ohjeet/Uudistettu_tonnistoverolaki\(20002\)](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Verohallinnon_ohjeet/Uudistettu_tonnistoverolaki(20002))
- 207** Kylä-Harakka-Ruonala, Tellervo: Elinkeinoelämän keskusliiton lausunto asetuseronnoksesta alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisiksi ehdoiksi EK/700/2010; 05.11.2010
- 208** 688/2001 Valtionavustuslaki 27.7.2001
- 209** HE 63/2001 valtionavustuslaiksi ja laiksi valtion talousarviosta annetun lain 7 c §:n muuttamisesta 4.5.2001

- 210** 946/2010 Valtioneuvoston asetus alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisistä ehdoista 11.11.2010
- 211** Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 19.12.2011
- 212** Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 05.06.2012
- 213** Kuva: Tatu Korhonen, Haiti 2010
- 214** Kauppamerenkulun kehittämistoimikunnan mietintö Kauppa- ja teollisuusministeriölle. Komiteamietintö 1970: B 34. Eduskunnan kirjasto
- 215** Kuva: Tatu Korhonen (Ko Si Changin redillä syksyllä1978)
- 216** Valtiontalouden tarkastusvirasto; Tarkastuskertomus nro 117/54/93: ”Merenkulkuelinkeinon tukeminen” 30.12.1994
- 217** Liikenneministeriön julkaisu L 22/95: ”Merenkulun yritystukien vaikutukset” 10.4.1995
- 218** Liikenneministeriön julkaisu 29/97: ”Merenkulun verohuojennukset Suomessa ja eräissä muissa Euroopan maissa” 5.8.1997
- 219** Valtiovarainministeriö/Liikenneministeriö/Merenkululaitos: ”Selvitys merenkulkuelinkeinon verotuksesta ja tukitoimenpiteistä” , Helsinki 1998; Eduskunnan kirjasto
- 220** Euroopan komissio C(2002)3576fin; Asia: Valtiontuki N:o N 195/2002 –Suomi; Meriliikenteen alan verotusta koskeva laki (Tonnistoverolaki); Bryssel 16.10.2002
- 221** Helsingin Sanomat; Talous: Taina, Jorma: ”Merenkulussa on kohtalonhetket” 20.12.2001
- 222** Turun Sanomat: ”Laivojen tonnistovero loi satoja työpaikkoja” 6.9.2012
- 223** Kuva: Tatu Korhonen, Ms Finnansa 1995