

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av 4 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart ändras så att rederiföretag utöver nuvarande stöd även beviljas stöd som motsvarar beloppet av arbetsgivarens sjömanspensionsförsäkrings-, arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och grupplivförsäkringspremie samt beloppet av arbetsgivarens andel av grupplivförsäkringen för framtiden och tilläggsförsäkringen för framtiden.

Syftet med propositionen är att förbättra konkurrenskraften hos Finlands handelsflotta. Som en följd av den föreslagna ändringen

bedöms bemanningskostnaderna på finska fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter i utrikesfart sjunka åtminstone nära kostnadsnivån för fartyg från de viktigaste konkurrentländerna.

Propositionen hänför sig till den andra tilläggsbudgetpropositionen för 2000 och statsbudgetpropositionen för 2001 och avses bli behandlad i samband med dem.

En anmälan om stödet skall göras till Europeiska gemenskapernas kommission. Det föreslås att det bestäms om ikraftträdandet av lagen genom förordning då kommissionen har godkänt stödet.

MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

1.1. Konkurrenskraften hos finska fartyg

De flesta medlemsländerna i Europeiska unionen har under de senaste åren vidtagit åtgärder som förbättrar sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Dessa åtgärder har i allmänhet följt de riktlinjer som Europeiska gemenskapernas kommission 1997 har fastställt för statligt stöd till sjötrafik. Enligt regeringen borde även Finland vidta åtgärder för att få konkurrensförutsättningarna för Finlands handelsflotta att komma närmare konkurrensförutsättningarna inom EU.

Den mest betydelsefulla lösningen bland de lösningar som kommissionen godkänt och som genomförts i de viktigaste konkurrent-

länderna, bl.a. Tyskland, Nederländerna, Norge och Förenade kungariket och är i utredningskedet i Danmark är kanske den att rederiföretagens beskattning har ersatts med en särskild tonnageskatt eller tonnageavgift som baserar sig på fartygens storlek och som i praktiken motsvarar nästan nollskatt. Dessutom har man även sänkt bemanningskostnaderna genom att sjöfararnas skatter och socialavgifter återbärs till rederierna med ett belopp som i de flesta fall motsvarar i det närmaste nettolön. Även i Sverige har man den allra senaste tiden ökat det stöd som betalas till sjöfarare. Dessutom har det i alla viktigaste konkurrentländer varit möjligt att sänka fartygens bemanningskostnader i och med att man utöver nationell besättning även använder billigare besättning från länder utanför Europeiska ekonomiska gemenskapen på fartygen.

I Norge, Danmark och Tyskland har dylika lösningar genomförts redan tidigare i slutet av 1980-talet genom att man infört särskilda internationella fartygsregister.

Enligt regeringsprogrammet kommer regeringen, för att trygga den nationella sjöfarten och försörjningsberedskapen, att utarbeta ett program som förbättrar den finska handelsflottans konkurrenskraft. Regeringen anser också att ett villkor för att konkurrensförutsättningarna för den finländska handelssjöfarten skall kunna tryggas är att även arbetsmarknadsparterna kan enas om kostnadsinsparningar. Dessutom förutsätter riksdagen i sitt svar på regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av 1 kap. 1 § sjölagen och 30 § fartygsregisterlagen (RSv 90/1999 rd) att regeringen omedelbart bereder förslag till sådana stödåtgärder som garanterar att tillräckligt många och ändamålsenliga handelsfartyg i gott skick alltså seglar under finsk flagg med hänsyn till att vår försörjningsberedskap måste tryggas. Även riksdagens försvarsutskott anser i sitt utlåtande till trafikministeriet att kostnaderna för de finländska handelsfartygen bör bli konkurrenskraftiga sett i ett europeiskt perspektiv. Detta låter sig göras genom att de sociala utgifterna återbördas till rederierna i form av stöd och genom att en så kallad tonnageskatt införs. Om inte ytterligare stödåtgärder sätts in kommer den finska handelsflottan att förlora en stor del av sin konkurrenskraft enligt utskottet. Utskottet framhåller i sitt utlåtande att det är angeläget att så snart som möjligt vidta åtgärder för att trygga ett trovärdigt försvar i vårt land och den anknytande kris- och försörjningsberedskapen. Målet är att garantera att den isförstärkta handelsflottan förblir i finsk ägo.

Det stöd till rederinäringen som för närvarande betalas i Finland baserar sig på det stöd som beviljas med stöd av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991). Enligt denna lag har verksamheten på finska lastfartyg i utrikestrafik kunnat stödas så, att ett belopp som motsvarar den förskotts innehållning som verkställts på sjömännens löner samt den socialskyddsavgift som arbetsgivaren har betalat har betalats av statens medel i efterskott till den finska fartygsägare som är rederiarbetsgiva-

re. Enligt trafikministeriets utredningar har stödets andel beroende på fartygstypen varit ca 20-24 % av fartygens bemanningskostnader. Denna stödform har motsvarat de mål som uppställts för den, eftersom den handelsflotta som seglar under finsk flagg har utvecklats i positiv riktning ända fram till de senaste åren. Under de senaste åren har utvecklingen dock vänt i en ogynnsam riktning.

I anslutning till behandlingen av budgeten för innevarande år ändrades 4 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart temporärt så att rederiföretag utöver nuvarande stöd år 2000 även beviljas ett stöd som är 40 % av ett nämnda år uppkommande, mot arbetsgivarens sjömanspensionsförsäkringspremie svarande belopp. Om lagens ikraftträdande bestäms genom förordning eftersom införandet av stödet förutsätter godkännande av Europeiska gemenskapernas kommission. Kommissionens godkännande erhöles den 14 augusti 2000. Avsikten är att en ikraftträdelseförordning skall ges i september 2000.

Mellan oktober 1998 och utgången av augusti 2000 har tio fartyg sålts från Finland och sex nya fartyg som har beställts av finska rederier har registrerats utomlands. Samtidigt har fem nya fartyg kommit under finsk flagg. Den minskning av Finlands handelsflotta som antecknats i fartygsregistret är således fem fartyg och då man beaktar de sex nya fartyg som registrerats utomlands är nettominskningen 11 fartyg. En dylik minskning av handelsflottan innebär en förlust av ca 200 arbetsplatser för sjöfarare. Vissa ovan avsedda fartyg som seglar under utländsk flagg använder delvis också finska arbetstagare.

De finska rederierna har beställningar på sex nybyggen. För närvarande ger uppgifter vid handen att endast ett av dessa kommer att registreras under finsk flagg. Jämförelsevis kan konstateras att de svenska rederiernas orderstock är på ca 40 fartyg och de danska rederiernas på mer än 60 fartyg.

Den kostnadsjämförelse som trafikministeriet gjorde i slutet av september 1998 påvisade att lastfartygen, till vilka stödet enligt lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart betalas, inte är konkurrenskraftiga i dagens läge vad gäller

bemanningskostnaderna i jämförelse med fartygen i de konkurrentländer som var föremål för undersökningen. I denna jämförelse granskades fyra olika fartygstyper. Skillnaderna i kostnaderna var beroende på fartygstyp 0,5 – 3,1 milj. mk per år. Detta innebär att bemanningskostnaderna på finska fartyg enligt jämförelsen var ca 25-78 % högre än i konkurrentländerna.

En arbetsgrupp vid trafikministeriet som utredde finska passagerarfartygs konkurrenskraft har i sin promemoria som blev klar i januari (trafikministeriets betänkanden och promemorior B 6/2000) bedömt lönsamheten och konkurrenskraften hos den finska passagerarfartygsverksamheten. Arbetsgruppen kom fram till att passagerarfartygsverksamhetens lönsamhet var medelmåttig på 1990-talet. Oberoende av dagens lönsamhetssituation kommer hot från konkurrentländerna att inskränka passagerarfartygsverksamheten under finsk flagg. Enligt arbetsgruppens utredningar är bemanningskostnaderna för en finsk passagerar-bilfärja på årsnivå nästan 10 milj. mk, dvs. ca 8 % högre än motsvarande fartyg som seglar under svensk flagg. Bemanningkostnaderna för estniska fartyg är enligt arbetsgruppen högst 40 % av motsvarande kostnader för finska fartyg.

Arbetsgruppen ansåg att en tänkbar åtgärd vore att lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart också skulle börja omfatta passagerarfartygen vad gäller den personal som sköter om transporten. Dessutom föreslog arbetsgruppen att man skall utreda möjligheten att utsträcka enbart 6 och 7 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart, vilka gäller användning av arbetskraft från länder utanför EU-området, till att gälla sammansättningen av och arbetsvillkoren för passagerarfartygens personal, varvid det i 4 § avsedda statliga stödet enligt förslaget inte skall tillämpas på passagerarfartyg. Samtidigt förutsatte arbetsgruppen att även arbetsmarknadsorganisationerna i branschen sinsemellan kommer överens om sådana lösningar gällande personalkostnaderna med hjälp av vilka de finska passagerarfartygens konkurrenskraft inte äventyras.

1.2. Föreslagna ändringar

Nuvarande stödsystem

I förteckningen över handelsfartyg i utrikesfart kan inskrivas lastfartyg och andra fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter. Fartyget skall dessutom vara inskrivet i det finska fartygsregistret, huvudsakligen användas i utrikesfart och får enligt huvudregeln vara högst 20 år gammalt. Det föreskrivs dessutom att minst hälften av samtliga anställda på de lastfartyg som är i trafik på Finland och innehas av en sammanlutning som i egenskap av arbetsgivare bedriver rederiverksamhet med fartyget skall vara medborgare i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och uppfylla kraven i fråga om fartygets bemanning och fastställda behörighetsvillkor för fartygets besättning. I handelsfartygsförteckningen kan även inskrivas såsom passagerarfartyg besiktigade fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter och som har högst 120 passagerarplatser samt även finska passagerarfartyg som går i trafik mellan tredje länder, förutsatt att de inte regelbundet trafikerar nordiska hamnar. Handelsfartygsförteckningen förs av sjöfartsverket som också bestämmer om ett fartyg skall inskrivas i förteckningen.

Av 4 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart framgår att då arbetskraftskostnader som hänför sig till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av detta stöd, möjliggör verksamhet i internationell trafik, beviljas till den finska sammanslutning som äger fartyget och bedriver rederiverksamhet med det, av statens medel i stöd ett belopp som motsvarar den förskottsinnehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är infört i handelsfartygsförteckningen och den socialskyddsavgift som arbetsgivaren har betalt för inkomsten samt ett belopp som motsvarar den källskatt som uppburits på löneinkomst som en begränsat skattskyldig sjöfarare har erhållit av arbete ombord på ett fartyg som är inskrivet i han-

delsfartygsförteckningen och den socialskyddsavgift som arbetsgivaren har betalt för inkomsten.

Förslag till utvidgning av det nuvarande stödet

Det anses viktigt att bevara en handelsflotta under finsk flagg i synnerhet med hänsyn till verkningarna för försörjningsberedskapen och sysselsättningen, valutaeffekterna samt effektivt fungerande logistikkedjor. En viktig fråga är också att kunnande och know-how i fråga om sjöfarten bevaras i vårt land. Om Finland inte längre har någon egen handelsflotta avspeglas detta på utbildningen och sjöfartskunnandet och verkningarna kan skönjas på längre sikt efter ungefär ett årtionde.

Regeringen anser att en temporär utökning av stödet för fartyg inskrivna i handelsfartygsförteckning på det sätt som föreslås i den lagändring som gavs år 2000 (1301/1999) inte ökar handelsflottans konkurrenskraft tillräckligt. Regeringens finanspolitiska ministerutskott konstaterar den 21 juni 2000 att arbetsgivar- och arbetstagarparterna inom sjöfartsbranschen under den senaste tiden har uppnått sådana framsteg i sina förhandlingar om kostnadsinbesparingar att det finns förutsättningar för genomförande av nödvändiga åtgärder från statsmaktens sida. För att Finlands handelsflottas konkurrenskraft i fråga om lastfartyg skall fås att komma närmare de flesta EU-medlemsländers konkurrenskraft och för att rederiverksamhet även i framtiden skall kunna bedrivas under finsk flagg föreslås att i stöd som avses i 4 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart skall utöver nuvarande stöd även beviljas ett belopp som motsvarar rederiarbetsgivarens sjömanspensionsförsäkringspremier till fullt belopp samt även arbetsgivarens arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och grupplivförsäkringspremier samt arbetsgivarens andel av grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggsförsäkringen för fritiden.

En arbetstagarare som är försäkrad enligt lagen om sjömanspensioner (72/1956) och hans arbetsgivare är båda skyldiga att betala en lika stor försäkringspremie till Sjömanspensionskassan. Premien fastställs av social-

och hälsovårdsministeriet. För närvarande är både arbetstagarernas och arbetsgivarens premie 10 % av lönesumman. Arbetslöshetsförsäkringspremien utgör 3,262 % av lönesumman, olycksfallsförsäkringspremierna 3,429 %, grupplivförsäkringarna 0,083 %, grupplivförsäkringarna för fritiden 0,535 % och tilläggsförsäkringen för fritiden 0,1 % av lönesumman.

Enligt lagens 4 § 3 mom. skall det stöd som avses i 1 mom. emellertid inte betalas till ägaren av ett fartyg som är infört i handelsfartygsförteckningen under den tid ägaren betalas räntestöd för småtonnage eller motsvarande stöd från landskapet Åland. Enligt bestämmelsen gäller detsamma för sådant understöd eller stöd från landskapet Åland som är avsett att sänka driftskostnaderna. Eftersom räntestöd för småtonnage eller motsvarande stöd från landskapet Åland inte längre förekommer, föreslås att omnämmandet stryks i bestämmelsen varefter i bestämmelsen nämns endast det ovan avsedda stödet för sänkande av driftskostnaderna.

En anmälan om stödet skall göras till Europeiska gemenskapernas kommission. Lagen kan träda i kraft då kommissionen har godkänt stödet. Det föreslagna stödet överensstämmer med kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötrafik.

2. Propositionens verkningar

2.1. Statsekonomiska verkningar

Med beaktande av de nya kollektivavtal som ingicks våren 2000 bedöms lönesumman för sjöfarare som arbetar på fartyg som är inskrivna i förteckningen över handelsfartyg i utrikestrafik under tiden mellan den 1 juli 2000 och den 30 juni 2001 uppgå till ca 542,8 milj. mk. Härvid är utgångspunkten att det finns ca 108 fartyg i förteckningen.

Behovet av föreslaget tilläggsstöd år 2001 kan bedömas enligt följande:

Sjömanspensionspremier (10 %)	54,28 milj. mk
Arbetslöshetsförsäkringspremier (3,262 %)	17,71 -"-
Olycksfallsförsäkringspremier (3,429 %)	18,61 -"-

Grupplivförsäkringspremier (0,083 %)	0,45	”-
Grupplivförsäkringspremier för fritiden (0,535 %)	2,90	”-
Tilläggsförsäkringspremier för fritiden (0,1 %)	0,54	”-
Totalt	94,49	milj. mk

Arbetsgivarens övriga bikostnader, t.ex. sjömannens resekostnader, företagshälsovård och utbildning har inte beaktats utan det föreslås att de fortfarande skall betalas av rederiarbetsgivaren.

Då man beaktar det stöd som betalas med stöd av gällande lagstiftning vore behovet av stöd för handelsfartyg år 2001 totalt ca 248 milj. mk, varav det nuvarande stödet utgör ca 153 milj. mk och behovet av föreslaget tilläggsstöd ca 95 milj. mk.

År 2000 behövs inget tilläggsanslag för betalning av stöd eftersom stödet för det andra halvåret 2000 betalas från budgeten för 2001. Storleken på det förslagsanslag som behövs för att stödet skall kunna betalas beror på hur antalet fartyg införda i handelsfartygsförteckningen utvecklas under tiden mellan den 1 juli 2000 och den 30 juni 2001. Det stöd som betalas till ett fartyg på årsnivå kommer i genomsnitt att uppgå till ca 2,3 milj. mk, varav det nuvarande stödets andel utgör ca 1,4 milj. mk och det föreslagna nya stödets andel ca 0,9 milj. mk.

2.2. Övriga verkningar

Dröjsmålen med de föreslagna sjöfartspolitiska lösningarna har redan nu lett till att de flesta nybyggen som färdigställdes 1999 registrerades direkt utomlands. För närvarande har flera rederier inlett samarbetsförhandlingar enligt lagen om samarbete inom företag (725/1978) med personalen på grund av de utflaggningar som planeras. Medlemmarna i Fraktfartygsföreningen rf (ca 40 småtonnagefartyg och ca 600 sjöfarare), som i första hand representerar små rederier, samt ett rederi (fem fartyg och ca 160 sjöfarare), som utövar kolimporten, har fastslagit att de inte för tillfället planerar några utflaggningar.

Om förslagen inte genomförs, verkar det klart att vissa lastfartyg omedelbart kommer att flaggas ut. I första skedet kommer ut-

flaggningen att beröra ca 20 fartyg och arbetsplatserna för ca 600 finska sjöfarare. På längre sikt kommer de negativa effekterna att öka ytterligare om utflaggningarna fortsätter och rederiföretagen flyttar sin verksamhet till andra länder. Några stora rederier har uppgett att de stegvis kommer att flytta hela tonnage utomlands varvid även de finska arbetsplatserna småningom kommer att försvinna.

3. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Vid beredningen av propositionen har ministeriet förhandlat med arbetstagar- och arbetsgivarorganisationerna i branschen samt med sjöfartsverket.

4. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Regeringen kommer dessutom i anslutning till budgetpropositionen för 2001 att avlåta en proposition med förslag till lagstiftning om tonnageskatt till riksdagen.

Det har också föreslagits att lagen skulle börja omfatta finska passagerar-bilfärjor i fråga om den personal som sköter om transporten. I samband med beredningen av propositionen har rederierna dessutom fäst kommunikationsministeriets uppmärksamhet på att det vore nödvändigt att ändra lagen så att stödet även kunde beviljas till en finsk sammanslutning som i egenskap av arbetsgivare bedriver rederiverksamhet med ett fartyg som seglar under finsk flagg. Samtidigt har det föreslagits att stödet utvidgas till att omfatta även lastfartyg som trafikerar mellan Åland och fastlandet i Finland.

Regeringen anser att det inte är motiverat att i denna situation ändra lagen på nämnt sätt, men kommunikationsministeriet kommer senare separat att utreda dessa behov att ändra lagen genom att fästa särskild vikt även vid försörjningsberedskapssynpunkter.

5. Ikraftträdande

Det föreslås att det bestäms om ikraftträ-

dandet av lagen genom förordning då Europeiska gemenskapernas kommission har godkänt stödet. Lagen skall tillämpas retroaktivt från den 1 juli 2000. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Samtidigt föreslås att lagen om temporär ändring av 4 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart upphävs från den 1 juli 2000. Det föreslås emellertid att nämnda

lag skall tillämpas på det stöd som motsvarar arbetsgivarens sjömanspensionsförsäkringspremie och som föränleds under det första halvåret 2000.

Propositionen hänför sig till den andra tilläggsbudgetpropositionen för 2000 och statsbudgetpropositionen för 2001 och avses bli behandlad i samband med dem.

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

Lagförslagen

Lag**om ändring av 4 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen den 30 december 1991 om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991) 4 § 1 mom. 1 punkten och 3 mom. som följer:

4 §

Då arbetskraftskostnader som hänför sig till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i detta moment, möjliggör verksamhet i internationell trafik, beviljas till den finska sammanslutning som äger fartyget och bedriver rederiverksamhet med fartyget, av statens medel i stöd

1) ett belopp som motsvarar den förskotts-
innehållning som verkställts på den
sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig
sjöfarare erhållit från ett fartyg som är infört i
handelsfartygsförteckningen och de social-
skyddsavgifter samt
sjömanspensionsförsäkrings-, arbetslöshets-
försäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och
grupplivförsäkringspremier som arbetsgiva-
ren har betalat för inkomsten samt ett belopp
som motsvarar arbetsgivarens andel av
grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggs-
försäkringen för fritiden samt

Det stöd som avses i 1 mom. beviljas dock inte en ägare till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg under den tid ägaren betalas sådant understöd eller stöd från staten eller landskapet Åland som är avsett att sänka fartygets driftskostnader.

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning. Lagen tillämpas dock på sådant stöd som betalas för kostnader som uppkommit från och med den 1 juli 2000.

Genom denna lag upphävs lagen den 23 december 1999 om temporär ändring av 4 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1301/1999). Den lag som upphävs skall dock tillämpas på stöd som motsvarar beloppet av arbetsgivares sjömanspensionsförsäkringspremie under det första halvåret 2000.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 22 september 2000

Republikens President

TARJA HALONEN

Minister *Johannes Koskinen*

Lag

om ändring av 4 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen den 30 december 1991 om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart
(1707/1991) 4 § 1 mom. 1 punkten och 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Då arbetskraftskostnader som hänför sig till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg i överensstämmelse med avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i detta moment, möjliggör verksamhet i internationell trafik, beviljas till den finska sammanslutning som äger fartyget och bedriver rederiverksamhet med det, av statens medel i stöd

1) ett belopp som motsvarar den förskottsinnehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och den socialskyddsavgift som arbetsgivaren har betalat för inkomsten, samt

1) ett belopp som motsvarar den förskottsinnehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är infört i handelsfartygsförteckningen och *de* socialskyddsavgifter *samt sjömanspensionsförsäkrings-, arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och grupplivförsäkringspremier som arbetsgivaren har betalat för inkomsten samt ett belopp som motsvarar arbetsgivarens andel av grupplivförsäkringen för fritiden och tilläggsförsäkringen för fritiden, samt*

Det stöd som avses i 1 mom. beviljas dock inte den som äger ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen, under den tid för vilken till honom betalas ränte-

Det stöd som avses i 1 mom. beviljas dock inte *en ägare till ett i handelsfartygsförteckningen infört fartyg* under den tid *ägaren* betalas sådant understöd eller stöd

Gällande lydelse

stöd för småtonnage eller motsvarande stöd från landskapet Åland. Detsamma gäller sådant understöd eller stöd från staten eller landskapet Åland som är avsett att sänka fartygets driftskostnader.

Föreslagen lydelse

från staten eller landskapet Åland som är avsett att sänka fartygets driftskostnader.

Om ikraftträdande av denna lag bestäms genom förordning. Lagen tillämpas dock på sådant stöd som betalas för kostnader som uppkommit från och med den 1 juli 2000.

Genom denna lag upphävs lagen den 23 december 1999 om temporär ändring av 4 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1301/1999). Den lag som upphävs skall dock tillämpas på stöd som motsvarar beloppet av arbetsgivares sjömanspensionsförsäkringspremie under det första halvåret 2000.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.
