

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 7/2011 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 18 oktober 2011 en proposition med förslag till lag om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift (RP 65/2011 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Pekka Kouhia, kommunikationsministeriet
- avdelningsdirektör Janne Huhtamäki, Trafiksäkerhetsverket

- tullöverinspektör Tuula Nummela, Tullstyrelsen
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv
- verkställande direktör Markku Mylly, Finlands Hamnförbund
- verkställande direktör Olof Widén, Rederierna i Finland rf.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- finansministeriet
- Arctia Shipping Ab
- Viking Line Abp
- Finlands Skeppsmäklareförbund rf.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att lagen om farledsavgift ändras. Farledsavgiftens pris per enhet och maximibelopp per fartygsanlöp höjs så att farledsavgifterna stiger med 12 procentenheter. Höjningen av farledsavgiften gäller alla avgifter.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2012 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2012.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Sammantaget sett anser utskottet propositionen vara behövlig och angelägen. Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med följande kommentarer och ändringsförslag.

Inkomsterna från farledsavgiften används för att täcka kostnaderna för farledshållning, fartygstrafikservice och isbrytning. Avgiftsinflödet resulterade 2009—2011 i en undertäckning på totalt ca 37 miljoner euro, men t.ex. 2006—

2008 i en övertäckning på sammanlagt ca 51 miljoner euro. De senaste årens minus beror bland annat på att fartygsanlöpen minskat till följd av den ekonomiska lågkonjunkturen och på att kostnaderna för farledshållning stigit. De stränga isvintrarna har gjort att i synnerhet kostnaderna för isbrytning ökat. Priset på de drivmedel som används i isbrytare uppges ha fyrdubbats under de senaste tio åren.

Utskottet vill understryka hur beroende vår utrikeshandel är av sjöfarten. Exporten och importen sker till 80 procent sjövägen, och exportens andel av Finlands bnp är ca 40 procent. Det är livsviktigt för företagets export att farlederna är i gott skick och isbrytningen effektiv och därför måste finansieringen av dem tryggas.

Men man måste komma ihåg att det krävs långa sjötransporter för att få ut våra viktigaste exportprodukter på marknaden och att sjöfarten får det allt svårare att hävda sig i konkurrensen när drivmedelspriserna stiger och utsläppsbestämmelserna stramas åt. Därför har man rätt att förvänta sig att höjningen av den skattelikhande farledsavgiften håller sig på en befogad och acceptabel nivå. Regeringen bör om inte förr så senast i nästa trafikpolitiska redogörelse ta ställning till hur de stigande kostnaderna för isbrytning och farledshållning ska fördelas mellan rederibranschen och staten.

Den nuvarande lagstiftningen om farledsavgift och de lika stora höjningarna är enligt utskottets mening inte tillräckligt rättvisa mot exempelvis de rederier som investerat i fartyg med ypperliga isegenskaper. De här fartygen klarar själva gång i svåra isförhållanden och har under normala vintrar även kunna hjälpa fartyg med lägre isklass. Systemet tar inte heller hänsyn till miljökraven på fartyg. Det finns behov av att utveckla farledsavgiftssystemet ytterligare och låta det basera sig på användningen av olika former av farledsservice. Som det påpekats för utskottet behövs det en samlad analys av strukturen och grunderna. Utskottet anser att systemet måste ses över i sin helhet och föreslår ett uttalande om detta.

Farledsavgiftens storlek. Propositionen bygger på antagandet att godstransporterna i utrikestrafiken ökar med ca 3 procent 2012. Antalet fartygsanlöp väntas öka ungefär lika mycket. Utan en höjning av avgiften räknar regeringen med att avgiftsinflödet blir 71,7 miljoner euro och med en höjning på 12 procent 80,3 miljoner euro 2012.

Under utskottsutfrågningen presenterades preciserade prognoser bl.a. för tillväxten i godstransporterna i utrikestrafiken 2012. I ljuset av dem är det rimligt att anta att trafiken ökar med 3,2 procent nästa år. Enligt rapport från Kommunikationsministeriet kan man genom att höja farledsavgiften för alla fartygstyper med 9,5 procent nå propositionens mål, en inkomst på 80,3 miljoner euro och en kostnadstäckning på 86,3 procent. Sjöfarten och de för näringslivet nödvändiga sjötransporterna får absolut inte belastas med alltför stora höjningar av farledsavgiften, menar utskottet och föreslår en höjning med 9,5 procent.

Detaljmotivering

6 §. Farledsavgiftens pris per enhet. Utskottet föreslår att farledsavgiften höjs med 9,5 procent för alla fartygstyper. Om den preciserade trafikprognosen för 2012 besannas, inbringar denna sänkning av avgiften de inkomster och ger den kostnadstäckning som propositionen förutsätter. Utskottet drar av 2,5 procent på avgifterna i paragrafen.

8 §. Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp. Med hänvisning till kommentaren under 6 § föreslår utskottet en 2,5 procent lägre avgift i 8 §.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslaget med ändringar (Utskottets ändringsförslag) och

godkänner ett uttalande (Utskottets förslag till uttalande).

*Utskottets ändringsförslag***Lag****om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om farledsavgift (1122/2005) 6 och 8 §, sådana de lyder i lag 787/2008, som följer:

6 §*Farledsavgiftens pris per enhet*

Farledsavgiftens pris per enhet för lastfartyg och passagerarfartyg fastställs enligt fartygets isklass som följer:

Isklass	Lastfartyg Pris per enhet (euro)	Passagerar- fartyg Pris per enhet (euro)
IA Super	1,277	0,860
IA	2,389	1,694
IB, IC	4,821	2,919
II, III	6,918	4,878

Priset per enhet för kryssningsfartyg är 1,045 euro, för höghastighetsfartyg 6,303 euro och för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 3,473 euro.

8 §*Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsan-
löp*

Farledsavgiften är högst 107 750 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst 32 430 euro och för kryssningsfartyg högst 44 500 euro.

Ikraftträdande
(Som i RP)

Utskottets förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen tar itu med en genomgripande reform av

lagstiftningen om farledsavgift, där hänsyn också tas till fartygens miljöegenskaper och faktiska utnyttjande av isbrytningstjänster.

KoUB 7/2011 rd — RP 65/2011 rd

Helsingfors den 16 november 2011

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Arto Satonen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Ari Jalonen /saf
Kalle Jokinen /saml
Jukka Kopra /saml
Johanna Ojala-Niemelä /sd

Raimo Piirainen /sd
Eila Tiainen /vänst
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Mirja Vehkaperä /cent
ers. Heikki Autto /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Kaj Laine.

RESERVATION

Motivering

De finländska hamnarna spelar en livsviktig roll för vårt näringsliv, för vår handel och för människors mobilitet. Av exporten går ca 90 och av importen ca 70 procent över våra hamnar.

Hamnarna är välorganiserade och tjänar sitt syfte. En stor del av den ryska godstrafiken går över hamnarna i södra Finland. I tiden räknade man med att ungefär en tredjedel av Rysslands totala import gick över Finland. Särskilt i nordvästra Ryssland har våra hamnar en viktig funktion. Exempelvis i Fredrikshamn-Kotka hamn ökar varuflödet kraftigt. I fjol var godsomsättningen i hamnen 15,0 miljoner ton. Omsättningen förutspås öka till 24 miljoner ton fram till 2014.

De två senaste vintrarna och i synnerhet det besvärliga isläget ledde till att hamnarnas kostnader steg. Men även varutrafiken och inkomsterna från den har uppvisat en jämn ökning ända sedan svackan 2009. Trafiken över våra hamnar väntas öka årligen med ca två miljoner ton fram till 2030.

Farledsavgifterna gav 2003—2008 ett överskott på nästan 60 miljoner euro. Till följd av den ekonomiska recessionen och sänkningen av farledsavgiften (2008 och 2009) blev det ett underskott på 2,5 miljoner 2009.

Det tär på sjöfartens konkurrenskraft när farledsavgiften är så hög, priset på drivmedel fyrfaldigats under de tio senaste åren och lotsningsavgifterna stigit med 15—20 procent. Det planerade svaveldirektivet för med sig oskäligen extra kostnader för sjöfarten då det genomförs.

Regeringen föreslår att farledsavgiften höjs med 12 procent, men den höjningen är helt omotiverad. Vi här i Finland bör på alla vis försöka förbättra sjöfartens konkurrenskraft och få ned transportkostnaderna. Arbetet på en genomgripande översyn av lagen om farledsavgift bör inledas med det snaraste.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget.

Helsingfors den 16 november 2011

Mirja Vehkaperä /cent
Ari Torniainen /cent
Osmo Kokko /saf

Ari Jalonen /saf
Reijo Tossavainen /saf