

Kommunikationsutskottet

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

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift och om upphävande av 6 och 8 § i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (RP 116/2024 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- avdelningschef, överdirektör Olli-Pekka Rantala, kommunikationsministeriet
- enhetschef Niko-Matti Ronikonmäki, kommunikationsministeriet
- ledande sakkunnig Juha Tervonen, kommunikationsministeriet
- teamledare Maarit Keitanen, utrikesministeriet
- budgetråd Panu Kukkonen, finansministeriet
- ledande sakkunnig inom sjöfart Juha-Matti Korsi, Transport- och kommunikationsverket
- ledande sakkunnig Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- verksamhetsledare Sari Turkkila, Finlands Skeppsmäklare rf
- verkställande direktör Tiina Tuurnala, Rederierna i Finland rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Trafikledsverket
- Finlands Hamnar rf.

PROPOSITIONEN

I proposition föreslås det att 6 och 8 § i lagen om farledsavgift ändras så att farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp höjs. Samtidigt föreslås det att 6 och 8 § i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift upphävs.

Betänkande KoUB 11/2024 rd

Enligt propositionen höjs farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp enligt den nuvarande temporära lagen proportionellt med 75,2 procent. I övrigt hålls grunderna för farledsavgiften oförändrade.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2025 och avses bli behandlad i samband med den.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2025.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

(1) Utskottet noterar att förslaget att höja farledsavgifterna motsvarar den eftersträvade intäktsökningen som regeringen beslutade om vid ramförhandlingarna våren 2024. Utskottet anser att propositionens syften är väl underbyggda och ändamålsenliga. Utskottet påpekar att det är viktigt att politiken som berör farledsavgifterna är långsiktig och uttrycker oro över att de ändringar som nu föreslås kan inverka negativt på konkurrenskraften.

(2) Utskottet välkomnar att regeringen i enlighet med riktlinjerna från ramförhandlingarna behåller det nuvarande systemet för farledsavgifter för att trygga försörjningsberedskapen och trafiken året om. Därför förblir de sänkta farledsavgifterna enligt den gällande lagstiftningen i kraft bland annat i fråga om isklasserna. Antalet avgifter för enskilda fartyg begränsas i fråga om passagerarfartyg till högst 30 avgifter och i fråga om lastfartyg till högst 10 avgifter per år. Enligt uppgift strävar regeringen efter att sänka maximiantalet avgifter för passagerarfartyg bland annat för att trygga Ålands transporter. Utskottet anser därför att det är viktigt att kommunikationsministeriet snabbt bereder bestämmelser om ett lägre maximiantal avgifter för passagerarfartyg.

(3) I samband med lagberedningen lyftes de sänkta farledsavgifterna för transitotrafiken från Ryssland fram. Enligt uppgift till utskottet har de konkreta effekterna av avgifterna avtagit i och med att trafiken från Ryssland har minskat. Enligt kommunikationsministeriet var avsikten ursprungligen att det så snabbt som möjligt skulle göras en separat utredning av ärendet, eftersom det i samband med beredningen av den nu aktuella lagändringen på grund av tidtabellen inte var möjligt att utreda ärendet. Utskottet tar ställning till frågan separat i detaljmotiveringen.

(4) Kommunikationsministeriet har dessutom konstaterat att det är möjligt att senare göra en noga avvägd bedömning av de ändringar i de detaljerade grunderna för fastställande av farledsavgiften som intressenterna har föreslagit. I bedömningen bör man bland annat ta hänsyn till villkoren i skattelagstiftningen, en jämlik behandling av fartygstrafiken och konsekvenserna för fungerande sjötransporter samt ändringarnas betydelse för hela prislistan över farledsavgifter och statens intäkter från farledsavgifter.

DETALJMOTIVERING

1. Lagen om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift

Betänkande KoUB 11/2024 rd

Lagrubriken. Utskottet har i samband med behandlingen av ärendet beslutat att utöver förslagen i propositionen ändra ytterligare en tredje paragraf. Således ändras också lagrubriken.

Ingressen. Utskottet upphäver 12 § 3 mom. genom en ändring av ingressen.

12 §. Nedsatt farledsavgift på andra grunder. Enligt 3 mom. ska farledsavgiften för ett lastfartyg som i finsk hamn tar för utförsel avsett transitogods betalas nedsatt med 50 procent, om fartygets hela last är last i transitotrafik. I praktiken gäller detta endast transitotrafik från Ryssland. Utifrån de uppgifter utskottet fått från kommunikationsministeriet anser utskottet att den nedsatta avgiften inte är ändamålsenlig i nuläget. Utskottet upphäver därför 3 mom. genom en ändring av ingressen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 2 i proposition RP 116/2024 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1 i proposition RP 116/2024 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av ~~6 och 8 § i~~ lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om farledsavgift (1122/2005) 12 § 3 mom.,
~~ändras i lagen om farledsavgift (1122/2005)~~ 6 och 8 §, sådana de lyder i lag 1320/2011, som följer:

Betänkande KoUB 11/2024 rd

6 §

Farledsavgiftens pris per enhet

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

Isklass	Lastfartyg	Passagerarfartyg
	Pris per enhet (euro)	Pris per enhet (euro)
I A Super	0,824	1,095
I A	1,924	2,268
I B, I C	4,518	4,132
II, III	7,677	7,306

Priset per enhet för kryssningsfartyg är 1,596 euro, för höghastighetsfartyg 9,429 euro och för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 3,692 euro.

8 §

Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp

Farledsavgiften är högst 94 408 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst 28414 euro och för kryssningsfartyg högst 38990 euro.

Denna lag träder i kraft den

20 .

2.

Lag

om upphävande av 6 och 8 § i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs 6 och 8 § i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014).

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors 15.11.2024

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu saf (delvis)
medlem Marko Asell sd
medlem Heikki Autto saml
medlem Tiina Elo gröna
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Petri Huru saf
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Vesa Kallio cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Mats Löfström sv
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Martin Paasi saml
medlem Pinja Perholehto sd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Betänkande KoUB 11/2024 rd

Reservation

Reservation

Motivering

Vi ser det som den enda utvägen att majoriteten i utskottet och kommunikationsministern till slut, med avvikelse från propositionen, ansåg att 12 § 3 mom. i lagen om farledsavgift ska strykas. Genom bestämmelsen skulle farledsavgifterna för ryska fartyg i transitotrafik ha fortsatt vara nedsatta med hälften, samtidigt som avgifterna för finska fartyg höjs till fullt belopp. En så obegriplig proposition skvallrar inte bara om dålig lagberedning utan också om regeringens iver att spara och höja skatter och avgifter oberoende av konsekvenserna.

När det gäller höjningen av farledsavgifterna påpekar vi att man i regeringsprogrammet har skrivit in att "exportindustrins konkurrenskraft säkerställs genom att farledsavgiften för sjötrafiken halveras permanent från och med år 2024". Däremot sviker regeringen dock redan i sin andra budgetproposition för valperioden detta löfte till exportindustrin och rederierna när den höjer farledsavgifterna till fullt belopp. De ledande regeringspartierna Samlingspartiet och Sannfinländarna krävde ännu under förra valperioden, då de var i opposition, att farledsavgifterna skulle slopas helt och hållet.

Efter sakkunnigutfrågningarna står det klart att förslaget att höja farledsavgifterna enbart grundar sig på regeringens beslut i samband med ramförhandlingarna i april 2024, trots att det i enlighet med vad som anges nedan behövs en mer omfattande översyn av lagen om farledsavgift.

Centerns utskottsgrupp anser att höjningen av farledsavgifterna är ytterligare ett konkret exempel på regeringens felaktiga och förtvinande ekonomiska politik. Regeringen måste förstå att det allvarligaste problemet i de offentliga finanserna i landet är den obefintliga ekonomiska tillväxten. När utgifterna ökar snabbare än inkomsterna uppstår det problem. Regeringen har dock beslutat att kortsiktigt öka statens inkomster genom att höja skatter och avgifter och inte skapa förutsättningar för ekonomisk tillväxt. Den aktuella propositionen om höjning av farledsavgifterna är ett exempel på detta. Regeringen driver genom sin politik Finland mot oändliga utgiftsnedskärningar och skatte- och avgiftshöjningar.

Den finländska samhällsekonomin är beroende av exporten. Inom utrikeshandeln står sjöfarten för upp till 96 procent av transporterna. Sjöfartens verksamhetsförutsättningar påverkas direkt av höjningen av farledsavgiften. Därför hade det varit önskvärt att aspekterna som gäller konkurrenskraft och försörjningsberedskap hade beaktats bättre i regeringens beslutsfattande.

Den höjning av farledsavgifterna som regeringen nu föreslår till fullt belopp medför tilläggsinkomster på endast 36 miljoner euro för staten, men utgör en åderlåtning för den finländska exportindustrin och dess konkurrenskraft samt för rederierna som sköter transporterna. Farledsavgifterna höjs samtidigt som sjötransporterna är utsatta för ett kostnadstryck som kommer att öka ytterligare i och med EU-regleringen.

Höjningen av farledsavgifterna försämrar Finlands logistiska konkurrenskraft och rederiernas investeringsförmåga, vilket strider mot målen och riktlinjerna i regeringsprogrammet. Också här är

Betänkande KoUB 11/2024 rd Reservation

konflikten mellan ord och handling iögonenfallande. Det tär på förtroendet för det politiska beslutsfattandet och företagens vilja att investera i Finland. Finland ter sig genom regeringens politik som en tynande avkrok uppe i hörnet av västra Europa.

Sakkunniga har lyft fram att de totala farledsavgifterna efter ändringen av grunderna för avgiften uppgår till uppskattningsvis 85 miljoner euro på årsnivå. På grund av den allmänna kostnadsökningen är det inte tillräckligt för att täcka utgifterna för farledshållningen i samma utsträckning som före halveringen av avgiften. Kommunikationsministeriet har påpekat att tidtabellen för lagberedningen inte tillät att det gjordes upp en helt ny prislista över farledsavgifter där avgifterna fastställs utifrån olika fartygstyper, olika isklasser, fartygens olika trafikeringsfrekvenser och olika typer av transporter samt i förhållande till statens utgifter för handelssjöfarten. Det här ser vi som beklagligt. Regeringen gav under remissbehandlingen heller inget värde åt näringslivets respons på propositionen, vilket också är beklagligt. Som det konstateras ovan har det enda skälet till förslaget att höja avgifterna varit att få till stånd en liten ökning av statens avgiftsinkomster, oberoende av konsekvenserna.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslag 2,

att riksdagen godkänner lagförslag 1 med ändringar (Reservationens ändringsförslag) och

att riksdagen godkänner ett uttalande (Reservationens förslag till uttalande).

Reservationens ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av 12 § i lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om farledsavgift (1122/2005) 12 § 3 mom.,
~~ändras i lagen om farledsavgift (1122/2005) 6 och 8 §, sådana de lyder i lag 1320/2011, som följer:~~

Betänkande KoUB 11/2024 rd
Reservation

~~6 §~~

Farledsavgiftens pris per enhet

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

Isklass	Lastfartyg	Passagerarfartyg
	Pris per enhet (euro)	Pris per enhet (euro)
I A Super	0,824	1,095
I A	1,924	2,268
I B, I C	4,518	4,132
II, III	7,677	7,306

~~Priset per enhet för kryssningsfartyg är 1,596 euro, för höghastighetsfartyg 9,429 euro och för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 3,692 euro.~~

~~8 §~~

Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp

~~Farledsavgiften är högst 94 408 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst 28 414 euro och för kryssningsfartyg högst 38 990 euro.~~

Denna lag träder i kraft den

20 .

Reservationens förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att statsrådet bereder och lämnar riksdagen en helt ny prislista över farledsavgifter som fastställer avgifter för olika fartygstyper, olika isklasser, fartygens olika trafikeringsfrekvenser och olika transporttyper och som inte försämrar den finländska sjöfartens och exportindustrins konkurrenskraft.

Helsingfors 15.11.2024

Jouni Ovaska cent
Vesa Kallio cent