

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 14/2005 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lagen om en förteckning över han- delsfartyg i utrikesfart

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 17 maj 2005 en proposition med förslag till lag om ändring av lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (RP 58/2005 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- statssekreterare Pertti Rauhio och konsultativ tjänsteman Jukka Vanhanen, finansministeriet
- statssekreterare Perttu Puro och sjöfartsråd Raimo Kurki, kommunikationsministeriet
- konkurrensråd Riitta Ryhänen, Konkurrensverket
- jurist Paavo Autere, Sjöfartsverket

- överdirektör Mika Purhonen, Försörjningsberedskapscentralen
- ombudsman Ritva Lähdesmäki, Finlands Maskinbefälsförbund rf
- ombudsman Bo Gyllenberg, Finlands Skeppsbefälsförbund
- förbundssekreterare Pekka Teräväinen, Finlands Sjömans-Union rf
- verkställande direktör Olof Widén, Fraktfartygsföreningen
- verkställande direktör Mika Nykänen, Finlands Redarförening
- verkställande direktör Hans Ahlström, Ålands Redarförening.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av
— handels- och industriministeriet
— Ålands landskapsregering.

PROPOSITIONEN

Lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart ska ändras så att stöd för handelsfartyg framöver också kan beviljas finsk arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet, men som inte är ägare till ett i Finland registrerat fartyg. För närvarande kan stöd betalas endast till finska ägare av fartyg. Dessutom ska lagen preciseras

så att den motsvarar de riktlinjer som Europeiska gemenskapernas kommission fastställt för det statliga stödet till sjöfarten. Definitionen på av trafik som är ett villkor för att ett fartyg ska kunna tas upp i handelsfartygsförteckningen och få stöd ska preciseras. Bestämmelser om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Med hänvisning till propositionens motivering och annan utredning finner utskottet propositionen behövlig och angelägen. Utskottet tillstyrker lagförslaget men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Effekter för fartygsbeståndet

Under de senaste åren har utrikesfartens volym i våra hamnar fortsatt ökat och samtidigt har transporterna med finländska fartyg i proportion till exporten över finländska hamnar sjunkit till omkring 20 %, vilket enligt de sakkunniga som utskottet har hört måste anses som en oroväckande låg andel. Dessutom har det finländska fartygsbeståndet föråldrats till den grad att medelåldern för fartyg som seglar under finsk flagg redan är omkring 20 år jämfört med omkring 12 år i snitt inom unionens ekonomiska område. Därför är det viktigt att vi söker nya utvägar för att höja den nuvarande fartygstrafiken under finsk flagg till en klart högre nivå och för att stoppa fartygens negativa åldersutveckling. Propositionen medger större flexibilitet i rederiverksamheten och nya finansiella alternativ i upphandlingen av fartyg. En del sakkunniga bedömer att propositionen får positiva verkningar för fartygsbeståndets storlek, åldersstruktur och sysselsättningsmöjligheterna i branschen. Därför ser utskottet propositionen som ett steg i rätt riktning, men understryker att det behövs också andra mera vittbärande åtgärder till stöd för sjöfarten.

Försörjningsberedskapen

Försörjningsberedskapscentralen har redan tidigare påpekat att utrikeshandelns transporter med finländska fartyg har minskat till en oroväckande låg nivå med tanke på försörjningsberedskapen. I eventuella krissituationer måste vi kunna vara säkra på att vi har tillräckligt många fartyg i trafik. Det finns ingen klar procentuell gräns i lagstiftningen för när försörjningsberedskapen ska anses vara uppnådd. Men det är klart att det

också i krissituationer behövs åtminstone mer än 20 % av det nuvarande fartygsbeståndet för att ta hand om våra utrikestransporter.

Utvecklingen under den senaste tiden, som har samband bl.a. med Finlands EU-medlemskap och förändringar i den finansiella sektorn, avspeglas också i sjöfarten, där ägarskap och operationer i många fall har differentierats mycket starkt. De bolag som svarar för transporterna vill i många fall inte äga fartyg, utan ägarskapet har förts över t.ex. till finansiella bolag och holdingbolag. Det är mycket vanligt med s.k. bare boat-fraktning, som innebär att fartyget hyrs in utan besättning.

Försörjningsberedskapscentralen anser att de nya mekanismerna och strukturerna inom sjöfarten och ägarskapets förändrade karaktär måste vägas in när man bedömer grunderna för försörjningsberedskapen inom sjöfarten. Vid utfrågningen av sakkunniga har centralen framhållit att fartygens finansiella utländska ägarskap inte äventyrar fungerande transportkedjor i störningssituationer och under undantagsförhållanden, eftersom det är det finländska rederiet som har verksamhetsrättigheterna. Regeringen föreslår att ett sådant inhyrt fartyg ska kunna skrivas in i handelsfartygsförteckningen också om den finska arbetsgivare som bedriver rederiverksamhet inte är ägare till ett i Finlands registrerat fartyg. Efter inskrivning i handelsfartygsförteckningen blir det också möjligt att betala ut stöd till en sådan arbetsgivare.

Utskottet noterar att det inhemska tonnaget med nuvarande stödformer har minskat från 40,1 till 32,7 % av transporterna i vår utrikeshandel under perioden 2000—2004. Genom lagändringen säkerställs det att vi de facto kan ha kvar en mycket större del av bestämmanderätten över våra utrikeshandelstransporter. Utan denna ändring går det inte att stoppa den nuvarande negativa trenden i fråga om det inhemska tonnaget eller vända det i en mera positiv riktning. Ändringen kan antas få positiva effekter för utvecklingen av tonnaget och därför anser utskottet att re-

formen är mycket bra och angelägen också med tanke på försörjningsberedskapen.

Detaljmotivering

1 §. Enligt kommissionens reviderade riktlinje för det statliga stödet till sjöfarten (kommissionens meddelande C(2004) 43) ska medlemsstaterna kontrollera de stödprogram som omfattas av riktlinjerna så att de överensstämmer med riktlinjerna senast den 30 juni 2005.

Det har framförts en del divergerande tolkningar om detta och därför är det enligt utskottets mening viktigt att bestämmelsen preciseras också beträffande trafiken i Saima kanal. Kommunikationsutskottet hävdar att passagerar- och fraktrafiken genom Saima kanal huvudsakligen är utrikes sjöfart, om fartyget främst går i trafik mellan finska hamnar och gemenskapens hamnar eller mellan finska hamnar och hamnar i tredje länder. I så fall uppfyller fartyget villkoren för inskrivning i handelsfartygsförteckningen enligt stycke 2.1 i EG-kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjöfarten. För undvikande av oklarheter föreslår utskottet att paragrafens 5

mom. preciseras med att trafiken i Saima kanal hänförs till utrikessjöfarten.

Utskottet har omformulerat momentet i överensstämmelse med detta.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår kommunikationsutskottet

att lagförslaget godkänns utan ändringar men 1 § med följande ändring (Utskottets ändringsförslag).

Utskottets ändringsförslag:

1 §

(1 och 2 mom. som i RP)

— — — — —
Ett fartyg anses huvudsakligen gå i utrikes sjöfart, om det över hälften av sin verksamhetstid under ett kalenderår går i utrikes sjöfart, *inbegripet trafik genom Saima kanal.*
—————

Helsingfors den 3 juni 2005

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent
vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Leena Harkimo /saml
Marjukka Karttunen /saml
Inkeri Kerola /cent
Reino Ojala /sd
Erkki Pulliainen /gröna
Eero Reijonen /cent

Pertti Salovaara /cent
Arto Seppälä /sd
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf
ers. Reijo Paaanen /saml
Lyly Rajala /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

RESERVATION

Vi föreslår att kapitlet "försörjningsberedskap" i betänkandet ersätts med följande text:

Finland är ett örike och för vår försörjning spelar fungerande sjötransporter med nuvarande internationella arbetsfördelning en avgörande roll både under normala förhållanden och undantagsförhållanden. Med tanke på detta infördes 1991 en handelsfartygsförteckning (4 §) som förutsatte att villkoret för fartygsstöd var att fartyget hade inhemska ägare. På detta sätt kunde man vara relativt säker på att fartyget hålls kvar i inhemska trafik under undantagsförhållanden. Denna realitet är fortfarande densamma. Just för detta ändamål har vi en försörjningsberedskapslagstiftning och Försörjningsberedskapscentralen för att genomföra den.

Den nu aktuella lagändringen om handelsfartygsförteckningen i utrikestransport innebär om den går igenom att fartygsstöd också betalas för sådana handelsfartyg under finsk flagg som ägs av ett utländskt finansbolag. Också om ett finskt

rederi har ett långvarigt avtal med det utländska finansbolag som äger fartyget finns det inga garantier för att finska staten fortfarande har tillgång till det under undantagsförhållanden. Det betyder ännu större risker för vår försörjningsberedskap, som redan nu är försvagad. Under 2000—2004 minskade det inhemska tonnageets andel av våra utrikeshandelstransporter från 40,1 till 32,7 %. När vi utvecklar stödsystemet bör vårt främsta mål vara att bryta denna trend. Det finns flera pålitliga inhemska rederier. Om de får ett skäligt stöd är de beredda att öka sitt tonnage med just sådant inhemskt isförstärkt tonnage som en fortsatt försörjningsberedskap kräver.

Det är precis detta som utskottet borde ha sett till i sitt betänkande. Nu åberopar man en bättre sysselsättning när man öppnar upp för en ännu snabbare försämring av försörjningsberedskapen.

Helsingfors den 3 juni 2005

Erkki Pulliainen /gröna
Raimo Vistbacka /ps.