

**KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS
BETÄNKANDE 17/2014 rd**

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift och lag om temporär ändring av 5 och 7 § i banskattelagen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 19 september 2014 regeringens proposition med förslag till lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift och lag om temporär ändring av 5 och 7 § i banskattelagen (RP 146/2014 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

- trafikråd Tuomo Suvanto och överinspektör Olessia Manner, kommunikationsministeriet
- enhetschef Kaisa Sainio, Trafiksäkerhetsverket Trafi
- verkställande direktör Annaleena Mäkilä, Finlands Hamnförbund
- vice verkställande direktör Hans Ahlström, Rederierna i Finland.

Sakkunniga

Utskottet har hört

Dessutom har skriftligt yttrande lämnats av

- Finlands näringsliv rf
- Vattenvägföreningen i Finland.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att lagen om farledsavgift och banskattelagen ändras. Det föreslås att lagarna ändras temporärt för åren 2015—2017. Farledsavgiftens pris per enhet sänks och en del av banskatten tas inte ut.

Lagen om farledsavgift föreslås dessutom bli ändrad permanent när det gäller lagens tillämpningsområde. Det föreslås att ändringarna ska beröra isbrytare som i fortsättningen ska vara befriade från att betala farledsavgift. Lagstiftningen om Saima kanal och insjötrafiken i Saimen ses över så att det av fartyg som går i trafik i

dessa områden tas ut farledsavgift endast när ett fartyg färdas från en hamn i Saimen till en havshamn på kusten. I detta avseende föreslås det att man återgår till praxis enligt tidigare lag. I andra avseenden ska lagen om farledsavgifter preciseras och uppdateras så att den överensstämmer med nuvarande tullagstiftning.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2015 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2015.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Regeringen föreslår temporära ändringar av lagen om farledsavgift (1122/2005) och banskattelagen (605/2003) för åren 2015—2017. Ändringarna innebär att farledsavgiften sänks och att banskatt inte tas ut för godstrafik under den nämnda perioden. Utöver de temporära ändringarna ska isbrytare som producerar isbrytjänster för Trafikverket i farleder som staten ansvarar för befrias från farledsavgift när de används för detta ändamål. Vidare föreslås vissa ändringar gällande vattentrafiken i Saimenområdet samtidigt som bestämmelserna preciseras och uppdateras där det behövs. En utgångspunkt för propositionen har varit att sänkningen av farledsavgiften är temporär och att det därför inte är ändamålsenligt att nu föreslå några större ändringar i systemet med farledsavgifter. Propositionen hänför sig till statsbudgeten för 2015 (RP 131/2014 rd).

Sänkningen av farledsavgiften uppskattas minska statens intäkter på årsnivå med cirka 42,1 miljoner euro och befriandet av isbrytjänsterna från farledsavgifter med cirka 0,3 miljoner euro. Ett centralt mål med sänkningen av farledsavgiften är att lindra de negativa kostnadseffekter som svaveldirektivet har på sjöfarten och de näringsgrenar som utnyttjar sjötransporter. Sänkningen av farledsavgiften och slopandet av banskatten uppgår totalt till cirka 55,7 miljoner euro. Under sakkunnigutfrågningen har det dock framförts att totalt cirka en fjärdedel av den effekt sänkningen av farledsavgiften ger hänför sig till andra sjötransporter än de som är nödvändiga för näringslivet och belastas av svaveldirektivet.

Farledsavgift tas ut när ett fartyg ankommer till Finland från utlandet eller från en finsk hamn till en annan finsk hamn. Avgiftens storlek varierar beroende på fartygets typ, isklass och storlek. Inkomsterna från farledsavgiften går bl.a. till att bygga och underhålla allmänna farleder och säkerhetsanordningar för bl.a. handelssjöfarten och i väsentlig grad även till isbrytningstjänsterna.

Ett centralt drag i det gällande systemet med farledsavgift är att avgiftens storlek är knuten till isklassen. Detta ska sporra rederierna att förvärva och utnyttja fartyg med bättre isklass. Tanken med att lägga avgiften för bättre isklasser på en lägre nivå är att fartygen ska vara så miljövänliga och säkra som möjligt och att de framför allt ska ha så goda isgående egenskaper som möjligt. Genom att öka antalet fartyg med bättre isklass kan behovet av isbrytning minskas, vilket sänker kostnaderna. Tanken med en maximigräns för de årliga farledsavgifterna är i sin tur att främja kontinuerlig trafik på Finland.

Den föreslagna modellen för sänkta farledsavgifter. Regeringen beslutade under budgetförhandlingarna våren 2014 att sänkningen av farledsavgiften främst ska gälla lastfartyg och de bästa isklasserna. Enligt uppgift till utskottet gjordes under beredningen av propositionen en grundlig granskning av sex olika modeller för sänkningen. I linje med det nämnda beslutet föreslås att farledsavgiften sänks mest i de bästa isklasserna, dvs. I A Super och I A. Eftersom cirka 80 procent av de fartyg som seglar på Finland hör till dessa klasser skulle de betala en tämligen stor del av de totala farledsavgifterna (ca 63 %). Under sakkunnigutfrågningen har denna omständighet fått viss kritik, varvid det framförts att fartygen med de bästa isklasserna sällan själva behöver isbrytningstjänster och att de dessutom i praktiken håller farlederna öppna också för fartyg med sämre isklass.

En avsevärd del av farledsavgiften används för att upprätthålla isbrytningen. Det har vid sakkunnigutfrågningen framförts att förslaget att begränsa avgiftsbefrielsen för fartyg som används i isbrytningen enbart till isbrytningstjänster som produceras av Trafikverket är en tämligen ensidig lösning. Enligt inkommen utredning är detta dock motiverat och ändamålsenligt, eftersom dessa tjänster produceras direkt för staten och även finansieras genom farledsavgiften. Isbrytare som färdas i alla andra kommersiella

syften ska alltså fortsättningsvis var avgiftsskyldiga på enahanda grunder.

Under sakkunnigutfrågningen har det framförts alternativ och ändringsförslag i fråga om hur sänkningen av farledsavgiften ska riktas. Vissa ståndpunkter har klart stått i motsats till varandra. Ett förslag som framförts är att sänkningen enbart ska gälla lastfartyg. Sjötransporterna i utrikeshandeln sköts dock till betydande del också med andra fartyg än lastfartyg. Enligt utredning till utskottet sköts dessa transporter mellan till exempel Finland och Sverige och mellan Finland och Estland i praktiken huvudsakligen med passagerarfartyg och fartyg som tar såväl passagerare som last och klassas som passagerarfartyg, dvs. så kallade ropaxfartyg. Detta är enligt uppgift till utskottet ett av skälen till att beredarna inte sett det som möjligt att hänföra sänkningen enbart till lastfartyg. Lastfartygens farledsavgifter sjunker dock enligt förslaget mer än passagerarfartygens. Därigenom riktas effekterna av avgiftssänkningen särskilt till industrins och näringslivets sjötransporter, som till följd av svaveldirektivet belastas av stigande kostnader.

En synpunkt som framfördes vid sakkunnigutfrågningen var att ropaxfartygen borde behandlas som lastfartyg vid fastställandet av avgiften, varvid avgiftssänkningen för deras del skulle bli större än vad som föreslås i propositionen. Enligt uppgift till utskottet kan ropaxfartyg på grund av internationella bestämmelser dock inte klassificeras som lastfartyg. I det nationella farledsavgiftssystemet vore det däremot i princip möjligt att fastställa en egen avgiftsklass för ropaxfartyg. Enligt uppgift diskuterades också en sådan möjlighet under beredningen av propositionen, men någon genomförbar och för alla aktörer rättvis lösning kunde inte nås. Det kunde dessutom visa sig problematiskt att det för närvarande i praktiken finns bara ett företag som har ropaxfartyg.

Utskottets slutsatser. Systemet med farledsavgifter har för närvarande en central betydelse för hur väl havs- och kusttrafiken samt de finländ-

ska hamnarna fungerar året runt. I fråga om de ändringsförslag som lagts fram under sakkunnigutfrågningen fäster utskottet uppmärksamhet vid att en avgiftssänkning för någon viss isklass eller fartygstyp i praktiken kräver en höjning av avgifterna för någon annan klass eller typ. Utifrån inkommen utredning menar utskottet att den föreslagna modellen för fördelning av avgiftssänkningen är en i dagsläget godtagbar kompromiss. Den kan påverka kostnaderna för sjötransporterna positivt och delvis kompensera de kostnader som orsakas av svaveldirektivet. Utskottet uppmanar till fortsatta ansträngningar för att sänka logistikkostnaderna och bl.a. öka antalet fartyg med de bästa isklasserna.

Utskottet anser att olika alternativ för utveckling av systemet med farledsavgifter bör utredas. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner ett uttalande där

riksdagen förutsätter att regeringen inleder en utredning av vilka ekonomiska och andra konsekvenser ett slopande av farledsavgiften skulle ha för näringslivets konkurrenskraft, säkerheten och vintersjöfarten.

Sammantaget anser utskottet propositionen vara behövlig och angelägen.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslagen utan ändringar och

godkänner ett uttalande (Utskottets förslag till uttalande).

Utskottets förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen inleder en utredning av vilka ekonomiska och andra konsekvenser ett slopande av farledsavgiften skulle ha för näringslivets konkurrenskraft, säkerheten och vintersjöfarten.

KoUB 17/2014 rd — RP 146/2014 rd

Helsingfors den 23 oktober 2014

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Mikko Alatalo /cent
Thomas Blomqvist /sv
Markku Eestilä /saml
Ari Jalonen /saf
Jukka Kopra /saml
Merja Kuusisto /sd
Suna Kymäläinen /sd

Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /saml
Hanna Tainio /sd
Eila Tiainen /vänt
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna
Mirja Vehkaperä /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.

RESERVATION

Motivering

Sannfinländarna är villiga att avskaffa farledsavgifterna för anlöp i hamnar 2015 för att förbättra exportföretagens konkurrenskraft. Avskaffningen av farledsavgifter fungerar som en delvis kompensation för nackdelar på grund av svaveldirektivet.

Särskilt gynnsam är tidpunkten nu också av den anledningen att man i Ryssland som bäst övervägar en eventuell omorganisering av rutterna för import från utlandet.

Regeringen bör följa hur avskaffningen av farledsavgiften påverkar säkerheten i sjötrafiken. Bestämmelserna om energieffektivitet

kommer i vilket fall att leda till att nivågraderingen på basis av isklass slopas, så avgiften kunde avskaffas redan nu för att stärka vår konkurrenskraft.

I praktiken betyder det att lagen om farledsavgifter måste upphävas. Regeringen bör lägga fram en proposition om detta.

Förslag

Vi föreslår

att regeringen vidtar behövliga åtgärder för att slopa farledsavgifterna.

Helsingfors den 23 oktober 2014

Ari Jalonen /saf
Osmo Kokko /saf
Reijo Tossavainen /saf