

Plenum

Tisdag 4.12.2018 kl. 14.02—20.52

11. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om temporär ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport

Regeringens proposition RP 182/2018 rd

Lagmotion LM 40/2017 rd

Åtgärdsmotion AM 39/2017 rd

Utskottets betänkande KoUB 28/2018 rd

Första behandlingen

Andre vice talman Tuula Haatainen: Ärende 11 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 28/2018 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget.

Debatt

18.23 **Mats Löfström r:** Ärade talman! Den här regeringspropositionen har vi väntat länge på. Beredningen av den har varit onödigt invecklad. Propositionen vill tekniskt rätta till en ändring i den sjömanspensionsreform som gjordes av förra riksdagen, men som inte hade det utfall som förväntats.

Då man gjorde sjömanspensionsreformen lovade man rederierna att reformen skulle vara kostnadsneutral. Det visade sig dock att den inte blev kostnadsneutral. Rederierna har under de tre år som reformen har varit i kraft fått tillbaka cirka 6 miljoner euro mindre per år än man tidigare fick. Det är inte kostnadsneutralt, och det äventyrar den finländska flaggans konkurrenskraft i sjöfarten.

Vi har redan i ett år påtalat den här saken, och kommunikationsministeriet har delat uppfattningen. Redan i fjol budgeterade kommunikationsministeriet för att rätta till detta, och det fanns med i budgetförslaget som gavs till riksdagen. På uppmaning av finansministeriet drog man ändå tillbaka förslaget i riksdagsbehandlingen förra hösten. Istället skulle saken beredas i en arbetsgrupp i social- och hälsovårdsministeriet, och det har nu gjorts, och i arbetsgruppen har representanter för kommunikationsministeriet och finansministeriet ingått tillsammans med representanter för rederierna, fackförbunden och Sjömanspensionskassan.

Arbetsgruppen konstaterade i enlighet med Sjömanspensionskassans och kommunikationsministeriets tidigare beräkningar att summan som rederierna årligen går miste om är 6 miljoner euro. Trots det budgeteras nu bara halva beloppet, 3 miljoner euro. Detta på grund av att finansministeriet motsätter sig. Finansministeriet har inte presenterat beräkningar för varför bara halva beloppet ska återföras, men ministeriets linje blev också regeringens linje, vilket är beklaglig.

Punkt i protokollet PR 125/2018 rd

Ärade talman! Ändringen som görs genom lagförslaget innebär en förbättring, men betyder samtidigt att det ändå inte blir helt kostnadsneutralt för rederierna, något som utlovades då man gjorde reformen. Det är verkligen inte bra om tidigare löften inte infrias eftersom det riskerar att tära på förtroendet för systemet som helhet. Det här betyder också att Finlands system inte längre är lika bra som det svenska systemet. Det finns således en risk att det här kommer att leda till utflaggning av fartyg från den finländska handelsflottan, något som skulle vara verkligt beklagligt.

En utflaggning betyder inte bara att fartyg och finländska arbetsplatser försvinner, det betyder också att kommunerna där sjömännen är bosatta får problem. De finländska sjömän som exempelvis arbetar på ett svenskt flaggat fartyg, men som bor i en finländsk kommun betalar skatt i Sverige men utnyttjar i praktiken den offentliga servicen i sin finländska hemkommun utan att kommunen får några skatter. Av den anledningen är utflaggningar något som absolut bör undvikas.

För att minimera risken för utflaggningar måste man se till att Finlands system är lika bra som det är i Sverige och våra grannländer samt hålla det man lovade och se till att förändringen som gjordes på riktigt är kostnadsneutral. Det här är en oro som hela kommunikationsutskottet tar upp i betänkandet. Därför föreslog jag också i utskottsbehandlingen att hela beloppet, 6 miljoner euro, skulle återföras till rederierna. Förslaget förlorade med rösterna 8—7 i utskottet, men kommer ännu att röstas om här i plenum.

Ärade talman! Det är viktigt att reformer som ska vara kostnadsneutrala också blir så i praktiken. Att halva beloppet nu återförs till rederierna är ett steg i rätt riktning, men arbetet för att göra reformen kostnadsneutral samt för att stärka finländsk sjöfarts konkurrenskraft kommer att fortsätta. Jag vill därför vädja till alla finländska rederier att avvakta med att överväga och att göra utflaggningar. Senast i nästa regering får man en ny chans att se över detta, och senast då behöver man rätta till detta. Tiden dit är inte så lång, även om också ändringen kan göras innan.

Vi vet nämligen med erfarenhet att då ett fartyg väl är utflaggat så är det inte lätt att få det tillbaka. Jag förstår mycket väl att vissa rederier är frustrerade, eftersom man upplever att löften nu inte har hållits. Jag väddar ändå till lite mer tålamod så att vi kan få tillbaka hela beloppet, inte bara halva som kommer nu.

Ärade talman! Finland är en ö i Europa, 90 procent av exporten går på fartyg och 60 procent av styckegodsexporten går på passagerarfärjornas bildäck, 39 procent av hela utrikeshandeln med Sverige går på passagerarfärjorna med regelbundna tidtabeller och konkurrenskraftiga priser, vilket är avgörande för exportindustrins konkurrenskraft då Finland inte har samma geografiska läge som Tyskland.

Försörjningsberedskapscentralens åsikt är att Finland borde ha en ännu större handelsflotta under egen flagg än vi har i dag för att trygga vårt lands försörjningsberedskap. För om fartyg inte har finländsk flagg i aktern kan det heller inte delta i Försörjningsberedskapscentralens transportpool. Dessutom gör sjömansyrket att många i glesbygden kan ha arbetsplatser, inte minst i skärgården, då man kan arbeta vecka-vecka ombord.

Finland är det land i Norden, exklusive Island, som är mest beroende av sjötransporter, och bemanningsstödet till passagerarsjöfarten är en grundförutsättning för att man överhuvudtaget ska kunna bedriva färjetrafik under finländsk flagg. Danmark, Norge och Sverige har i princip identiska system som Finland av precis samma anledning: att trygga sjöfart under egen nations flagg.

Punkt i protokollet PR 125/2018 rd

Utan bemanningsstöd, inga passagerarfartyg under finsk flagg och inga finländska sjömän ombord, då rederierna helt enkelt inte skulle kunna överleva konkurrensen med de estniska sjömännens löner som är cirka 60 procent lägre än de finska. Alla EU-länder med egna handelsflottor har den här typens system eftersom man annars inte skulle kunna ha någon handelsflotta. Undantaget är Estland som kan konkurrera med låga sjölöner och därför inte behöver något bemanningsstöd. Men också Tallink har nu för tiden ett av sina fartyg registrerat i Panama.

Fartygen är flytande tillgångar, och skulle utan bemanningsstöd vara registrerade i Bahamas, Liberia, Panama eller något annat land som erbjuder bekvämlighetsflagg. De amerikanska kryssningsfartygen som seglade Östersjön på sommaren har alla bekvämlighetsflagg i aktern. Då behövs så klart inga bemanningsstöd eller kollektivavtal. Trots det kommer diskussionen om bemanningsstöden upp nu och då i debatten.

Ärade talman! Det vore till fördel för Finland att slippa den populistiska debatten om bemanningsstöden som förs nu och då. Det är ett komplicerat system och kan vara svårt att förstå för den som inte följt internationell sjöfartspolitik. Därför skulle det vara bra att Finland skulle övergå till Sveriges modell som i praktiken ger samma stöd, men utan att det behöver åka in och ut ur statsbudgeten varje år.

Regeringen har tillsatt en arbetsgrupp för att göra en utredning kring saken, det är mycket bra. Kommunikationsutskottet [Puhemies koputtaa] tar också ställning till saken i ett uttalande i samband med det här lagförslaget. Det uttalandet godkändes enhälligt av kommunikationsutskottet. Det gör att det finns en tydlig viljeyttring i riksdagen i frågan och behovet av att vi har finländsk sjöfart under finländsk flagg. — Tack.

18.40 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia ensin edustaja Löfströmille hyvästä ja seikkaperäisestä asian avaamisesta, sillä todellakin jos ei tähän ole perehtynyt, putoaa niin sanotusti veneestä.

Oli erittäin opettavaista olla valiokunnassa kuulemassa näitä asiantuntijoita, jotka olivat yksituumaisia siitä, että vaikka oli lupaus, että tämän pitää olla kokonaisuudessaan sellainen, että se korvaa sen menetyksen, niin nyt sitten jostakin syystä sen työryhmän käsittelyn jälkeen, missä myös valtiovarainministeriö oli mukana, tehdään siitä poikkeava johtopäätös ja 6 miljoonaa muuttuu 3 miljoonaksi. Se on käsittämätöntä, mutta nyt kun täällä ei ole yhtään hallituspuolueitten kansanedustajia, ei kannata hallitusta tästä parjata. Näin kuitenkin kävi. Se kustannusneutraalisuus olisi ollut erittäin tärkeää.

Nyt tässä pitää erottaa, mitä on yritystuki ja mikä on kansallinen etu. Meillä ei kauppalavastossa ole kovinkaan paljon varaa huoltovarmuuden osalta liputtaa toisen maan lippujen alle, ja keskustelua pitäisi käydä myös siitä, kuinka paljon meillä matkustajaliikenteessä on sellaista, joka kilpailee meidän maissa olevien hotelli- ja ravintolapalveluitten ja muiden palveluitten kanssa ja jossa sitten nolla-alvilla tuotetaan palveluita. No, meillä on se yksi varustamo, joka on täällä, ja kaikki muut ovat jo jossakin muualla, emmekä me niiden muiden maiden alveja pysty säätelemään tuolla henkilöliikenteessä eli matkustaja-aluksilla.

Olisi tärkeätä, että me voisimme vielä salissa järkevöittää tätä päätöstä ja yhtyä siihen edustaja Löfströmin vastalauseeseen, missä tämä asia korjattaisiin. Se oli myös vasemmistoliiton, sosiaalidemokraattien ja perussuomalaisten osalta kannatettava esitys, ja toivotaan, että äänestystilanteessa tämä voisi vielä muuksi muuttua.

Punkt i protokollet PR 125/2018 rd

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av ärendet.