

TRAFIKUTSKOTTETS BETÄNKANDE 12/2001 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av 1 och 4 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 4 oktober 2001 en proposition med förslag till lag om ändring av 1 och 4 § lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (RP 144/2001 rd) till trafikutskottet för beredning.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- kommunikationsminister Olli-Pekka Heino-
nen och sjöfartsrådet Raimo Kurki, kommuni-
kationsministeriet
- finansminister Sauli Niinistö, finansministe-
riet
- överinspektör Kari Virtanen, handels- och in-
dustriministeriet
- specialrådgivare Jannika Enegren-Åberg, ju-
stitieministeriet
- räddningsöverdirektör Pentti Partanen, inri-
kesministeriet

- vicelantrådet Olof Erland, Ålands landskaps-
styrelse
- biträdande avdelningschef Seppo Autio, För-
sörjningsberedskapscentralen
- överdirektör Heikki Mutttilainen, Sjöfartsver-
ket
- ombudsman Anton Sjöholm, Finlands Ma-
skinbefälsförbund
- ombudsman Bo Gyllenberg, Finlands Skepps-
befälsförbund
- ordförande Simo Zitting, Finlands Sjömans-
Union rf
- verkställande direktör Hans Ahlström, Ålands
Redarförening
- ordförande Jouko Mustonen och vice ordfö-
rande Reijo Paajanen, Matkustajalaivayhdis-
tys
- verkställande direktör Pehr Forsskåhl, Fin-
lands Rederiförening
- professor Jorma Taina, Åbo Handelshögsko-
la.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart ändras så att i handelsfartygsförteckningen även kan inskrivas finska passagerarfartyg i utrikesfart som uppfyller villkoren i lagen och som regelbundet trafikerar finska hamnar. På dessa fartyg skall dock inte tillämpas bestämmelserna om möjlig-

heten att avvika från vissa bestämmelser i den finska lagstiftningen. För här avsedda passagerarfartyg betalas i stöd ett belopp motsvarande 97 procent av förskottsinnehållningen på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare fått från ett fartyg i handelsfartygsförteckningen.

Bestämmelsen om beaktande av annat stöd som är avsett att sänka fartygets driftskostnader föreslås också få en utvidgad lydelse för att bättre motsvara självstyrelselagstiftningen för Åland.

Syftet med propositionen är att förbättra konkurrenskraften för passagerarfartyg i utrikesfart som seglar under finsk flagg och regelbundet trafikerar finska hamnar. Avsikten med propositionen är att möta den skärpta konkurrenssituation som uppkommit i och med att de övriga nordiska länderna, i synnerhet Sverige, och våra

övriga konkurrentländer nyligen satt in stödgärder, som också gäller passagerarfartygssektorn.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2002 och avses bli behandlad i samband med den.

En anmälan om stödet skall göras till Europeiska gemenskapernas kommission. Regeringen föreslår att det bestäms om lagens ikraftträdande genom förordning efter det att kommissionen har godkänt stödet.

UTSKOTTETS STÄLLNINGSTAGANDEN

Motivering

Av de orsaker som framgår av propositionens motivering och med stöd av erhållen utredning finner utskottet propositionen behövlig och lämplig. Utskottet tillstyrker lagförslaget utan ändringar.

Enligt den nu föreslagna lösningen inför Finland inte fullt stöd till passagerarfartygssektorn, eftersom lösningen skulle bli rätt dyr. Det föreslagna stödet uppväger de skatteinkomster som i varje fall skulle gå förlorade vid en utflaggning. Till dessa poster hör källskattens andel vid utflaggning och en del av företagsskatterna. Utgående från det beräknade skatteinkomstbortfallet har man stannat för ett stöd på 27,7 miljoner euro, en summa som beräknas motsvara cirka 97 procent av förskottsinnehållningen för de fartygsanställda.

Enligt utredning till utskottet påverkar den skattefria försäljningen passagerarfartygens lönsamhet. Passagerarfartygen mellan Sverige och Finland får cirka en tredjedel av sina inkomster från taxfreeförsäljning medan frakt- och passagerarinkomsterna står för bara en tredjedel. Taxfreeförsäljningen i butikerna står för omkring 40 procent av passagerarfartygens omsättning. Det rör sig med andra ord om cirka 336 miljoner euro. Det har beräknats att den skattefria försäljningens årliga "stödeffekter" skulle uppgå till i runt tal 168 miljoner euro. I och med att den skattefria försäljningen upphört har Kvarkentra-

fiken mellan Finland och Sverige försatts i en annan situation än passagerartrafiken i övrigt. Utskottet finner det därför viktigt att staten också i framtiden understöder passagerartrafiken i Kvarken.

Rederiernas verksamhet påverkas också av den tonnageskattelag som statsrådet håller på att bereda. Enligt tonnageskattelagen blir det möjligt för rederierna att i stället för inkomstbeskattning välja tonnagebeskattning utifrån fartygens nettodräktighet. Det skulle handla om ett stöd till rederierna via beskattningen och därmed skulle skattesatsen vara låg.

I samband med beredningen av ärendet har utskottet uppmärksamgjorts på försörjningsberedskapen. År 1999 transporterades inom vår utrikeshandel cirka 77,5 miljoner ton gods sjövägen medan mängden år 2000 var cirka 80,6 miljoner ton. Bilfärjorna mellan Finland och Sverige transporterade 1999 totalt 2,3 miljoner ton gods och 2000 omkring 2,4 miljoner ton. Delvis med hänvisning till dessa siffror uppgav dock inrikesministeriets och Försörjningsberedskapscentralens representanter vid utskottsutfrågningen att passagerarfartygens och bilfärjornas roll inte är utslagsgivande för försörjningsberedskapen.

Vid utskottsutfrågningen har det framgått att inte bara rederierna utan också arbetstagarorganisationerna är missnöjda med propositionen. Trots propositionen kan det väl hända att rederierna går in för utflaggning. Det oaktat anser ut-

skottet det viktigt för vårt land att sjöfarten stannar i våra händer för att den kompetens och yrkesskicklighet som bygger på utbildning och erfarenhet inte skall försvinna på denna punkt. Därför föreslår utskottet ett uttalande om att regeringen skall ge akt på situationen och i förekommande fall vidta åtgärder. (*Utskottets förslag till uttalande*).

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår trafikutskottet vördsamt

att lagförslaget godkänns utan ändringar och

*att ett uttalande godkänns (**Utskottets förslag till uttalande**).*

Utskottets förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen ger akt på situationen och vidtar de åtgärder situationen kräver.

Helsingfors den 15 november 2001

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Erkki Pulliainen /gröna
vordf. Annika Lapintie /vänst
medl. Klaus Bremer /sv
Jyri Häkämies /saml
Erkki Kanerva /sd
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen /saml
Risto Kuisma /ref
Eero Lämsä /cent
Raimo Mähönen /sd (delvis)

Tero Mölsä /cent
Markku Rossi /cent (delvis)
Ismo Seivästö /kd
Timo Seppälä /saml
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf (delvis)
Harry Wallin /sd
ers. Kari Myllyniemi /cent (delvis)
Olli Nepponen /saml (delvis).

Sekreterare vid behandlingen i utskottet var
utskottsrådet Mika Boedeker.

RESERVATION 1

Motivering

EU-kommissionen antog 1997 gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Syftet var att förbättra konkurrensförutsättningarna för gemenskapsländernas fartyg i ett läge där länder med en lägre konstnadsnivå hade tillskansat sig merparten av de internationella sjötransporterna.

De nordiska EU-staterna har tillämpat kommissionens riktlinjer antingen till punkt och pricka eller i modifierad form. Finland har infört nettolönesystem för fraktfartyg. I Danmark gäller fullt nettolönestöd och Sverige införde nettolönestöd i början av oktober i år. Det finländska förslaget att låta passagerarfartyg stå utanför stödet har inte vunnit gehör i de övriga nordiska länderna, där man ser passagerarfartygstrafiken som ett viktigt element i det nordiska transportsystemet.

I den föreliggande propositionen (RP 144/2001 rd) föreslår regeringen en begränsad nettolön för passagerarfartyg. Propositionen innebär att passagerarfartygen får ett stöd på totalt 166 miljoner mark av forskottsinnehållningen på sjöarbetsinkomst. Om det svenska stödssystemet infördes i Finland skulle det kräva cirka 330 miljoner mark. Eftersom regeringen lovat komma med ett lagförslag om övergång till tonnagebeskattning skulle i runt tal 240 miljoner mark av allt att döma räcka till. Därtill bör avtalet om inbesparingar i personalkostnader beaktas.

Man måste komma ihåg att Silja Line redan har två stora bilfärjor under svensk flagg. Likaså är dotterbolaget Seawinds två bilfärjor registrerade i Sverige. Siljarederiets största ägare är engelsk; alltså drivs bolaget under ekonomiskt mest gynnsam flagg.

Det halvdana stödet till fartyg som seglar under finsk flagg försämrar ytterligare konkurrensläget för finländska fartyg. Av de nordiska länderna är vi trots allt det land som är relativt sett mest beroende av sjötransporter och passagerar-

fartygstrafik. Dagligvarutransporterna är också relevanta för sjötrafiken.

Om stödnivån i Finland underskrider den svenska stödnivån leder det till utflaggningar av passagerarfartyg och bilfärjor. Resultatet av propositionen blir att finländska sjömän inte längre får arbete på passagerarfartyg och bilfärjor. Konsekvensen är inte bara förlorade arbetsplatser utan också exempelvis ett ökat utbud av svenska varor ombord på fartygen, om fartygen flaggas ut till Sverige. Eftersom en finländsk arbetstagare ombord på ett svensktflaggat fartyg är cirka 10 procent dyrare ökar arbetslösheten bland sjömän under de närmaste åren. En utflaggning av passagerarfartyg och bilfärjor leder också till att det kunnande och den kompetens som ackumulerats under årtiondenas lopp i Finland går förlorad. Det är jobbigt och svårt att senare ta igen detta kunnande.

Eftersom passagerarfartygstrafiken i Kvarken på sträckan Vasa—Umeå inte får bedriva taxfreehandel, är det berörda rederiets lönsamhet avsevärt sämre än andra rederiers. Av denna anledning vore det motiverat att betala fullt stöd till det redarbolag som under finsk flagg bedriver passagerarfartygstrafik i Kvarken. Stödet för det nuvarande passagerarfartyget skulle vara cirka två miljoner mark på årsnivå.

Förslaget

Med stöd av det ovan sagda föreslår vi

att lagförslaget i betänkandet i övrigt godkänns enligt betänkandet men 4 § med följande ändringar (Reservationens ändringsförslag):

Reservationens ändringsförslag

4 §

I fråga om passagerarfartyg som avses i 1 § 5 mom. beviljas dock med avvikelse från 1 mom. 1

punkten i stöd ett belopp som motsvarar 70 procent av den förskottsinnehållning som verkställts på den sjöarbetsinkomst som en allmänt skattskyldig sjöfarare erhållit från ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen och de socialskyddsavgifter samt sjömanspensionsförsäkrings-, arbetslöshetsförsäkrings-, olycksfallsförsäkrings- och grupplivförsäkringspremier som arbetsgivaren har betalat för inkomsten

och arbetsgivarens andel av grupplivsförsäkringen för fritiden och tilläggsförsäkringen för fritiden. För passagerarfartygstrafiken i Kvarken betalas till den sammanslutning som äger det finska fartyget och bedriver rederiverksamhet stöd av statens medel i enlighet med 4 § 1 mom. lagen om en förteckning över handelsfartyg i utrikesfart (1707/1991).
(3 mom. som i TrUB)

Helsingfors den 15 november 2001

Eero Lämsä /cent
Tero Mölsä /cent
Markku Rossi /cent

Ismo Seivästö /kd
Raimo Vistbacka /saf

RESERVATION 2

Enligt betänkandet är avsikten med propositionen (RP 144/2001 rd) att möta den konkurrens som uppkommit i synnerhet till följd av stödåtgärderna i Sverige. Men ingenting sägs om hur stort det svenska stödet är.

Sverige stöder sina passagerarfartyg med ett belopp som uttryckt i finsk valuta uppgår till 355 miljoner mark. Betänkandet kastar ut våra egna passagerarfartyg i konkurrensen med ett stöd på bara 166 miljoner mark (enligt propositionen). Om de finska fartygen ligger på kostnadsnivån 100 ligger de svenska på endast 60.

1) Premisserna för en jämbördig företagsekonomisk konkurrens är obefintliga. Den som tror något annat hemfaller åt företagsekonomiska fantasier. Knäckfrågan är hur vi skall kunna bevara inte bara traditionerna, utbildningen och kunnandet inom vår sjöfart utan enligt expertbedömningar också cirka femtusen arbetsplatser.

2) Tvärtemot påståendet i betänkandet ändrar den skattefria försäljningen inte på konkurrenskonstellationen. Alla fartyg, oavsett flagg, har rätt att bedriva skattefri försäljning. Ett föräldrat tonnage upphäver lönsamhetspåståendet.

3) Den beramade tonnageskatten, som i betänkandet kallas ett stöd, skärper de facto beskattningen. Den är inget lämpligt alternativ. A och O är att tonnageskatten inte leder till en skärpt beskattning i praktiken.

4) Betänkandet vill bevisa "att passagerarfartygens och bilfärjornas roll inte är utslagsgivande i försörjningsberedskapen". Enligt LTT-tutkimus' utredning transporteras en femtedel av styckegodstransporterna inom vår utrikeshandel

med bilfärjor. Cirka 90 procent av gummihjuls-transporterna i vår handel med Sverige går denna väg. Huvudsakligen handlar det om dagligvaror och färskvaror för vilka transportkostnaderna kommer att skjuta i höjden dramatiskt om trafiken på Sverigebåtarna eventuellt minskar. Kanslichef Korpela på kommunikationsministeriet uttalade sig i riksdagen den 15 november 2001 om försörjningsberedskapen i vårt land och ansåg att den var katastrofalt kritisk.

5) Betänkandet nämner ingenting om att stödet till Kvarkentrafiken upphör redan under förra hälften av 2002. Det är osannolikt att Sverige är villigt att ställa upp med de nuvarande specialarrangemangen när landet har sitt eget nettolönesystem. Finland måste lägga om kursen radikalt för att konkurrensförmågan skall kunna bibehållas.

Mer än hälften av vårt fartygstonnage utflaggades efter att rederierna i en kritisk situation 1981/82 fallit till föga för löften. De förlorade fartygen har aldrig finskflaggats på nytt. Nu inställer sig då åter frågan: Vill vi att vår egen sjöfart, sjöfartsutbildningen och det erfarenhetsbaserade kunnandet, tusentals arbetsplatser och en gedigen yrkesskicklighet inte skall försvinna utan leva kvar i Finland. Det kräver att

riksdagen beslutar höja stödet till våra egna passagerarfartyg till samma nivå som i Sverige och

att regeringen ger akt på hur konkurrenssituationen utvecklas också i andra konkurrerande länder och i god tid vidtar behövliga åtgärder.

Helsingfors den 15 november 2001

Klaus Bremer /sv