

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen

Allmänna byrån

Beslutande

Minister

Mats Perämaa

Föredragande

Avdelningschef

Yvonne Österlund

Justerat

Omedelbart

.....
Ärende/Dnr/Exp.

.....
Beslut

Nr 67

Utlåtande angående reformen om lagen om farledsavgift

ÅLR 2017/9018

464 II

Beslöts att lämna yttrande i enlighet med bilaga I117E43.

Hänvisning

E-postmeddelande 24.11.2017 från trafik- och kommunikationsministeriet
Ärende: LVM/1774/05/2017

Kontaktperson

Roy Sjöblom

Ärende

**UTLÅTANDE ANGÅENDE REFORMEN AV
LAGEN OM FARLEDSAVGIFT****Landskapsregeringens yttrande**

Åland har långa traditioner inom shipping med rederiverksamhet inom både passagerartrafik och lasttrafik. Sjöfartsnäring har varit, är och kommer att vara en väsentlig och betydelsefull del av det åländska näringslivet. Landskapsregeringen tror, att den halvering av farledsavgifterna som man genomförde 2015-2017 och som förlängts till slutet av 2018 har gett och ger näringen bättre möjligheter att öka sin lönsamhet och konkurrenskraft, särskilt med beaktande av konsekvenserna av svaveldirektivet som trädde i kraft 1.1.2015.

Kommunikationsministeriet har tillsatt en arbetsgrupp för att bereda reformen av farledsavgifterna inom sjöfarten. Arbetsgruppen har som mål att utreda om det finns ett behov att omarbete lagstiftningen om farledsavgifter och hur en eventuell reform borde genomföras. Landskapsregeringen har ingen information ifall syftet med en reform av farledsavgifter är att inbringa större inkomster från farledsavgifterna, eller om huvudsyftet ligger på andra värderingar. Landskapsregeringen konstaterar att en minskning av intäkter från farledsavgifterna innebär mindre medel för byggande, underhåll och skötsel av de offentliga trafiklederna och säkerhetsanordningarna, men samtidigt utgör en mindre belastning för exportnäringen och främjar allmän tillväxt. Eftersom det finns belägg för att den temporärt nedsatta farledsavgiften har befrämjat näringslivet, anser landskapsregeringen att farledsavgifterna inte från år 2019 märkbart bör höjas. Däremot bör vid utarbetningen av reformen allt mera ta hänsyn till miljöaspekterna och en rättvis behandling av fartyg med hög isklass.

Särfrågor

1. Eftersom uppbärandet av farledsavgifter tillhör tullverket och rikets behörighet har landskapsregeringen ingen direkt insikt om hur nuvarande systemet med farledsavgifter fungerat väl. Landskapsregeringen ser det ändå som positivt, att ständigt återkommande fartyg befrias enligt 10 § i lagen om farledsavgift (22.12.2005/1214) efter det i lagen nämnda antal besök. Likaså anser landskapsregeringen det ändamålsenligt, att fartyg med en hög isklass (A1S och A1) förses med en betydligt lägre farledsavgift jämfört med fartyg med lägre isklass. Detta förfarande är välmotiverat med tanke på att fartyg med bra isklass sällan är i behov av assistans av isbrytare, vilka utgifter för hela den verksamheten som skall täckas med sagda farledsavgiften utgör nästan hälften av kostnaderna. Samtidigt är fartyg med bra isklass betydligt dyrare att tillverka, behöver större motoreffekt och förbrukar mera bränsle.
2. Landskapsregeringen har inga uppgifter om att det nuvarande systemet inte skulle fungera tillfredställande.
3. Hur ska farledsavgifterna år 2019 se ut?
 - a) Landskapsregeringen ser fram emot att den kommande lagen om farledsavgifter inte belastar sjöfarten och näringslivet avsevärt mera än under den prövotid som varat åren 2015-2018 med reducerade avgifter. Samtidigt borde man se över fördelningen av avgifterna mellan fartyg med bra isklass (A1S och A1) och fartyg med sämre isklass, så att fartyg med bättre isklass i framtiden ekonomiskt skulle få en ännu större kompensation för dyrare anskaffningspris och driftkostnader.
 - b) Landskapsregeringen på Åland värnar om ren natur och vill främja alla medel som förbättrar miljön. Inom sjöfart har redan mycket hänt för att minska olika utsläpp.
 - År 2015 infördes 0,1 % gränsvärde för svavelutsläpp (SOx) inom Östersjön. Detta gränsvärde är enligt sakkunniga inom rederiverksamheten redan på så låg nivå att det är svårt att genom ett incitamentssystem underskrida detta.
 - I arbete med att förminska utsläpp av koldioxid (CO₂) och kväveoxid (NO_x) finns ännu en hel del att göra. Inom sjöfarten finns program som arbetar med dessa frågor. Landskapsregeringen understöder dessa naturbefrämjande projekt, men lämnar detaljerna till mera sakkunniga att presentera.
 - Via reducerade farledsavgifter torde det vara möjligt att motivera fartyg att anskaffa reningsverk för behandling av barlastvatten redan innan det år 2022 blir obligatoriskt.
 - Utsläpp av obehandlat avloppsvatten i Östersjön förbjuds år 2021. De flesta passagerarfartyg lämnar redan nu sina ”svarta vatten” i hamnarna för rening. Däremot borde de rederier som inte har sådan framförhållning betala för sitt val.
 - Stilla stående fartyg i hamnen kunde vara kopplade till elnät, istället för att behöva använda sina egna maskiner. Så kunde utsläpp och ljud från fartygen minskas.

Landskapsregeringen på Åland understöder en reform av farledsavgifter, som tar flera, bland annat miljöbefrämjande aspekter i beaktande, men varnar samtidigt för ett tungt och byråkratiskt regelverk.

Begäran om yttrande

Kommunikationsministeriet har tillsatt en arbetsgrupp för att bearbeta en reform av farledsavgifterna inom sjöfarten. Arbetsgruppen har bett Ålands landskapsregering att ge synpunkter inför den kommande reformen.

Minister

Mats Perämaa

Avdelningschef

Yvonne Österlund