



STATSRÅDETS FÖRORDNING OM ÄNDRING AV 10 § I STATSRÅDETS FÖRORDNING OM STÖDJANDE AV SJÖFART

1 Huvudsakligt innehåll

Det föreslås att 10 § i statsrådets förordning om stödjan­de av sjöfart (548/2020) ändras i fråga om förordningens giltighetstid så att förordningen gäller till och med den 31 maj 2021.

2 Nuläge

Det finländska samhället och näringslivets funktion är i hög grad beroende av godstransporter som sker sjövägen. Närmare 90 procent av Finlands export och 80 procent av importen sker sjövägen. Passagerarfärjorna som går i linjetrafik enligt tidtabell utgör en grundläggande del av Finlands övergripande logistikkedja. Cirka 10 procent av det gods som transporteras sjövägen till Finland transporteras på passagerarfärjor (2000–2018). Passagerarfärjornas betydelse har ökat under de senaste åren. Mer än 60 procent av styckegodsexporten och 50 procent av styckegodsimporten sker med passagerarfärjor. Styckegods är vanligen färdiga produkter, exempelvis livsmedel och andra dagligvaror och konsumtionsvaror.

Statsrådets förordning om stödjan­de av sjöfart (548/2020) trädde i kraft för viss tid den 9 juli 2020. Enligt förordningen kan den behöriga myndigheten, det vill säga Transport- och kommunikationsverket, ålägga en allmän trafikplikt och bevilja statsunderstöd för fortsatt trafik på en passagerar- eller fraktfartygsrutt som myndigheten identifierat som nödvändig, om den anser att det inte annars finns tillräckligt med trafik på marknadsvillkor tillgänglig.

Giltighetstiden för förordningen om stödjan­de av sjöfart har tidigare förlängts den 17 december 2020 till utgången av juni 2021 genom statsrådets förordning om ändring av 10 § i statsrådets förordning om stödjan­de av sjötransport (1066/2020) och den 17 juni 2021 till utgången av 2021 genom statsrådets förordning om ändring av 10 § i statsrådets förordning om stödjan­de av sjötransport (552/2021). Syftet med ändringarna har varit att temporärt och fortsättningsvis göra det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att ålägga sjöfarten en allmän trafikplikt i fråga om varje förbindelsesträcka, om det är nödvändigt med avseende på tillräckliga trafikförbindelser, försörjningsberedskap och transporter inom den finska utrikeshandeln på grund av att den covid-19-pandemi som orsakats av coronaviruset har dragit ut på tiden.

Passagerartrafiken till sjöss upphörde nästan helt och hållet i april 2020 på grund av covid-19-pandemin och har sedan dess varit betydligt mindre än under tidigare år. Inom sjöfarten är passagerarantalet fortfarande på en låg nivå jämfört med normalt och trots förväntningarna stannade kryssningstrafiken till finländska hamnar sommaren 2021 på endast en bråkdel av den normala nivån och passagerarantalet var mycket lägre än normalt. Mellan den 28 juli och 10 augusti 2021 anlände i genomsnitt 18 600 passagerare dagligen till finländska hamnar. Antalet var cirka 57 procent mindre än vid samma tidpunkt 2019. Mellan den 25 augusti och 7 september 2021 anlände i genomsnitt 11 400 passagerare dagligen till finländska hamnar, vilket var cirka 60 procent färre än under motsvarande tidsperiod 2019. Mellan den 28 juli och 10 augusti 2021 anlöpte i genomsnitt 86 fartyg dagligen finländska hamnar. Antalet fartygsanlöp var cirka 3 procent färre än vid samma tidpunkt 2019. Situationen försvåras av att branschens omsättning baserar sig på säsongsbetonad verksamhet, vilket innebär att man under vintern lever på inkomsterna från sommaren. För närvarande håller man på att övergå till lågsäsongen inom passagerartrafiken, det vill säga vintern. Mellan den 6 och 19 oktober 2021 anlände det i genomsnitt 47 procent färre passagerare till finländska hamnar jämfört med samma period 2019. Godstransporterna till de finländska hamnarna uppgick i september 2021 till cirka 7,4 miljoner ton, varav importen och exporten utgjorde ungefär lika stora andelar. Godstransporterna minskade med cirka 6 procent jämfört med 2019 och med cirka 3 procent jämfört med 2020. Minskningen gällde främst importen av varor. Besättningsbyten och underhållspersonalens rörlighet utgör fortfarande svårigheter på grund av reserestriktionerna och de minskade flygförbindelserna. Det är till exempel fortfarande svårt att sända finländskt sjöfolk



till vissa asiatiska länder (Sydkorea och Kina). Detta har orsakat problem och ytterligare arbete för de finländska rederier vars nybyggda fartyg precis håller på att tas i bruk vid asiatiska varv.

Regeringen förhandlade den 10 november 2021 om coronavirusläget och de åtgärder som det kräver. Regeringen fastställde att den uppdaterade handlingsplanen för hybridstrategin för att hantera covid-19-pandemin tas i bruk fullt ut. Restriktionerna i fråga om restauranger fortsätter, likaså beredningen av en utvidgning av användningen av covidintyget. Giltighetstiden för de temporära bestämmelserna i lagen om smittsamma sjukdomar föreslås bli förlängd till utgången av juni 2022. Det regionala epidemiläget har försämrats på många ställen, vilket kräver ytterligare åtgärder för att minska antalet smittfall.

Enligt Institutet för hälsa och välfärds lägesrapport Uppföljning av hybridstrategin för covid-19-epidemin¹ av den 10 november 2021 har det mellan den 25 oktober och 7 november 2021 förekommit 167 nya smittfall per hundra tusen invånare, vilket är ungefär 26 procent mer än under de två veckorna som föregick de senaste två veckorna, det vill säga mellan den 11 och 24 oktober 2021, då antalet smittfall var 133 per hundra tusen invånare. Antalet konstaterade smittfall per vecka var cirka 5 100 mellan den 1 och 7 november 2021, medan antalet konstaterade fall under de tre föregående veckorna, det vill säga mellan den 11 och 31 oktober 2021, var cirka 3 700–4 200 fall per vecka.

Med hänvisning till det som beskrivs ovan föreslås det att förordningens giltighetstid ytterligare förlängs till och med den 31 maj 2022 på grund av att pandemin av den smittsamma sjukdomen covid-19 drar ut på tiden. Ändringen är fortfarande avsedd att vara en temporär lösning.

3 Syftet med förslaget till förordning samt de viktigaste förslagen

Det föreslås att giltighetstiden för statsrådets förordning förlängs till och med den 31 maj 2022. Syftet med förslaget är att säkerställa och bidra till att sjötransportkapaciteten är tillräcklig, att förtroendet för sjöfarten återställs och det finländska tonnage bevaras samt att göra det möjligt för rederierna att behålla sin funktionsförmåga. Genom statsunderstödet strävar man efter att trygga rederiernas funktionsförmåga och säkerställa en tillräcklig och välfungerande sjötransportkapacitet i nödvändig omfattning under och omedelbart efter covid-19-pandemin.

Med stödet till last- och passagerarfartygsrederier tryggas Finlands nödvändiga trafikförbindelser, försörjningsberedskapen och Finlands utrikeshandelstransporter under den fortsatta covid-19-pandemin samt säkerställs regelbunden fraktrafik och passagerartrafik mellan Egentliga Finland, Åland och Sverige, mellan Helsingfors och Estland samt mellan Vasa och Umeå.

4 Bakgrund

I den tredje tilläggsbudgeten för 2021 beviljades under moment 31.20.51 *Understöd till tjänster inom trafik, transport och kommunikation* inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde ett tillägg på 23 150 00 euro för att trygga Finlands nödvändiga trafikförbindelser, försörjningsberedskapen och Finlands utrikeshandelstransporter medan covid-19-pandemin fortsätter samt säkerställandet av regelbunden fraktrafik och passagerartrafik mellan Egentliga Finland, Åland och Sverige, mellan Helsingfors och Estland samt mellan Vasa och Umeå. Sjötransporternas andel av Finlands export är 90 procent och av importen 80 procent. Det är inte möjligt att ersätta sjötransporter med landsvägstransporter i finländska förhållanden.

Regeringen lämnade en proposition med förslag till en fjärde tilläggsbudget för 2021 till riksdagen den 4 november 2021 (RP 209/2021 rd). I propositionen föreslås att stödet till last- och passagerarfartygsrederier för bedrivande av trafik ökas med cirka 23,2 miljoner euro, varvid stödsumman för 2021 som helhet stiger till cirka 69,5 miljoner euro. Med stödet tryggas enligt

¹ <https://thl.fi/documents/533976/5918974/Uppf%C3%B6ljning+av+hybridstrategin+f%C3%B6r+covid-19-epidemin+%E2%80%93+I+C3%A4gesrapport+10.11.2021+%281%29.pdf/2ba004f1-11ec-1a98-24d0-e8570006efd6?t=1637046904524>



propositionen Finlands nödvändiga trafikförbindelser, försörjningsberedskapen och Finlands utrikeshandelstransporter samt säkerställs regelbunden fraktrafik och passagerartrafik under den fortsatta covid-19-pandemin. Under moment 31.01.02 som gäller Transport- och kommunikationsverkets omkostnader föreslås det i enlighet med den ovannämnda regeringspropositionen att det beviljas ett tillägg på 337 000 euro, varav 130 000 euro på basis av förklaringen föranleds av det resursbehov som behövs för skötseln av tillägget till stödet för sjöfarten. Enligt statsrådets förordning om stödjande av sjöfart (548/2020) som utfärdades i juni 2020, kan den behöriga myndigheten ålägga en allmän trafikplikt och bevilja statsunderstöd för fortsatt trafik på en passagerar- eller fraktfartygsrutt som myndigheten identifierat som nödvändig, om den anser att det inte annars finns tillräckligt med trafik på marknadsvillkor tillgänglig. För närvarande har detta gjorts i fråga om fem förbindelsesträckor. Den behöriga myndighet som avses i förordningen är Transport- och kommunikationsverket.

I de konkurrensutsättningar som Transport- och kommunikationsverket inledde år 2020 har ändring sökts hos marknadsdomstolen, men några avgöranden har ännu inte träffats.

5 Konsekvenserna av den föreslagna förordningen

Ekonomiska konsekvenser

Beviljandet av understöd för sjöfarten innebär en budgetkonsekvens på 23,2 miljoner euro för statsfinanserna 2021, om riksdagen godkänner regeringens proposition om en fjärde tilläggsbudget för 2021. Det är med hänsyn till Finlands ekonomi, näringslivets transporter och passagerartrafiken ytterst viktigt att en välfungerande och tillräcklig sjötransportkapacitet tryggas under alla förhållanden. Syftet med det understöd som anslaget möjliggör är att säkerställa och bidra till att sjötransportkapaciteten är tillräcklig, att förtroendet för sjöfarten återställs och det finländska tonnaget bevaras samt att göra det möjligt för rederierna att behålla sin funktionsförmåga. Det går inte att ge en exakt bedömning av varaktigheten av de exceptionella förhållanden som coronaviruskrisen orsakar eller av de restriktioner och andra konsekvenser som hänför sig till krisen.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning kommer anslaget på 23,2 miljoner euro att räcka till för att stödja förbindelsesträckorna till och med maj 2022. Behovet av stöd och stödbeloppet beror i hög grad på passagerarefterfrågan på fartygen samt på prisnivån i den senaste konkurrensutsättningen 2021. Enligt verkets bedömning behöver det reserveras högst cirka 55 miljoner euro för stödjande av sjöfarten 2021, och då behöver det reserveras minst cirka 14,5 miljoner euro för 2022.

Det primära målet är att sjöfarten ska drivas på marknadsvillkor och återhämta sig i takt med att coronarestriktionerna gradvis avvecklas. Exempelvis på ruten Helsingfors–Tallinn kan återhämtningen bli snabbare på grund av pendlingstrafiken. Eftersom bedömningen av den framtida utvecklingen är förenad med osäkerhetsfaktorer, syftar tilläggsanslaget till att upprätthålla en beredskap att stödja trafiken, om detta med beaktande av omständigheterna anses vara nödvändigt för att nå de ovannämnda målen. Sjöfarten kan således stödjas på sådana rutter där den annars skulle vara olönsam och där det finns ett ringa utbud, eller inget utbud alls, som tillhandahålls på marknadsvillkor.

6 Beredningen av ärendet samt remissvar

Utkastet till statsrådets förordning har beretts vid kommunikationsministeriet. Utlåtanden om utkastet till förordning har begärts av x instanser, bland annat av Transport- och kommunikationsverket, finansministeriet och arbets- och näringsministeriet. En remissbehandling ordnades xx.11–xx.12.2021. Följande instanser lämnade utlåtanden: x, x.

Förslaget på allmän nivå

7 Innehållet i förslaget till förordning



Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om stödjande av sjöfart

Specialmotivering

10 § Ikraftträdande. I paragrafen föreslås bestämmelser om förordningens ikraftträdande och giltighet. Det föreslås att förordningen giltighetstid förlängs till och med den 31 maj 2022.

8 Ikraftträdande

Förordningen föreslås träda i kraft den 1 januari 2022.

UTKAST