

**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**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det 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.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
2 MÅLSÄTTNING .....	4
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	5
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	10
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER .....	10
DETALJMOTIVERING .....	11
1 LAGFÖRSLAG .....	11
1.1 Lagen om farledsavgift .....	11
1.2 Banskattelagen .....	17
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	17
3 LAGSTIFTNINGSORDNING .....	17
LAGFÖRSLAG .....	18
Lag 1. om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift .....	18
Lag 2. om temporär ändring av 5 och 7 § i banskattelagen .....	23
BILAGA .....	24
PARALLELLTEXT .....	24
om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift .....	24
om temporär ändring av 5 och 7 § i banskattelagen .....	33

## ALLMÄN MOTIVERING

## 1 Nuläge

Farledsavgiften grundar sig på lagen om farledsavgift (1122/2005), enligt vilken det för fartyg som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde ska betalas farledsavgift till staten. Regeringen beslutade den 30 augusti 2013 att farledsavgifterna ska halveras och att banskatten för godstransport ska slopas åren 2015–2017. Beslutet fattades för att minska de negativa verkningarna av svaveldirektivet som träder i kraft den 1 januari 2015 och för att stödja den arbetsmarknadsuppgörelse som det beslutades om den 30 augusti 2013. I regeringens beslut om ramarna för statsfinanserna av den 3 april 2014 (som en del av planen för de offentliga finanserna) konstaterades vidare att farledsavgiften ska halveras för åren 2015–2017 som en del av den ovan nämnda compensationen för svaveldirektivet och som en del av stödet för arbetsmarknadsuppgörelsen och att farledsavgiftens pris per enhet ska sänkas, med tyngdpunkt på lastfartyg och de bästa isklasserna. Målsättningen med att sänka farledsavgifterna och att slopa banskatten är att minska näringslivet, särskilt industrins, kostnadsbelastning.

I propositionen föreslås en ändring av lagen om farledsavgift i enlighet med regeringens rambeslut. Dessutom ingår det i regeringens rambeslut att upphäva lagen om lästavgift och att upphöra med att ta ut lästavgift för fartyg som används för handelssjöfart. När farledsavgiften sänks ska statens minskade intäkter till följd av det upphävda systemet med lästavgift tas i beaktande. Lästavgiften ska beaktas i farledsavgiften och om upphävandet av lästavgift lämnas en separat regeringsproposition.

I propositionen har inkluderats vissa ändringar som ingick i den rapport som Kommunikationsministeriets arbetsgrupp gav ut (Kommunikationsministeriets publikationer Beredningen av en reform av farledsavgifterna 22/2013 och 23/2013). I denna proposition har bland annat inkluderats ett förslag om att befria isbryartjänsterna från farledsavgift, och vissa andra, närmast tekniska,

ändringar. Då man tar i beaktande att sänkningen av farledsavgifterna är temporär är det inte ändamålsenligt att göra större ändringar i själva systemet med farledsavgift.

Halveringen av farledsavgiften uppskattas minska statens intäkter på årsnivå med cirka 42,1 miljoner euro och befriandet av isbryartjänsterna från farledsavgifter med cirka 0,3 miljoner euro. Uppskattningen av inkomsterna av farledsavgifter 2015 grundar sig på en bedömning av utfallet 2014 så att trafiken under 2015 har beräknats öka med 1,5 %, vilket gör att inkomsterna ökar med ca 1,0 %. Inkomsterna av farledsavgifter år 2015 har budgeterats till 42,6 miljoner euro. Kostnads motsvarigheten för farledsavgiften sjunker från nivån 91,3 % år 2013 till cirka 48 % år 2015. Kostnaderna utgörs av byggande, underhåll och skötsel av offentliga farleder som används för handelssjöfarten och säkerhetsanordningar som är nödvändiga för sjötrafiken. Också isbrytarnas biståndsverksamhet medför kostnader. När de förlorade inkomsterna från lästavgift på 800 000 tas i beaktande är de totala inkomsterna från farledsavgifter 43,5 miljoner euro.

Banskatten grundar sig på banskattelagen (605/2003). I regeringens proposition till riksdagen föreslås en ändring av banskattelagen. I denna proposition föreslås det att banskatt i enlighet med 5 § 1 mom. i lagen inte ska tas ut för godstransport under åren 2015–2017. Konsekvenserna för statens skatteintäkter beräknas vara cirka 13,3 miljoner euro på årsnivå. Kommunikationsministeriet har som tjänstearbete berett en regeringsproposition där järnvägslagen och banlagen föreslås bli ändrade så att Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde genomförs nationellt. Lagförslaget avses träda i kraft den 1 juni 2015. Banskatten ska inte verkställas förrän efter 2017, vilket inte strider mot denna regeringsproposition. Järnvägslagen föreslås bli ändrad särskilt i de kapitel som gäller tilldelning av kapacitet, tjänster och banavgifter samt regleringsorgan.

## 2 Målsättning

Farledsavgift ska betalas när ett fartyg ankommer till Finland från utlandet eller från en finsk hamn till en annan finsk hamn. Avgiftens storlek beror på fartygstypen (lastfartyg, passagerarfartyg, kryssningsfartyg osv.), fartygets isklass (fartygets isgångsegenskaper) och fartygets storlek. Farledsavgiftens storlek fås genom att fartygets nettodräktighet multipliceras med priset per enhet (euro/nettoton). Dessutom har det bestämts om en maximiavgift per anlop som anger det största belopp som tas ut. Det finns också ett årligt maximibelopp med vilket avses att fartyget är befriat från avgifter när det har överskridit ett visst antal anlop. Det finns också

lättnader för till exempel transitotrafik eller för situationer med underkapacitet. Halveringen av de influtna farledsavgifterna i enlighet med regeringens rambeslut genomförs så att man ändrar delfaktorerna i systemet med farledsavgifter. Det föreslås att enhetspriserna på farledsavgiften sänks enligt tabellen nedan. Dessutom föreslås det att maximiavgiften per anlop halveras.

I fråga om farledsavgiften utreds tillsammans med kommissionen att sänkningen av farledsavgiften är förenhetlig med EU:s regler om statligt stöd.

I följande tabeller framställs ändringen i farledsavgiftens enhetspriser före kompensationen för lästavgift och efter den.

Tabell: Sänkt enhetspris för farledsavgift utan andel för lästavgift (ändringsprocenten inom parentes)

Euro/nettoton	Sänkt farledsavgift utan lästavgift	
	Lastfartyg	Passagerarfartyg
1A Super	0,447 (-65 %)	0,602 (-30 %)
1A	1,075 (-55 %)	1,271 (-25 %)
1B ja 1C	2,555 (-47 %)	2,335 (-20 %)
II ja III	4,358 (-37 %)	4,146 (-15 %)
Kryssningsfartyg		0,888 (-15 %)
Höghastighetsfartyg		5,358 (-15 %)
Präm	2,084 (-40 %)	

Tabell: Sänkt enhetspris för farledsavgift med andelen för lästavgift medräknad

Euro/nettoton	Nuvarande enhetspris		Sänkt enhetspris		Förändring, %	
	Lastfartyg	Passagerarfartyg	Lastfartyg	Passagerarfartyg	Lastfartyg	Passagerarfartyg
1A Super	1,277	0,860	0,470	0,625	-63,2	-27,3
1A	2,389	1,694	1,098	1,294	-54,0	-23,6

I B ja I C	4,821	2,919	2,578	2,358	-46,5	-19,2
II ja III	6,918	4,878	4,381	4,169	-36,7	-14,5
Kryssningsfartyg		1,045		0,911		-12,8
Höghastighetsfartyg		6,303		5,381		-14,6
Präm	3,473		2,107		-39,3	

Det föreslås att farledsavgift inte ska tas ut av fartyg som används för isbrytning på Finlands inre eller yttre territorialvatten och som för de farleder som staten ansvarar för producerar isbrytningstjänster på basis av ett avtal eller statsfördrag. Enligt förslaget ska bestämmelserna om betalning av farledsavgift preciseras i fråga om Saima kanal och insjötrafik. Det föreslås att 10 § förtydligas så att man av kryssningsfartyg tar ut farledsavgift för varje anlop.

Banskatten grundar sig på banskattelagen. I propositionen föreslås att ingen banskatt för godstrafik ska tas ut åren 2015–2017.

### 3 Propositionens konsekvenser

#### 3.1 Konsekvenser för statsfinanserna

Av statens intäkter från farledsavgifterna är för närvarande lastfartygens andel 70 %, passagerarfartygens andel 20 % och kryssningsfartygens andel 9–10 %. När det gäller isklasserna står klassen I A Super för cirka 23 % av intäkterna från farledsavgifter, klassen I

A för cirka 40 %, klasserna I B och I C för knappt 10 % och de lägsta klasserna, det vill säga II och III, för cirka 28 %. I följande tabell har förändringen i statens inkomster uppskattats per fartygstyp.

I följande tabell har avgiftssänkningarnas inverkan på statens inkomster uppskattats per fartygstyp och isklass med beaktande av den höjande effekten av den andel som motsvarar lästavgiften. Det är frågan om en kalkylmässig uppskattning som grundar sig på farledsavgifter som tagits ut år 2013 (t.ex. indelningen av fartygsbeståndet enligt isklass). Det innebär att inkomsterna för lastfartyg sjunker med 29,6 miljoner euro (51 %), för passagerar- och höghastighetsfartyg med 6,1 miljoner euro (34 %) samt för kryssningsfartyg med 3,2 miljoner euro (40 %). Enligt uppskattningen per isklass sjunker inkomsterna av farledsavgifterna för till exempel fartyg som hör till klassen I A S med 8,8 miljoner euro (45 %) och för fartyg som hör till klassen I A med 18,2 miljoner euro (51 %), medan intäkterna för de lägre isklasserna sjunker mindre (41 %).

Tabell: Konsekvenser för de väntade inkomsterna av farledsavgifter beräknat med hjälp av uppgifter om fartygsanlop år 2013  
Inkomsterna av farledsavgifter

		Uppskattning när sänkningarna beaktats	fördelning	Förändring
Inkomsterna av farledsavgifter	Utfall			

Per fartygstyp	2013 mn				mn €
	€	%	mn €	%	
- Passagerar- och höghastighetsfartyg	17,8	21,4	11,7	26,5	-6,1
- Kryssningsfartyg	7,9	9,5	4,7	10,5	-3,2
- Lastfartyg	57,5	69,1	27,9	63,1	-29,6
Totalt*	83,2	100,0	44,3	100,0	-38,9
Per isklass	mn €	%	mn €	%	mn €
- I A S	19,5	23,4	10,7	24,1	-8,8
- I A	35,2	42,3	17,3	39,1	-17,9
- I B och I C	6,9	8,3	3,8	8,6	-3,1
- II och III	13,6	16,3	8,0	18,0	-5,6
- Ingen klass	8,0	9,6	4,5	10,2	-3,5
Totalt*	83,2	100,0	44,3	100,0	38,9

\* Om man från utfallstalen år 2013 räknar bort isbrytarverksamheten som ska befrias från farledsavgifter är det totala inflödet cirka 0,2–0,3 miljoner euro mindre.

I budgetpropositionen för 2015 har inkomsterna av farledsavgifterna uppskattats till 42,6 miljoner euro. När det gäller halveringen av farledsavgiften uppskattas konsekvenserna för statens skatteintäkter på årsni-

vå vara cirka 42,1 miljoner euro och cirka 0,3 miljoner euro när det gäller att befria isbrytningstjänsterna från farledsavgifter. Uppskattningen av inkomsterna av farledsavgifter 2015 grundar sig på en bedömning av utfallet

2014 så att trafiken under 2015 har beräknats öka med 1,5 %, vilket gör att de totala inkomsterna ökar med ca 1,0 %. De inkomster av farledsavgifter som använts i budgeten avviker något från detta s.k. kalkylmässiga inflöde. Orsaker till detta är t.ex. att inkomsterna av hävd uppskattas på basis av förändringen i de totala inkomsterna och inte på basis av enskilda fartygs anlöp. Avvikelsena beror också på fördelningen av inkomsterna av farledsavgifterna över budgetåret. Likaså har man räknat med den höjande effekten av den andel som motsvarar lästavgiften.

Kostnadsmotsvarigheten för farledsavgiften sjunker från nivån 2013, 91,3 %, till cirka 48 % år 2015 (utan lästavgiftens andel).

Tullen orsakas extra kostnader på grund av de kostnader som ändringen i systemet för att ta ut farledsavgifter för med sig. Merkostnaderna för informationssystemet beräknas uppgå till cirka 30 000 euro. Tillräckligt med tid måste reserveras för att genomföra ändringarna så att de ska hinna föras in i systemet innan nya avgifter ska betalas in.

När det gäller banskattelagen beräknas konsekvenserna för statens skatteintäkter på årsnivå vara cirka 13,3 miljoner euro.

Sänkningen av farledsavgifterna och uppbördsfriheten för banavgiften minskar temporärt statens intäkter åren 2015–2017 med sammanlagt 55,7 miljoner euro i året. När de förlorade inkomsterna från lästavgifter (800 000 euro) kompenseras i form av en faktor som höjer farledsavgifterna blir effekten av detta neutral.

### *3.2 Konsekvenser för företagen och näringslivet*

Målet med att sänka farledsavgiften är att minska näringslivets kostnadsbelastning. Konsekvenserna kan uppskattas både när det gäller enskilda fartyg och när det gäller hela landets kostnader för logistik.

Konsekvenserna är olika för olika fartyg beroende på fartygstypens isklass. I följande

tabeller finns exempel när det gäller olika fartyg. I tabellernas första kolumn anges avgiften per anlöp och ändringen i den. I tabellen anges den sammanlagda effekten av ändringen i priset per enhet och maximiavgiften per anlöp. Avgifterna per anlöp för lastfartyg sjunker med 63 % när det gäller fartyg som hör till klassen I A Super och med 54 % för fartyg som hör till klassen I A. För fartyg i klass II och II sjunker avgifterna med 37–40 %. När det gäller passagerarfartyg sjunker avgifterna för stora passagerarbilfärjor i klass I A Super och stora kryssningsfartyg med 50 % till följd av halveringen av maximiavgiften. Med stöd av den gällande lagen har till exempel maximiavgiften per anlöp för de ovan nämnda passagerarfartygen varit 32 430 euro och efter ändringen är maximitbeloppet 16 215 euro (50 %). För andra passagerarfartyg som hör till klassen I A Super sjunker avgiften med 27 %.

Också den årliga övre gränsen för maximitbeloppet kan tas i beaktande. I den andra kolumnen har de årliga maximiavgifterna räknats ut. Passagerarfartygen betalar för 30 fartygsanlöp och lastfartygen för 10 anlöp per år. Det är möjligt att på årsnivå uppskatta hur mycket farledsavgifterna i sin helhet sjunker på årsnivå. Ju fler hamnanlöp fartygen gör, desto större är deras fördel. Fartyg i regelbunden trafik får vanligtvis ihop de anlöp som krävs. Till exempel för ett containerfartyg i klass IA Super är de årliga farledsavgifterna totalt 103 437 euro och den nedsatta avgiften 38 066 euro varvid sänkningen är 65 371 euro (61 %). För ett torrlastfartyg på 12 000 nt i klass II är de årliga farledsavgifterna totalt 830 160 euro och den nedsatta avgiften 525 761 euro varvid sänkningen är 304 399 euro (37 %). I fråga om ett stort passagerarfartyg i klass I A Super sjunker farledsavgiften från det nuvarande beloppet på 972 900 euro med 486 450 euro varvid sänkningen är 486 450 euro (50 %).

I följande tabell har förändringarna i farledsavgifterna för lastfartyg beskrivits.

*Tabell: Konsekvenser för farledsavgifterna för lastfartyg*

	Nuvarande avgift per <i>anlöp</i>	Sänkt avgift per <i>anlöp</i>	Förändring, %	Nuvarande <i>årligt</i> maximibelopp (10 avgifter)	Sänkt <i>årligt</i> maximibelopp (10 avgifter)	Förändring, euro/år
Ro-ro-fartyg IAS, 3 500 nt	4 470	1 645	-63	44 695	16 448	-28 247
Ro-ro-fartyg IA, 7 700 nt	18 395	8 455	-54	183 953	84 550	-99 403
Containerfartyg IAS, 8 100 nt	10 344	3 807	-63	103 437	38 066	-65 371
Containerfartyg IA, 5 300 nt	12 662	5 820	-54	126 617	58 197	-68 420
Containerfartyg IA, 7 700 nt	18 395	8 455	-54	183 953	84 550	-99 403
Torrlastfartyg IAS, 4 400 nt	5 619	2 068	-63	56 188	20 678	-35 510
Torrlastfartyg IC, 900 nt	4 339	2 320	-47	43 389	23 203	-20 186
Torrlastfartyg IB, 1 500 nt	7 232	3 867	-47	72 315	38 672	-33 643
Torrlastfartyg II, 6 000 nt	41 508	26 288	-37	415 080	262 880	-152 200
Torrlastfartyg II, 12 000 nt	83 016	52 576	-37	830 160	525 761	-304 399
Torrlastfartyg III, 13 000 nt	89 934	53 875	-40	899 340	538 750	-360 590
Bulkfartyg IAS, 5 900 nt	7 534	2 773	-63	75 343	27 727	-47 616
Bulkfartyg IA, 7 300 nt	17 440	8 016	-54	174 397	80 158	-94 239
Bulkfartyg II, 35 000 nt	107 750	53 875	-50	1 077 500	538 750	-538 750
Bulkfartyg II, 49 000 nt (rabatt för exporttransit)	53 875	26 938	-50	538 750	269 375	-269 375
Tankfartyg IAS, 30 800 nt	35 628	13 112	-63	356 283	131 116	-225 167

I följande tabell har förändringarna i farledsavgifterna för passagerarfartyg beskrivits.



Tabell: Konsekvenser för farledsavgifterna för passagerarfartyg

	Nuvarande avgift per anlop	Sänkt avgift per anlop	Förändring, %	Nuvarande årligt maximitbelopp (30 avgifter)	Sänkt årligt maximitbelopp (30 avgifter)	Förändring, euro/år
Passagerarfartyg IAS, 3 700 nt	10 800	8 725	-19	324 009	261 760	-62 249
Ro-ro-passagerarfartyg IAS, 5 000 nt	8 470	6 468	-24	254 100	194 025	-60 075
Ro-ro-passagerarfartyg IAS, 15 000 nt	12 900	9 375	-27	387 000	281 250	-105 750
Passagerarfartyg IA, 18 800 nt	16 168	11 750	-27	485 040	352 500	-132 540
Passagerarfartyg IAS, 39 000 nt	32 430	16 215	-50	972 900	486 450	-486 450
Kryssningsfartyg 10 500 nt	10 973	9 568	-13	329 175	287 044	-42 131
Kryssningsfartyg 46 100 nt	44 500	22 250	-50	1 335 000	667 500	-667 500

I vilken mån sänkningarna av farledsavgifterna syns hos befraftarna eller slutkunderna beror på marknadsläget och de avtalsregleringar som hänför sig till frakterna.

Finlands totala kostnader för logistik beräknas periodvis i kommunikationsministeriets logistikutredningar. Enligt den senaste utredningen (KM 2012) var de logistiska kostnaderna för industrin och handeln 8,6 procent i förhållande till bruttonationalprodukten år 2011. Eftersom värdet av bruttonationalprodukten år 2011 var 193 miljarder euro var kostnaderna för logistik enligt jämförelsetalet 16,6 miljarder euro.

Jämfört med dessa uppgifter är de sammanlagda inkomsterna av farledsavgifter för last- och passagerarfartyg, då rabatterna för transitotrafik och för fartyg där lastningskapaciteten inte utnyttjats till fullo, uppskattas grovt, när farledsavgiften halveras (cirka 40 miljoner euro) och när den tas ut till fullt belopp (cirka 80 miljoner euro), 0,25–0,50 procent

av det årliga värdet av de totala kostnaderna för logistik. Om man lämnar bort passagerartrafiken och fartyg som betjänar turismen (passagerarbilfärjorna och kryssningsfartygen) från inkomsterna av farledsavgifter, sjunker farledsavgiftens betydelse för kostnaderna för logistik i någon mån. Genom att halvera farledsavgiften är det alltså möjligt att som mest uppnå en sänkning av de totala kostnaderna för logistik på ett par tiondelsprocent.

Farledsavgiftens relativa betydelse syns bättre om man i den logistiska kostnadsstrukturen granskar endast transportkostnaderna. Enligt logistikutredningen står transportkostnaderna för knappt hälften av de totala kostnaderna. Farledsavgiftens betydelse för transportkostnaderna i den finska samhällsökonomi är således uppskattningsvis omkring en procent. En sänkning av farledsavgiften och i synnerhet en sänkning med betoning på lastfartyg har i någon mån betydelse

för utrikeshandels kostnader för logistik, även om betydelsen inte är av avgörande storlek om man tar hela transportkedjan i beaktande. Betydelsen varierar mellan olika typer av transport och mellan olika varuslag.

När det gäller isbrytarna syns sloandet av farledsavgifterna i kostnaderna för de isbrytare som fram till dags dato har betalat farledsavgifter. Detta kommer å sin sida att innebära sänkta kostnader för upphandling av isbrytningstjänster för Trafikverket. De svenska isbrytare som i enlighet med statsfördraget har bistått finska fartyg kan fortsätta med det utan att farledsavgift tas ut av dem.

### 3.3 Miljökonsekvenser

Genom de föreslagna ändringarna strävar man efter att det tonnage som används inom sjöfarten ska vara miljövänligt och säkert. Den på isklasser baserade farledsavgift som föreslås i propositionen gynnar fartyg med bättre isgångsegenskaper. Dessa fartyg har också den bästa säkerhetsnivån. Den arbetsgrupp som har berett lagförslaget utredde också möjligheterna att utveckla en miljöbaserad farledsavgift. Arbetsgruppen konstaterade dock på basis av sin utredning att det inte ännu i detta skede är möjligt att ändra farledsavgiften till en miljöbaserad avgift. Ett system med miljöbaserad farledsavgift förutsätter en noggrann miljöklassificering av fartygen och en noggrann övervakning samt uppföljning av fartygens utsläpp och bränsleförbrukning. Med en farledsavgift som baserar sig på isklasser kan man dock säkerställa att de fartyg som anländer till Finland fortfarande är säkra och miljövänliga.

## 4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

Statsminister Jyrki Katainens regering beslutade den 30 augusti 2013 att farledsavgifterna ska halveras och att banskatten för godstransport ska slopas åren 2015–2017.

Kommunikationsministeriet tillsatte den 11 oktober 2012 en arbetsgrupp för att utreda möjligheterna och behoven att se över lagstiftningen om farledsavgifter inom sjöfarten. I arbetsgruppen fanns representanter för kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket och Tullen.

Relevanta aktörer har ombetts ge sina utlåtanden om utkastet till propositionen enligt följande: finansministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafikverket, Ålands landskapsregering, Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet, Tullen, Säkerhets- och kemikalieverket, Finlands Näringsliv EK, Turism- och Restaurangförbundet rf, Sjömanspensionskassan, Skogsindustrin, Port of HaminaKotka, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, Suomen Erikoisalusten Työnantajaliitto ry (Arbetsgivarförbundet för specialfartyg rf), Finlands Speditörförbund rf, Finlands Maskinbefälsförbund rf, Finlands Skeppsmäklarförbund rf, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Vattenvägföreningen i Finland rf, Företagarna i Finland rf, Teknologindustri rf, Arctia Shipping Ab, Fertilog Oy och Oy Helsinki Chartering Ab.

På basis av utlåtandena kan man på det hela taget konstatera att remissinstanserna förhöll sig positivt till en halvering av farledsavgiften. Oenighet förekommer främst i intressenternas syn på hur den nedsatta farledsavgiften ska riktas och om den ska riktas endast till lastfartyg eller alla fartyg. En del remissinstanser understöder att farledsavgiften ska slopas helt. Remissyttrandena har beaktats i mån av möjlighet.

## 5 Samband med andra propositioner

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

## DETALJMOTIVERING

## 1 Lagförslag

## 1.1 Lagen om farledsavgift

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* Det föreslagna 1 § 1 mom. motsvarar till sitt innehåll tillämpningsområdet för den gällande lagen. Begreppet vattenområde föreslås bli ändrat till territorialvatten. Enligt 2 § i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956) indelas territorialvattnen i det inre territorialvattnet samt det yttre territorialvattnet eller territorialhavet.

Den föreslagna 1 § 2 mom. 1 punkten ändras så att lagen om farledsavgift inte tillämpas på fartyg som går i trafik i Saima kanal eller på Saimens vattenområde. Den gällande tolkningen av lagen om farledsavgift ser ut att leda till att de fartyg som från Saimenområdet anlöper någon hamn vid kusten är tvungna att betala farledsavgift flera gånger i jämförelse med fartyg som för utrikesfart avgår från någon hamn vid kusten.

Syftet med den föreslagna punkten är att avlägsna det utrymme för tolkning som finns i den gällande lagen och att förtydliga lagen i fråga om insjötrafik. Enligt gällande praxis tar en i 3 § i lagen om farledsavgift utsedd myndighet ut farledsavgift i enlighet med beslutet om farledsavgift av alla fartyg som färdas mellan hamnar såväl i Saima kanal, inom insjöområdet Saimen som av fartyg som för med sig last till en hamn vid kusten. Ett motsvarande fartyg som har färdats samma resa utan att anlöpa en hamn vid Finlands kust betalar inte någon farledsavgift alls.

I syfte att förtydliga lagen föreslås det att paragrafen ändras, eftersom nuvarande praxis har lett till att fartyg som trafikerar Saimen inte används effektivt för lasttransporter. Det föreslås att Saima kanal och insjöarna entydigt befrias från farledsavgiften. Målet är att klarlägga att i fråga om kustfarleder tillämpas lagen om farledsavgift på resor eller transporter från en hamn vid kusten till Saimen eller från Saimen till en hamn vid kusten precis som i kusttrafik.

I enlighet med det som framförs ovan ges i det följande några exempel på när farledsavgift tas ut:

1. anlöp från en utländsk hamn till en hamn i Saimen: ingen avgift tas ut,

2. färd inom Saimen från en hamn till en annan: ingen avgift tas ut,

3. färd med last från en hamn i Saimen till en hamn vid kusten: enligt lagen om farledsavgift tas farledsavgift ut endast för kust-etappen.

Lagen om farledsavgift föreslås också bli preciserad i fråga om tillämpningsområdet enligt 1 § så att det till paragrafens 2 mom. fogas en ny 6 punkt, enligt vilken lagen inte ska tillämpas på fartyg som används för isbrytning på Finlands inre eller yttre territorialvatten och som för de farleder som staten ansvarar för producerar isbrytningstjänster på basis av ett avtal eller statsfördrag. Trafikverket ansvarar för ordnandet av isbrytningstjänsterna. Isbrytare som utför isbrytning på uppdrag av någon annan än Trafikverket är skyldiga att betala farledsavgift. Närmare bestämmelser om isbrytningsassistans och isbrytning finns i 10 och 10 a § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005).

Det nuvarande systemet, enligt vilket det tas ut farledsavgift av isbrytarna för att finansiera produktionen av isbrytningstjänster, är inte ändamålsenligt. Detta leder ibland till att isbrytare operativt sett används på ett oändamålsenligt sätt för att de ska undgå att betala farledsavgift. Dessutom kan det att Finland tar ut farledsavgift av svenska isbrytare som följer isbrytaravtalet mellan Finland och Sverige leda till att isbrytarsamarbetet minskar. Farledsavgift tas inte heller i Sverige ut av isbrytare. Eftersom Trafikverket konkurransutsätter produktionen av isbrytningstjänster är alla företag som producerar isbrytningstjänster likställda.

2 §. *Definitioner.* Det föreslås att det till paragrafen fogas en ny 10 punkt för att ange vad som avses med ankomst till Finland. Med ankomst till Finland avses ett fartygs ankomst till Finlands territorialvatten eller från en finsk hamn till en annan finsk hamn. Enligt 2 § i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956) indelas territorialvattnet i det inre territorialvattnet och det yttre territorialvattnet eller territorialhavet.

Det föreslås att det till paragrafen fogas en ny 11 punkt för begreppet hamn så att man med finsk hamn avser en i Finland belägen hamn eller dess vattenområden. Kommunen anvisar för varje hamn ett hamnområde där hamnen är placerad.

Det föreslås att det till paragrafen fogas en ny 12 punkt om ett solidariskt ombud. I och med det föreslagna tillägget harmoniseras farledsavgiftslagstiftningen med tullkodexen.

Det föreslås att två nya punkter, 13 och 14 om registrerad kund och kontantkund, fogas till definitionen. En aktör som är etablerad i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som bedriver verksamhet på basis av vilken farledsavgift kan tas ut eller på basis av vilken ett ansvar för farledsavgifter uppstår (representant) kan ansöka om att bli kreditkund.

**3 §. Behöriga myndigheter.** Syftet är att precisera de behöriga myndigheterna i 3, 13, 22 och 23 § i lagen om farledsavgift. I paragrafen ska förändringarna i fråga om Tullens organisation och namn tas i beaktande.

Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. om Tullens rätt att få uppgifter. Enligt förslaget har Tullen trots sekretessbestämmelserna rätt att av andra myndigheter och andra som sköter offentliga uppdrag för tillståndsprövning som gäller ombudskap enligt 2 § 12 punkten och registrerad kund enligt 2 § 13 punkten få alla de uppgifter som behövs för att bedöma kundens tillförlitlighet, lämplighet, förmåga eller annan egenskap att fylla kraven i tillståndsvillkoren eller andra förutsättningar för att få tillstånd. För indrivning behövs uppgifter om egendom och förmögenhet, soliditet, skulder, betalningsstörningar, finansieringsarrangemang och om övrig ekonomisk verksamhet och ekonomisk ställning.

Trafiksäkerhetsverkets informationsskyldighet, som regleras i 3 mom., föreslås bli preciserad så att den motsvarar utvecklingen inom informationshanteringsystemen. Betalningen av farledsavgift sker elektroniskt med hjälp av systemet för hantering av information inom sjöfarten, Portnet. Förutom de uppgifter som anges i fartygets ankomstmeddelande behövs information om fartygets isklass när farledsavgiften ska påföras. Trafiksäkerhetsverket förvaltar ett isklassregister

där det för varje fartyg fastställer en isklass. För att farledsavgiften ska kunna påföras krävs det att Tullen har tillgång till uppdaterade uppgifter om fartygets isklass.

Bestämmelserna i 4 mom. om att lämna uppgifter föreslås bli preciserade så att också Trafikverket vid behov ska ge Tullen nödvändiga uppgifter och annan handräckning som behövs vid tillämpningen av denna lag. För Tullen ska föreskrivas en motsvarande skyldighet att ge dessa ämbetsverk samt kommunikationsministeriet uppgifter och annan handräckning.

**4 §. Avgiftsskyldig.** Avsikten är att 4 § om den avgiftsskyldige ska preciseras och att det till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. enligt vilket det solidariska ombudet ska vara tillförlitligt och solvent och att den som ansöker om att bli ombud inte har gjort sig skyldig till upprepade eller allvarliga brott mot tull- eller skattelagstiftningen. Dessa förutsättningar bedöms då man ansöker om att bli ombud men kan också bedömas när som helst under den tid ombudskapet är i kraft. I och med dessa kriterier blir ombudskapet tillståndspliktigt. Tullen ska ha rätt att få uppgifter om denna tillståndsprövning från bl.a. Skatteförvaltningen och andra myndigheter. I den nuvarande lagen om farledsavgift saknas rätten att få information för indrivning. Galdenärens ekonomiska situation, förmögenhet och betalningsstörningar och liknade uppgifter som rör ekonomin är av väsentlig betydelse vid bedömningen av galdenärens solvens och valet av indrivningsmetoder. Dessa hör till de dagliga tjänsteuppdragen vid indrivning. Vid valet av indrivningsmetod ska hänsyn tas dels till galdenärens rättssäkerhet, dels till tryggheten av statens skatteinkomster. Indrivningsmetoden ska dimensioneras rätt i förhållande till dessa två olikriktade intressen. Andra myndigheters uppgifter om galdenären är nödvändiga för att reda ut galdenärens helhetssituation och för att sköta Tullens lagstadgade uppgift. Bestämmelsen om att godkänna ombudet gäller tills vidare. Om reglerna bryts eller förutsättningar för tillståndet inte längre uppfylls kan tillståndet återkallas.

**5 §. Farledsavgift.** Enligt förslaget kompletteras 1 mom. så att farledsavgiften ska betalas när ett fartyg ankommer till Finlands

territorialvatten från utlandet eller från en finsk hamn till en annan finsk hamn.

Det föreslås att 5 § om farledsavgift blir kompletterad med ett nytt 2 mom. om trafiken i Saimen, enligt vilket farledsavgift i samband med trafiken i Saimen betalas endast när ett fartyg ankommer till en havshamn på kusten. Tillägget skiljer inte mellan utrikes- och inrikestrafik.

Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., enligt vilket ett fartyg i utlands trafik som under samma resa hämtar last eller passagerare från en finsk hamn för att transportera lasten eller passagerarna till en annan finsk hamn ska betala farledsavgift för varje anlöp i en finsk hamn. Farledsavgift tas ut på motsvarande sätt som av ett fartyg i inrikestrafik.

Det föreslås att bemyndigandet om att ge order i 5 § 4 mom. stryks som obehövlig.

**6 §. Farledsavgiftens pris per enhet.** Halveringen av farledsavgiften genomförs i första hand genom att priset per enhet för de olika isklasserna sänks.

Den genomgång av alternativ för genomförandet av halveringen som påbörjades i kommunikationsministeriets arbetsgrupp har fortsatt i ministeriet. Kommunikationsministeriet har utarbetat flera alternativa modeller för att sänka farledsavgifterna för åren 2015–2017. I de olika modellerna inriktades sänkningen på fartygstyper på olika sätt. Responser från intressentgrupperna inverkar på valet av modellen.

De olika alternativen för sänkningen av farledsavgiften var följande: 1) proportionell halvering av prisen per enhet, 2) sänkning av prisen per enhet med stark betoning på de bästa isklasserna, 3) sänkning av prisen per enhet endast för lastfartyg, 4) sänkning av prisen per enhet med betoning på lastfartyg, 5) lindrig sänkning av prisen per enhet för de bästa isklasserna, och 6) sänkning av prisen per enhet med betoning på lastfartygens bästa isklasser. Då de olika alternativen för sänkning behandlades, beaktades i vilken utsträckning farledsavgiften belastade olika typer av fartyg.

Förslaget enligt den proportionella modellen var att sänka farledsavgifterna med 50 % i alla avgiftsklasser. Denna modell motsvarar nuvarande praxis. Enligt modellen ska farledsavgift tas ut enligt fartygsbeståndets isklassfördelning i samma förhållande som tidigare. Med hänsyn till verkningarna av svaveldirektivet och regeringens rambeslut föreslås det dock att 6 § i lagen om farledsavgifter ändras så att farledsavgifternas pris per enhet sänks med betoning på de bästa isklasserna och så att lastfartygen fortsättningsvis favoriseras.

Det har lagts fram ett förslag om att uttagandet av lästavgift ska upphävas, men de finansieringsansvar som hör till systemet kvarstår i statsbudgeten. För att säkra statsfinansernas neutralitet ska inkomster som motsvarar de årliga inkomsterna av lästavgiften samlas in genom systemet med farledsavgifter. Lästavgiftens belopp har varit 0,1 euro multiplicerat med det tal som anger fartygets nettodräktighet (samma enhetspris för alla fartygstyper och storleksklasser) och avgiften har tagits ut endast i samband med den första farledsavgiften under ett kalenderår. De totala inkomsterna har varit ca 800 000 euro per år. När lästavgiften upphävs och skyldigheten att samla in motsvarande inkomst förs över på farledsavgifterna innebär detta i praktiken att en motsvarande avgift läggs till enhetspriserna för farledsavgiften. Med de villkor som gäller bestämmande av farledsavgift kan det belopp som motsvarar de totala inkomsterna från lästavgift (0,8 miljoner euro) samlas in genom att man till enhetspriserna för farledsavgiften lägger till en avgift på 0,023 euro (0,023 euro/nettoton).

Lastfartygens pris per enhet ska sänkas för den bästa isklassen, I A Super, med 63,2 % och för den lägsta klassen med 36,7 %. Passagerarfartygens pris per enhet ska för den bästa isklassen sänkas med 27,3 % och för den lägsta klassen med 14,5 %. Kryssningsfartygens och höghastighetsfartygens pris per enhet ska sänkas med 13–14 %.

Euro/nettoton	Nuvarande pris per enhet		Sänkt pris per enhet		Förändring, %	
Isklasser	Lastfar-tyg	Passagerarfartyg	Lastfar-tyg	Passagerarfartyg	Lastfar-tyg	Passagerarfartyg
I A Super	1,277	0,860	0,470	0,625	-63,2	-27,3
I A	2,389	1,694	1,098	1,294	-54,0	-23,6
I B och I C	4,821	2,919	2,578	2,358	-46,5	-19,2
II och III	6,918	4,878	4,381	4,169	-36,7	-14,5
Kryssningsfartyg		1,045		0,911		-12,8
Höghastighetsfartyg		6,303		5,381		-14,6
Pråmar	3,473		2,107		-39,3	

**8 §.** *Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlop.* Också farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlop föreslås bli halverad. För närvarande är farledsavgiften högst 107 750 euro per fartygsanlop (för lastfartyg och pråmar osv.). Farledsavgiften för passagerarfartyg är högst 32 430 euro och för kryssningsfartyg högst 44 500 euro. Efter halveringen är farledsavgiften högst 53 875 euro (för lastfartyg och pråmar osv.). Farledsavgiften för passagerarfartyg är högst 16 215 euro och för kryssningsfartyg högst 22 250 euro.

Det föreslås ingen ändring i bestämmelsen om farledsavgifternas årliga maximibelopp i lagens 10 §. När det för ett passagerarfartyg eller höghastighetsfartyg har betalats 30 farledsavgifter och för ett lastfartyg 10 farledsavgifter är fartyget med stöd av 10 § befriat från ytterligare farledsavgifter under kalenderåret i fråga.

Behoven av ändringar i lagstiftningen har behandlats i de ovan nämnda arbetsgrupperna och också experter på insjötrafik har hörts om eventuella ändringsbehov. Det är ändamålsenligt att precisera lagen på vissa ställen

och att föra lagens begreppsapparat närmare den som tillämpas i tullagstiftningen.

**9 a §.** *Avsaknad eller upphörande av giltigheten av anteckning i isklassregistret.* Det föreslås att till lagen fogas en ny 9 a § om avsaknad av anteckning i isklassregistret eller upphörande av giltigheten av anteckning i isklassregistret. Om det saknas anteckning om ett lastfartygs eller passagerarfartygs isklass bestäms det pris per enhet som ska användas när farledsavgiften räknas ut enligt det pris per enhet som fastställts för den lägsta isklassen. Om en anteckning om ett lastfartygs eller passagerarfartygs isklass i isklassregistret har upphört att gälla, bestäms det pris per enhet som ska användas när farledsavgiften räknas ut enligt det pris per enhet som fastställts för den lägsta isklassen. Med stöd av förslaget bör rederierna se till att anteckningarna i isklassregistret är uppdaterade.

**11 §.** *Nedsatt farledsavgift enligt lastningskapacitetens utnyttjandegrad.* Det föreslås att 2 mom. preciseras i fråga om fartygets utnyttjandegrad så att man vid beräkandet av utnyttjandegraden ska ta i beaktande fartygets last i transitotrafik så att lasten läggs till både den last som importerats till Finland och den last som exporterats från Finland. Denna bestämmelse förtydligar nuvarande praxis enligt vilken lasten i transitotrafik beaktas vid beräkandet av utnyttjandegraden. Med last i transitotrafik avses i detta sammanhang en last som ett fartyg fraktar till Finland men som inte lossas i Finland. Nedsatt avgift för outnyttjad kapacitet beviljas endast åt fartyg vars huvudsakliga uppgift är att transportera gods.

**13 §.** *Farledsavgiftsanmälan.* Paragrafen föreslås bli ändrad så att tullmyndigheten ändras till Tullen. Det föreslås att 2 och 3 mom. stryks såsom obehövligen eftersom anmälan görs elektroniskt. Det nuvarande 4 mom. blir 2 mom. Farledsavgiftsanmälan ska i fortsättningen göras elektroniskt, eftersom det elektroniska systemet har tagits i bruk. Fartyget ska lämna farledsavgiftsanmälan innan det anländer. Tullen får meddela närmare föreskrifter om tidpunkten för anmälan. Innehållet i rätten att meddela föreskrifter är detsamma som för närvarande.

**14 §.** *Betalning av farledsavgift.* Det föreslås att paragrafens 1 mom. ändras så att kontantkunder ska betala in farledsavgiften på Tullens konto inom 10 dagar från den dag då beslutet om farledsavgift är daterat, om Tullen inte har förlängt betalningstiden. Dessutom ska registrerade kunder enligt 2 mom. betala in farledsavgiften på Tullens konto fredagen den sjunde veckan efter den vecka då beslutet om farledsavgift meddelades. Enligt det föreslagna 3 mom. får Tullen bestämma en säkerhet och säkerhetsbeloppet. Säkerhet bestäms för att täcka den kreditrisk som orsakas av den betalningstid kunden beviljats. Vid behov kan säkerhet krävas även av kontantkunder. Med hjälp av säkerheten tryggas statens skattefordringar i det fall att kunden eventuellt inte är solvent. När säkerhetsbeloppet bestäms ska hänsyn tas till aktörens tillförlitlighet, verksamhetens omfattning och aktörens ekonomiska förutsättningar att betala farledsavgifterna. Tullen kan också ändra säkerhetsbeloppet i syfte att beakta förändringar i en kunds verksamhet.

**18 a §.** *Förhindrande eller avbrytande av fartygs avgång.* Det föreslås att en ny 18 a § fogas till lagen. Tullen ska ha rätt att när den utför den uppgift som avses i 3 § förhindra eller avbryta ett fartygs avgång från en hamn eller från Finlands territorialvatten om den avgiftsskyldige har försummat sin skyldighet enligt 4 § 2 mom. eller 13 §. Enligt lagen om farledsavgift svarar Tullen för debiteringen av farledsavgift och tillsynen över betalningen. Varken lagen om farledsavgift eller tullagen innehåller en behörighetsbestämmelse med stöd av vilken det är möjligt att förhindra ett fartyg från att avgå om anmälningsplikt enligt lagen om farledsavgift har försummats. Enligt tullagen får behörig myndighet endast hejda och kontrollera fordon och meddela föreskrifter som gäller lossning, lastning, utlämning, transport och lagring av varor. I tullagen finns det emellertid inte någon behörighetsbestämmelse som skulle berättiga myndigheten att meddela föreskrifter för att förhindra ett fartyg från att avgå efter utförd kontroll.

Det bör vara möjligt att förhindra ett fartyg från att avgå om anmälningsplikten har försummats och om en redare som är etablerad någon annanstans än i en stat som hör till Eu-

ropeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet inte har ett av Tullen godkänt solidariskt ombud som är etablerat i stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Det är också skäl att notera att behörigheten ska omfatta rätt att avbryta en avgång. Tullen bör kunna förhindra en avgång också efter det att fartyget redan har inlett åtgärder för att lämna hamnen.

Tullen ska kunna vidta administrativa tvångsåtgärder för att tvinga ett fartyg att lämna en farledsavgiftsanmälan, eftersom Tullen utan en farledsavgiftsanmälan inte har de uppgifter som behövs för att fastställa farledsavgiften eller en avgiftshöjning enligt 17 § 1 mom. i lagen om farledsavgift. Om en redare som är etablerad i en stat som inte hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet inte har ett ombud som solidariskt svarar för avgiftsskyldigheten har indrivningen av avgiften visat sig vara resultatlös. Att förhindra fartyget från att avgå är det enda sättet att effektivt tvinga fartyget att lämna en anmälan och att fullgöra skyldigheten i enlighet med 4 § 2 mom.

I 18 § i lagen om farledsavgift bestäms om en möjlighet att påföra en felavgift i de situationer som avses i lagens 17 § 1 mom. Det är fråga om situationer där den avgiftsskyldige helt eller delvis har försummat sin anmälningsplikt. Med hjälp av felavgiften kan man effektivisera tillsynen, men inte tvinga till att lämna en anmälan.

**22 § Förhandsavgörande.** Paragrafen ses över till följd av de ändringar som skett i Tullens organisation och namn.

**23 § Nedsättning av och anstånd med avgift.** Det föreslås att 23 § 2 mom. om nedsättning av och anstånd med avgift ändras så att på farledsavgift för vilken beviljats anstånd för anståndstiden tas ut ränta enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

**24 § Rättelse till den avgiftsskyldiges fördel.** Det föreslås att ordet tullmyndigheten ska ändras till Tullen. I slutet av momentet stryks som obehövt att Tullen inte kan rätta sitt beslut om ärendet har avgjorts genom beslut med anledning av besvär. Paragrafens 2 mom. motsvarar den gällande lagen.

**25 §. Sökande av ändring i Tullens beslut.** Bestämmelserna om sökande av ändring föreslås bli strukturellt ändrade så att man i denna paragraf samlar bestämmelser om sökande av ändring i Tullens beslut.

Enligt paragrafens 1 mom. får med undantag av ärenden som gäller förhandsavgörande ändring sökas i beslut som fattats av Tullen på det sätt som anges i 7 a kap. i förvaltningslagen. I 5 mom. finns dock separata bestämmelser om tidsfristen för begäran om omprövning. Bestämmelsen är ny. För närvarande söks ändring genom besvär direkt hos högsta förvaltningsdomstolen.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs det om ändringssökande i förhandsavgöranden och i beslut med anledning av begäran om omprövning. Dessa beslut får överklagas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol. I momentet ska inte längre föreskrivas om att besvärsskriften inom besvärstiden ska ges in till Tullen. Förslaget motsvarar förslag om ändring av tullagen och några andra skattelagar. I fråga om inlämnandet av besvärsskriften tillämpas därmed bestämmelserna i förvaltningsprocesslagen. Enligt 26 § 1 mom. i förvaltningsprocesslagen ska besvärsskriften tillställas besvärsmyndigheten.

I beslut genom vilket det har bestämts att förhandsavgörande inte meddelas får ändring dock inte sökas enligt 3 mom. Ett motsvarande förbud mot att söka ändring ingår för närvarande i det gällande 1 mom. Bestämmelsen motsvarar också bestämmelserna i skattelagarna om ändringssökande i ärenden som gäller förhandsavgöranden.

Bestämmelser om ändringssökande i förvaltningsdomstolens beslut finns i 4 mom. Överklagande förutsätter ett besvärstillstånd som beviljats av högsta förvaltningsdomstolen, vilket också förutsätts i gällande lagstiftning. Om grunderna för besvärstillstånd ska inte föreskrivas separat i denna lag utan de allmänna bestämmelserna i förvaltningsprocesslagens 13 § 2 mom. om grunderna för besvärstillstånd ska tillämpas. De motsvarar till innehållet de gällande bestämmelserna i lagen om farledsavgift.

I 5 mom. föreskrivs det om tidsfristerna för ändringssökande. De besvärstider som gäller nu kvarstår oförändrade men de ska utvidgas så att de också gäller omprövningsförfaran-



det. Ändring i ett beslut som gäller farledsavgift eller återbäring av farledsavgift ska sökas inom tre år från ingången av kalenderåret efter det år då avgiften fastställdes eller återbärs. Tiden för sökande av ändring är ändå alltid minst 60 dagar från delfäendet av beslutet. När ändring söks på statens vägnar är besvärstiden 30 dagar från det att beslutet fattades. Tiden för ändringssökande i andra beslut är 30 dagar från delfäendet. Detta motsvarar den tid på 30 dagar för omprövningsbegäran som bestämts i förvaltningslagen och den besvärstid på 30 dagar som bestämts i förvaltningsprocesslagen. I momentet föreskrivs också om en besvärstid på 60 dagar till högsta förvaltningsdomstolen. Detta motsvarar gällande lag.

Bestämmelsen om myndigheters rätt att söka ändring flyttas från 1 mom. och blir ett nytt 6 mom. Till följd av omprövningsförfarandet föreslås att uttrycket rätt att söka ändring ska användas i stället för besvärsrätt. Tullens tullombud föreslås också få rätt att på statens vägnar begära omprövning i enlighet med 1 mom.

**26 §. Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen.** Det föreslås att paragrafen stryks som obehövlig. Vid behov föreskrivs om ändringar i den omarbetade 25 §.

**27 §. Betalning av farledsavgift oberoende av ändringssökande.** Det föreslås att den nuvarande termen besvär ersätts med termen ändringssökande, vilket även omfattar omprövningsskedet.

**30 §. Minsta belopp som påförs och tas ut.** En precisering av paragrafen föreslås så att

det minsta belopp som påförs och tas ut i farledsavgift är 10 euro.

## 1.2 Banskattelagen

**5 §. Beloppet av skatten.** Till paragrafen föreslås bli fogat ett nytt 3 mom. enligt vilket beloppet av skatten 2015–2017 inom el- och dieseldriven godstrafik med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. är 0,0 cent per bruttotonkilometer.

**7 §. Deklarationsskyldighet.** Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. enligt vilket den skattskyldige med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. inte behöver avge en i 1 mom. avsedd deklaration om el- och dieseldriven godstrafik för 2015–2017.

## 2 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2015. De avses delvis gälla till utgången av 2017. Det föreslås att 6 och 8 § i lagen om farledsavgift och 5 och 7 § i banskattelagen ska gälla till och med den 31 december 2017.

## 3 Lagstiftningsordning

De föreslagna lagarna kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

## 1.

**Lag****om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift**

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen om farledsavgift (1122/2005) 26 §,  
*ändras* 1 §, 2 § 9 punkten, 3–5 §, temporärt 6 och 8 §, 11 § 2 mom., 13 och 14 §, 22 § 1 mom., 23 §, 24 § 1 mom. samt 25–27 och 30 §,  
 av dem 3 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1309/2009, 4 § sådan den lyder i lag 750/2008, 6 och 8 § sådana de lyder i lag 1320/2011, 25 § sådan den lyder i lagarna 1309/2009 och 977/2012 samt 26 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 977/2012, och  
*fogas* till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1121/2005 och 1267/2007, nya 10–14 punkter och till lagen nya 9 a § och 18 a § som följer:

## 1 §

*Tillämpningsområde*

För fartyg som bedriver handelssjöfart på Finlands territorialvatten ska betalas farledsavgift till staten enligt vad som föreskrivs i denna lag.

Denna lag tillämpas inte på fartyg

- 1) som går i trafik i Saima kanal eller på Saimens vattenområde,
- 2) som på väg från en utländsk hamn till en annan passerar genom Finlands territorialvatten utan att anlöpa någon finsk hamn,
- 3) som ankommer till och lämnar Finland genom Saima kanal utan att anlöpa någon hamn vid Finlands kust,
- 4) vars nettodräktighet understiger 300 och som är kryssningsfartyg enligt definitionen i 2 § 3 punkten eller lastfartyg enligt definitionen i 2 § 4 punkten,
- 5) vars nettodräktighet understiger 600 och som är passagerarfartyg enligt definitionen i 2 § 1 punkten,
- 6) som används för isbrytning på Finlands inre eller yttre territorialvatten och som pro-

ducerar isbrytjänster för Trafikverket på basis av ett avtal eller statsfördrag.

## 2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

- 
- 9) *dödvikt* dödvikt enligt definitionen i regel 3 i kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981),
  - 10) *ankomst till Finland* ett fartygs ankomst till Finlands territorialvatten eller från en finsk hamn till en annan finsk hamn,
  - 11) *finsk hamn* en i Finland belägen hamn eller dess vattenområde,
  - 12) *solidariskt ombud* en sådan av Tullen godkänd fysisk eller juridisk person som är etablerad i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som handlar i eget namn på sin huvudmans vägnar,
  - 13) *registrerad kund* en av Tullen godkänd kreditkund,

14) *kontantkund* andra än registrerade kunder.

3 §

*Behöriga myndigheter*

Tullen svarar för påförande av farledsavgiften och för tillsynen över påförda farledsavgifter.

Tullen har trots sekretessbestämmelserna rätt att av andra myndigheter och andra som sköter offentliga uppdrag för tillståndsprövning som gäller ombudskap enligt 2 § 12 punkten och en kund enligt 2 § 13 punkten få alla uppgifter som behövs för att bedöma tillståndssökandens och tillståndshavarens tillförlitlighet, lämplighet, förmåga eller annan egenskap att fylla kraven i tillståndsvillkoren eller andra förutsättningar för att få tillstånd. Dessutom har Tullen trots sekretessbestämmelserna rätt att för indrivning få uppgifter om kundens egendom och förmögenhet, soliditet, skulder, betalningsstörningar, finansieringsarrangemang och övriga uppgifter om kundens ekonomiska verksamhet och ekonomiska ställning.

Trafiksäkerhetsverket ska trots sekretessbestämmelserna till det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) elektroniskt lämna uppdaterade uppgifter om de fartyg som registrerats i det isklassregister som avses i 7 § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005) och om fartygens isklasser. Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket ska ge Tullen de uppgifter, utredningar och utlåtanden samt övrigt material som behövs vid tillämpningen av denna lag. De ska vid behov också ge Tullen annan handräckning.

Tullen får trots sekretessbestämmelserna ge kommunikationsministeriet, Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket de uppgifter, utredningar och utlåtanden samt övrigt material som de behöver vid tillämpningen av denna lag. Tullen ska vid behov också ge kommunikationsministeriet, Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket annan handräckning.

4 §

*Avgiftsskyldig*

Redaren är ansvarig för betalning av farledsavgiften. Om en redare som är etablerad i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har ett solidariskt ombud, är redaren och ombudet solidariskt ansvariga för betalning av farledsavgiften.

En redare som är etablerad någon annanstans än i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska ha ett av Tullen godkänt solidariskt ombud som är etablerat i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Redaren och ombudet är också i detta fall solidariskt ansvariga för betalning av farledsavgiften.

Tullen kan som solidariskt ombud godkänna en sådan tillförlitlig fysisk eller juridisk person med tillräcklig solvens och kännedom om bestämmelser och förfaranden som gäller farledsavgift som inte har gjort sig skyldig till upprepade eller allvarliga brott mot tull- eller skattelagstiftningen.

2 kap.

**Grunder för farledsavgiften**

5 §

*Farledsavgift*

Farledsavgift ska betalas när ett fartyg ankommer till Finlands territorialvatten från utlandet eller från en finsk hamn till en finsk hamn.

Farledsavgift betalas inte när ett fartyg ankommer till en hamn i Saimen eller när ett fartyg hämtar last i en annan hamn i Saimen. Farledsavgift ska dock betalas när ett fartyg från Saima kanal ankommer till en havshamn på kusten.

Om ett fartyg i utlandstrafik under samma resa hämtar last eller passagerare från en finsk hamn för att transportera lasten eller passagerarna till en annan finsk hamn, betalas farledsavgift för varje anlop till en finsk hamn.

Om ett fartyg under samma resa lossar den last det fört med sig från utlandet eller avlämnar passagerare som det fört med sig från utlandet i fler än en finsk hamn eller tar last som det för med sig till utlandet eller tar passagerare från fler än en finsk hamn, betalas farledsavgift endast en gång.

Om ett fartyg under samma resa mellan lastningar i Finland av lastnings- eller stuvningstekniska skäl anlöper en utländsk hamn för att fylla på sin last, betalas farledsavgift endast en gång.

Farledsavgift ska inte betalas för fartyg som enbart för iståndsättning eller undersökning av behovet av iståndsättning av fartyget, för att ta bränsle eller av andra tvingande skäl anlöper en finsk hamn utan att lossa eller ta last eller avlämna eller ta passagerare.

## 6 §

*Farledsavgiftens pris per enhet*

Farledsavgiftens pris per enhet för lastfartyg och passagerarfartyg fastställs enligt fartygets isklass som följer:

Isklass	Lastfartyg	Passagerarfartyg
	Pris per enhet (euro)	Pris per enhet (euro)
1 A Super	0,470	0,625
1 A	1,098	1,294
1 B, 1C	2,578	2,358
II, III	4,381	4,169

Priset per enhet för kryssningsfartyg är 0,911 euro, för höghastighetsfartyg 5,381 euro och för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 2,107 euro.

## 8 §

*Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp*

Farledsavgiften är högst 53 875 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst 16 215 euro och för kryssningsfartyg högst 22 250 euro.

## 9 a §

*Avsaknad eller upphörande av giltigheten av anteckning i isklassregistret*

Om det saknas anteckning om ett lastfartygs eller passagerarfartygs isklass i isklassregistret eller anteckningen har upphört att gälla, bestäms det pris per enhet som ska användas när farledsavgiften räknas ut enligt det pris per enhet som föreskrivs för den lägsta isklassen.

## 11 §

*Nedsatt farledsavgift enligt lastningskapacitetens utnyttjandegrad*

Lastningskapacitetens utnyttjandegrad fås genom att det tal som anger den sammanlagda mängd last som förts in till Finland och ut från Finland uttryckt i metriska ton jämförs med ett tal som är 90 procent av fartygets dödvikt. När fartygets utnyttjandegrad räknas ut läggs fartygets last i transitotrafik till både den last som förts in i Finland och den last som förts ut från Finland.

## 13 §

*Farledsavgiftsanmälan*

Den avgiftsskyldige ska för fastställande av farledsavgift lämna en anmälan till Tullen. I farledsavgiftsanmälan ska finnas de uppgifter som behövs för bestämmande av avgiften.

Farledsavgiftsanmälan ska lämnas i elektronisk form eller i annan för automatisk databehandling lämplig form. Tullen får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och formen för farledsavgiftsanmälan samt om anmälningsförfarandet.

## 14 §

*Betalning av farledsavgift*

Kontantkunder ska betala in farledsavgiften på Tullens konto inom 10 dagar från den dag

då beslutet om farledsavgift är daterat, om Tullen inte har förlängt betalningstiden. Registrerade kunder ska betala in farledsavgiften på Tullens konto fredagen i den sjunde veckan efter den vecka då beslutet om farledsavgift meddelades.

Tullen får bestämma om ställande av säkerhet och säkerhetsbeloppet. När säkerhetsbeloppet bestäms ska hänsyn tas till aktörens tillförlitlighet, verksamhetens omfattning och aktörens ekonomiska förutsättningar att betala farledsavgifterna. Tullen kan ändra säkerhetsbeloppet i syfte att beakta förändringar i kundens verksamhet.

## 18 a §

*Förhindrande eller avbrytande av fartygs avgång*

Tullen har rätt att vid utförande av den uppgift som avses i 3 § förhindra eller avbryta ett fartygs avgång från en hamn eller från Finlands territorialvatten om den avgiftsskyldige har försummat sin skyldighet enligt 4 § 2 mom. eller 13 §.

## 22 §

*Förhandsavgörande*

Är saken av synnerlig vikt för sökanden, kan Tullen på ansökan meddela ett förhandsavgörande om hur bestämmelserna om farledsavgift ska tillämpas. Förhandsavgörande meddelas dock inte om frågor som gäller fartygs isklass eller nettodräktighet och inte heller om beloppet av farledsavgift.

## 23 §

*Nedsättning av och anstånd med avgift*

Om det med hänsyn till omständigheterna vore uppenbart oskäligt att ta ut farledsavgiften till fullt belopp, kan Tullen på ansökan nedsätta eller helt och hållet avlyfta sådana farledsavgifter, avgiftstillägg, förseningsräntor, eller räntor med anledning av anstånd, som har betalats eller ska betalas.

Tullen kan på ansökan bevilja anstånd med betalning av farledsavgiften. Anstånd beviljas på villkor att en säkerhet motsvarande anståndsbeloppet ställs för betalningen. Anstånd kan dock beviljas utan krav på säkerhet, om anståndsbeloppet är ringa eller anståndstiden är kort. På farledsavgift för vilken beviljats anstånd tas för anståndstiden ut ränta enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995). Anstånd kan emellertid beviljas utan ränta, om det finns synnerligen vägande skälighetsskäl till det.

## 24 §

*Rättelse till den avgiftsskyldiges fördel*

Om Tullen konstaterar att farledsavgift har fastställts till ett för högt belopp eller återburits till för lågt belopp, ska den rätta sitt beslut och till den avgiftsskyldige återbära det överbetalda beloppet eller den avgift som inte återburits.

## 25 §

*Sökande av ändring i Tullens beslut*

Omprövning av andra beslut som Tullen meddelat än beslut om förhandsavgörande får begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003).

Ett beslut med anledning av begäran om omprövning och ett beslut om förhandsavgörande får överklagas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Omprövning av ett beslut att inte meddela förhandsavgörande får inte begäras och beslutet får inte heller överklagas genom besvär.

Över förvaltningsdomstolens beslut med anledning av en begäran om omprövning får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Tiden för sökande av ändring i ett beslut som gäller farledsavgift eller återbäring av farledsavgift är tre år från ingången av kalenderåret efter det år då avgiften fastställdes

eller återbars, dock alltid minst 60 dagar från delfäendet av beslutet. När andra beslut överklagas är besvärstiden 30 dagar från delfäendet av beslutet. När ändring söks på statens vägnar är besvärstiden 30 dagar från det att beslutet fattades. Besvär hos högsta förvaltningsdomstolen ska dock anföras inom 60 dagar från delfäendet av beslutet.

Rätt att söka ändring på statens vägnar har Tullens tullombud.

## 26 §

*Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen*

Upphävs

## 27 §

*Betalning av farledsavgift oberoende av ändringssökande*

Farledsavgift ska betalas inom föreskriven tid oberoende av ändringssökande.

## 30 §

*Minsta belopp som påförs och tas ut*

Det minsta belopp som påförs och tas ut i farledsavgift är 10 euro.

Denna lag träder i kraft den 20. Lagens 6 och 8 § gäller till och med den 31 december 2017.

På sökande av ändring i förvaltningsbeslut som har meddelats innan denna lag har trätt i kraft tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

## 2.

**Lag****om temporär ändring av 5 och 7 § i banskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* temporärt i banskattelagen (605/2003) 5 och 7 §, sådana de lyder, 5 § delvis ändrad i lag 1027/2005 och 7 § i lag 1325/2009, som följer:

## 5 §

*Beloppet av skatten*

Inom persontrafik och vid förflyttning av lok är skattebeloppet 0,01 cent per bruttotonkilometer, inom eldriven godstrafik 0,05 cent per bruttotonkilometer och inom dieseldriven godstrafik 0,1 cent per bruttotonkilometer.

Utöver vad som i 1 mom. föreskrivs om beloppet av banskatten tas för användningen av direktbanan Kervo–Lahtis ut investerings-skatt, vars belopp inom person- och godstrafiken samt vid förflyttning av lok är 0,5 cent per bruttotonkilometer.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. tas det inte ut någon skatt inom el- och dieseldriven godstrafik 2015–2017.

## 7 §

*Deklarations skyldighet*

Den skattskyldige ska avge en skriftlig deklara-tion till Trafikverket för varje skattepe-riod senast den 20 i den kalendermånad som följer närmast efter skatteperioden. Skattede-klarationen ska innehålla de uppgifter som behövs för påförande av skatt.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. behöver den skattskyldige inte avge en i 1 mom. avsedd deklaration om el- och die-seldriven godstrafik för 2015–2017.

Denna lag träder i kraft den 20 och gäller till och med den 31 december 2017.

Helsingfors den 15 september 2014

**Statsminister**

**ALEXANDER STUBB**

Europa- och utrikeshandelsminister *Lenita Toivakka*

## 1.

**Lag****om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift**

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen om farledsavgift (1122/2005) 26 §,  
*ändras* 1 §, 2 § 9 punkten, 3–5 §, temporärt 6 och 8 §, 11 § 2 mom., 13 och 14 §, 22 § 1 mom., 23 §, 24 § 1 mom. samt 25–27 och 30 §,  
 av dem 3 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1309/2009, 4 § sådan den lyder i lag 750/2008, 6 och 8 § sådana de lyder i lag 1320/2011, 25 § sådan den lyder i lagarna 1309/2009 och 977/2012 samt 26 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 977/2012, och  
*fogas* till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 1121/2005 och 1267/2007, nya 10–14 punkter och till lagen nya 9 a § och 18 a § som följer:

*Gällande lydelse**Förslagen lydelse*

1 §

1 §

*Tillämpningsområde**Tillämpningsområde*

För fartyg som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde skall betalas farledsavgift till staten enligt vad som bestäms i denna lag.

Denna lag tillämpas inte på fartyg

- 1) som används enbart i insjötrafik,
- 2) som på väg från en utländsk hamn till en annan passerar genom finskt vattenområde utan att anlöpa någon finsk hamn,
- 3) som anländer till och lämnar Finland genom Saima kanal utan att anlöpa någon hamn vid Finlands kust,
- 4) vars nettodräktighet understiger 300 och som är kryssningsfartyg enligt definitionen i 2 § 3 punkten eller lastfartyg enligt definitionen i 2 § 4 punkten, eller
- 5) vars nettodräktighet understiger 600 och som är passagerarfartyg enligt definitionen i 2 § 1 punkten.

För fartyg som bedriver handelssjöfart på *Finlands territorialvatten* ska betalas farledsavgift till staten enligt vad som föreskrivs i denna lag.

Denna lag tillämpas inte på fartyg

- 1) som går i trafik i *Saima kanal* eller på *Saimens vattenområde*,
- 2) som på väg från en utländsk hamn till en annan passerar genom Finlands territorialvatten utan att anlöpa någon finsk hamn,
- 3) som ankommer till och lämnar Finland genom Saima kanal utan att anlöpa någon hamn vid Finlands kust,
- 4) vars nettodräktighet understiger 300 och som är kryssningsfartyg enligt definitionen i 2 § 3 punkten eller lastfartyg enligt definitionen i 2 § 4 punkten,
- 5) vars nettodräktighet understiger 600 och som är passagerarfartyg enligt definitionen i 2 § 1 punkten,
- 6) som används för isbrytning på *Finlands inre eller yttre territorialvatten* och som producerar isbrytartjänster för Trafikverket på basis av ett avtal eller statsfördrag.



## 2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

9) dödvikt dödvikt enligt definitionen i regel 3 i kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981).

## 2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

9) dödvikt dödvikt enligt definitionen i regel 3 i kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981),

10) *ankomst till Finland ett fartygs ankomst till Finlands territorialvatten eller från en finsk hamn till en annan finsk hamn,*

11) *finsk hamn en i Finland belägen hamn eller dess vattenområde,*

12) *solidariskt ombud en sådan av Tullen godkänd fysisk eller juridisk person som är etablerad i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som handlar i eget namn på sin huvudmans vägnar,*

13) *registrerad kund en av Tullen godkänd kreditkund,*

14) *kontantkund andra än registrerade kunder.*

## 3 §

*Behöriga myndigheter*

Tullverket svarar för debiteringen av farledsavgiften och för tillsynen över debiteringen. Tullstyrelsen beslutar om tullverkets interna fördelning av befogenheter och uppgifter.

## 3 §

*Behöriga myndigheter*

Tullen svarar för påförande av farledsavgiften och för tillsynen över påförda farledsavgifter.

*Tullen har trots sekretessbestämmelserna rätt att av andra myndigheter och andra som sköter offentliga uppdrag för tillståndsprövning som gäller ombudskap enligt 2 § 12 punkten och en kund enligt 2 § 13 punkten få alla uppgifter som behövs för att bedöma tillståndssökandens och tillståndshavarens tillförlitlighet, lämplighet, förmåga eller annan egenskap att fylla kraven i tillståndsvillkoren eller andra förutsättningar för att få tillstånd. Dessutom har Tullen trots sekretessbestämmelserna rätt att för indrivning få uppgifter om kundens egendom och förmögenhet, soliditet, skulder, betalningsstörningar, finansieringsarrangemang och övriga uppgifter om kundens ekonomiska verksamhet och ekonomiska ställning.*

Trafiksäkerhetsverket ska trots sekretessbestämmelserna ge tullmyndigheterna uppgifter, utredningar, utlåtanden och annat material som behövs för tillämpningen av denna lag. Verket ska vid behov ge tullmyndigheterna även annan handräckning. (22.12.2009/1309)

Trafiksäkerhetsverket ska trots sekretessbestämmelserna *till det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) elektroniskt lämna uppdaterade uppgifter om de fartyg som registrerats i det isklassregister som avses i 7 § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005) och om fartygens isklasser. Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket ska ge Tullen de uppgifter, utredningar och utlåtanden samt övrigt material som behövs vid tillämpningen av denna lag. De ska vid behov också ge Tullen annan handräckning.*

*Tullen får trots sekretessbestämmelserna ge kommunikationsministeriet, Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket de uppgifter, utredningar och utlåtanden samt övrigt material som de behöver vid tillämpningen av denna lag. Tullen ska vid behov också ge kommunikationsministeriet, Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket annan handräckning.*

## 4 §

*Avgiftsskyldig*

Redaren är ansvarig för betalning av farledsavgiften. Om en redare som är etablerad i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har ett av tullmyndigheten godkänt ombud som är etablerat i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, är redaren och ombudet solidariskt ansvariga för betalning av farledsavgiften.

En redare som är etablerad någon annanstans än i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska ha ett av tullmyndigheten godkänt ombud som är etablerat i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Redaren och ombudet är också i detta fall solidariskt ansvariga för betalning av farledsavgiften.

## 4 §

*Avgiftsskyldig*

Redaren är ansvarig för betalning av farledsavgiften. Om en redare som är etablerad i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har ett *solidariskt ombud*, är redaren och ombudet *solidariskt ansvariga för betalning av farledsavgiften.*

En redare som är etablerad någon annanstans än i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska ha ett av *Tullen godkänt solidariskt ombud* som är etablerat i en stat som hör till Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Redaren och ombudet är också i detta fall solidariskt ansvariga för betalning av farledsavgiften.

*Tullen kan som solidariskt ombud godkänna en sådan tillförlitlig fysisk eller juridisk person med tillräcklig solvens och kännedom om bestämmelser och förfaranden som gäller*

*farledsavgift som inte har gjort sig skyldig till upprepade eller allvarliga brott mot tull- eller skattelagstiftningen.*

## 5 §

*Farledsavgift*

Farledsavgift skall betalas när ett fartyg anländer till Finland från utlandet eller från en finsk hamn till en finsk hamn.

Om ett fartyg under samma resa lossar den last det fört med sig från utlandet eller avlämnar passagerare som det fört med sig från utlandet i flera än en finsk hamn eller tar last som det för med sig till utlandet eller tar passagerare från flera än en finsk hamn, betalas farledsavgift endast en gång.

Om ett fartyg under samma resa mellan lastningar i Finland av lastnings- eller stuvningstekniska skäl anlöper en utländsk hamn för att fylla på sin last, betalas farledsavgift endast en gång.

Farledsavgift skall inte betalas för fartyg som av tvingande skäl enbart för inhämtande av order för vidare resa eller för istandsättning eller undersökning av behovet av istandsättning av fartyget eller för att ta bränsle anlöper en finsk hamn utan att lossa eller ta last eller avlämna eller ta passagerare

## 5 §

*Farledsavgift*

Farledsavgift ska betalas när ett fartyg ankommer till Finlands *territorialvatten* från utlandet eller från en finsk hamn till en finsk hamn.

*Farledsavgift betalas inte när ett fartyg ankommer till en hamn i Saimen eller när ett fartyg hämtar last i en annan hamn i Saimen. Farledsavgift ska dock betalas när ett fartyg från Saima kanal ankommer till en havshamn på kusten.*

*Om ett fartyg i utlandstrafik under samma resa hämtar last eller passagerare från en finsk hamn för att transportera lasten eller passagerarna till en annan finsk hamn, betalas farledsavgift för varje anlöp till en finsk hamn.*

Om ett fartyg under samma resa lossar den last det fört med sig från utlandet eller avlämnar passagerare som det fört med sig från utlandet i fler än en finsk hamn eller tar last som det för med sig till utlandet eller tar passagerare från fler än en finsk hamn, betalas farledsavgift endast en gång.

Om ett fartyg under samma resa mellan lastningar i Finland av lastnings- eller stuvningstekniska skäl anlöper en utländsk hamn för att fylla på sin last, betalas farledsavgift endast en gång.

Farledsavgift ska inte betalas för fartyg som *enbart* för istandsättning eller undersökning av behovet av istandsättning av fartyget, för att ta bränsle eller av andra tvingande skäl anlöper en finsk hamn utan att lossa eller ta last eller avlämna eller ta passagerare.

## 6 §

*Farledsavgiftens pris per enhet*

Farledsavgiftens pris per enhet för lastfartyg och passagerarfartyg fastställs enligt fartygets isklass som följer:

Isklass	Lastfartyg	Passagerarfartyg
	Pris per enhet (euro)	Pris per enhet (euro)
1A Super	1,277	0,860
1A	2,389	1,694
1B, 1C	4,821	2,919
II, III	6,918	4,878

Priset per enhet för kryssningsfartyg är 1,045 euro, för höghastighetsfartyg 6,303 euro och för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 3,473 euro.

## 6 §

*Farledsavgiftens pris per enhet*

Farledsavgiftens pris per enhet för lastfartyg och passagerarfartyg fastställs enligt fartygets isklass som följer:

Isklass	Lastfartyg	Passagerarfartyg
	Pris per enhet (euro)	Pris per enhet (euro)
1A Super	0,470	0,625
1A	1,098	1,294
1B, 1C	2,578	2,358
II, III	4,381	4,169

Priset per enhet för kryssningsfartyg är 0,911 euro, för höghastighetsfartyg 5,381 euro och för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 2,107 euro.

## 8 §

*Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp*

Farledsavgiften är högst 107 750 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst 32 430 euro och för kryssningsfartyg högst 44 500 euro.

## 8 §

*Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp*

Farledsavgiften är högst 53 875 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst 16 215 euro och för kryssningsfartyg högst 22 250 euro.

---

 fogas till 9 a §

---

 9 a §
*Avsaknad eller upphörande av giltigheten av anteckning i isklassregistret*

*Om det saknas anteckning om ett lastfartygs eller passagerarfartygs isklass i isklassregistret eller anteckningen har upphört att gälla, bestäms det pris per enhet som ska användas när farledsavgiften räknas ut enligt det pris per enhet som föreskrivs för den lägsta isklassen.*

## 11 §

*Nedsatt farledsavgift enligt lastningskapacitetens utnyttjandegrad*

-----

Lastningskapacitetens utnyttjandegrad fås genom att det tal som anger den sammanlagda mängd last som förts in till Finland och ut från Finland uttryckt i metriska ton jämförs med ett tal som är 90 procent av fartygets dödvikt.

## 11 §

*Nedsatt farledsavgift enligt lastningskapacitetens utnyttjandegrad*

-----

Lastningskapacitetens utnyttjandegrad fås genom att det tal som anger den sammanlagda mängd last som förts in till Finland och ut från Finland uttryckt i metriska ton jämförs med ett tal som är 90 procent av fartygets dödvikt. *När fartygets utnyttjandegrad räknas ut läggs fartygets last i transitotrafik till både den last som förts in i Finland och den last som förts ut från Finland.*

## 13 §

*Farledsavgiftsanmälan*

Den avgiftsskyldige skall för fastställande av farledsavgift lämna en anmälan till tullmyndigheterna. I farledsavgiftsanmälan skall finnas de uppgifter som behövs för bestämmande av avgiften.

Farledsavgiftsanmälan kan också lämnas i elektronisk form eller i annan för automatisk databehandling lämplig form. Tullstyrelsen kan utfärda närmare föreskrifter om innehållet i och formen för farledsavgiftsanmälan samt om anmälningsförfarandet.

## 13 §

*Farledsavgiftsanmälan*

Den avgiftsskyldige ska för fastställande av farledsavgift lämna en anmälan till *Tullen*. I farledsavgiftsanmälan ska finnas de uppgifter som behövs för bestämmande av avgiften.

Farledsavgiftsanmälan *ska* lämnas i elektronisk form eller i annan för automatisk databehandling lämplig form. *Tullen* får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och formen för farledsavgiftsanmälan samt om anmälningsförfarandet.

## 14 §

*Betalning av farledsavgift*

Om inte något annat föreskrivs i denna lag tillämpas på betalning av farledsavgift vad som i tullagen (1466/1994) bestäms om betalning av tull.

## 14 §

*Betalning av farledsavgift*

*Kontantkunder ska betala in farledsavgiften på Tullens konto inom 10 dagar från den dag då beslutet om farledsavgift är daterat, om Tullen inte har förlängt betalningstiden. Registrerade kunder ska betala in farledsavgiften på Tullens konto fredagen i den sjunde veckan efter den vecka då beslutet om farledsavgift meddelades.*

*Tullen får bestämma om ställande av säkerhet och säkerhetsbeloppet. När säkerhetsbeloppet bestäms ska hänsyn tas till aktörens tillförlitlighet, verksamhetens omfattning och aktörens ekonomiska förutsättningar att be-*

*tala farledsavgifterna. Tullen kan ändra säkerhetsbeloppet i syfte att beakta förändringar i kundens verksamhet.*

fogas till 18 a §

18 a §

*Förhindrande eller avbrytande av fartygs avgång*

*Tullen har rätt att vid utförande av den uppgift som avses i 3 § förhindra eller avbryta ett fartygs avgång från en hamn eller från Finlands territorialvatten om den avgiftsskyldige har försummat sin skyldighet enligt 4 § 2 mom. eller 13 §.*

22 §

22 §

*Förhandsavgörande*

*Förhandsavgörande*

Är saken av synnerlig vikt för sökanden, kan Tullstyrelsen på ansökan meddela förhandsavgörande om hur bestämmelserna om farledsavgift skall tillämpas. Förhandsavgörande meddelas dock inte om frågor som gäller fartygs isklass eller nettodräktighet och inte heller om beloppet av farledsavgift.

Är saken av synnerlig vikt för sökanden, kan *Tullen* på ansökan meddela ett förhandsavgörande om hur bestämmelserna om farledsavgift ska tillämpas. Förhandsavgörande meddelas dock inte om frågor som gäller fartygs isklass eller nettodräktighet och inte heller om beloppet av farledsavgift.

23 §

23 §

*Nedsättning av och anstånd med avgift*

*Nedsättning av och anstånd med avgift*

Om det med hänsyn till omständigheterna vore uppenbart oskäligt att ta ut farledsavgiften till fullt belopp, kan Tullstyrelsen på ansökan nedsätta eller helt och hållet avlyfta sådana farledsavgifter, avgiftstillägg, förseningsräntor eller räntor med anledning av anstånd som betalats eller skall betalas.

Om det med hänsyn till omständigheterna vore uppenbart oskäligt att ta ut farledsavgiften till fullt belopp, kan Tullstyrelsen på ansökan bevilja anstånd med betalning av farledsavgiften. Anstånd beviljas på villkor att en säkerhet motsvarande anståndsbeloppet ställs för betalningen. Anstånd kan dock beviljas utan krav på säkerhet om anståndsbe-

Om det med hänsyn till omständigheterna vore uppenbart oskäligt att ta ut farledsavgiften till fullt belopp, kan *Tullen* på ansökan nedsätta eller helt och hållet avlyfta sådana farledsavgifter, avgiftstillägg, förseningsräntor, eller räntor med anledning av anstånd, som har betalats eller ska betalas.

*Tullen* kan på ansökan bevilja anstånd med betalning av farledsavgiften. Anstånd beviljas på villkor att en säkerhet motsvarande anståndsbeloppet ställs för betalningen. Anstånd kan dock beviljas utan krav på säkerhet, om anståndsbeloppet är ringa eller anståndstiden är kort. *På farledsavgift för vilken beviljats anstånd tas för anståndstiden ut*

loppet är ringa eller anståndstiden är kort. På farledsavgift för vilken beviljats anstånd tas för anståndstiden ut ränta som motsvarar den i 12 § i räntelagen (633/1982) avsedda referensräntan för den halvårsperiod som föregår kalenderåret i fråga förhöjd med sju procentenheter, sammanlagt dock minst 3 euro. Anstånd kan emellertid beviljas utan ränta om det finns synnerligen vägande skälighetsskäl till det.

*ränta enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995). Anstånd kan emellertid beviljas utan ränta, om det finns synnerligen vägande skälighetsskäl till det.*

## 24 §

*Rättelse till den avgiftsskyldiges fördel*

Om tullmyndigheten med anledning av rättelseyrkande eller besvär eller av annan orsak konstaterar att farledsavgift har fastställts till ett för högt belopp eller återburits till för lågt belopp, skall den rätta sitt beslut, om inte ärendet har avgjorts genom beslut med anledning av besvär.

## 24 §

*Rättelse till den avgiftsskyldiges fördel*

Om *Tullen* konstaterar att farledsavgift har fastställts till ett för högt belopp eller återburits till för lågt belopp, ska den rätta sitt beslut och till den avgiftsskyldige återbära det överbetalda beloppet eller den avgift som inte återburits.

## 25 §

*Ändringssökande*

Ändring i beslut som gäller farledsavgift eller återbäring av farledsavgift eller i andra beslut av *Tullen* som meddelats med stöd av denna lag får sökas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol. Ändring får dock inte sökas genom besvär i ett beslut om att förhandsavgörande inte meddelas. Besvärshöjd på statens vägnar har ett tullombud. Ändring ska sökas skriftligen och besvärsskriften ska inom besvärstiden ges in till *Tullen*. (21.12.2012/977)

Besvärstiden är tre år från ingången av kalenderåret efter det år då farledsavgiften fastställdes eller återbärs, dock alltid minst 60 dagar från delfäendet av beslutet. När besvär anförs över beslut om något annat än fastställande av farledsavgift är besvärstiden 30 dagar från delfäendet av beslutet. När ändring söks på statens vägnar är besvärstiden 30 dagar från det att beslutet fattades. (21.12.2012/977)

## 25 §

**Sökande av ändring i *Tullens* beslut**

*Omprövning av andra beslut som *Tullen* meddelat än beslut om förhandsavgörande får begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003).*

*Ett beslut med anledning av begäran om omprövning och ett beslut om förhandsavgörande får överklagas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).*

*Omprövning av ett beslut att inte meddela förhandsavgörande får inte begäras och beslutet får inte heller överklagas genom besvär.*

*Över förvaltningsdomstolens beslut med anledning av en begäran om omprövning får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.*

*Tiden för sökande av ändring i ett beslut som gäller farledsavgift eller återbäring av farledsavgift är tre år från ingången av kalenderåret efter det år då avgiften fastställdes eller återbärs, dock alltid minst 60 dagar*

I beslut som Trafiksäkerhetsverket har fattat med stöd av 9 § får ändring sökas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). (22.12.2009/1309)

*från delfåendet av beslutet. När andra beslut överklagas är besvärstiden 30 dagar från delfåendet av beslutet. När ändring söks på statens vägnar är besvärstiden 30 dagar från det att beslutet fattades. Besvär hos högsta förvaltningsdomstolen ska dock anföras inom 60 dagar från delfåendet av beslutet.*

*Rätt att söka ändring på statens vägnar har Tullens tullombud.*

upphävs i lagen 26 §

26 §

*Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen*

27 §

27 §

*Betalning av farledsavgift oberoende av ändringssökande*

*Betalning av farledsavgift oberoende av ändringssökande*

Farledsavgift skall oavsett besvär betalas inom föreskriven tid.

Farledsavgift ska betalas inom föreskriven tid oberoende av ändringssökande.

30 §

30 §

*Minsta belopp som debiteras*

*Minsta belopp som påförs och tas ut*

Det minsta belopp som debiteras i farledsavgift är 10 euro.

Det minsta belopp som påförs och tas ut i farledsavgift är 10 euro.

På sökande av ändring i förvaltningsbeslut som har meddelats innan denna lag har trätt i kraft tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Denna lag träder i kraft den 20. Lagens 6 och 8 § gäller till och med den 31 december 2017.



## 2.

**Lag****om temporär ändring av 5 och 7 § i banskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras temporärt i banskattelagen (605/2003) 5 och 7 §, sådana de lyder, 5 § delvis ändrad i lag 1027/2005 och 7 § i lag 1325/2009, som följer:

*Gällande lydelse*

5 §

*Beloppet av skatten*

Inom persontrafik och vid förflyttning av lok är skattebeloppet 0,01 cent per bruttotonkilometer, inom eldriven godstrafik 0,05 cent per bruttotonkilometer och inom dieseldriven godstrafik 0,1 cent per bruttotonkilometer.

Utöver vad som i 1 mom. bestäms om beloppet av banskatten uppbärs för användningen av direktbanan Kervo–Lahtis investerings-skatt, vars belopp inom person- och godstrafiken samt vid förflyttning av lok är 0,5 cent per bruttotonkilometer. (9.12.2005/1027)

7 §

*Deklarationsskyldighet*

Den skattskyldige ska avge en skriftlig deklARATION till Trafikverket för varje skatteperiod senast den 20 i den kalendermånad som följer närmast efter skatteperioden. Skattedeklarationen ska innehålla de uppgifter som behövs för påförande av skatt.

*Förslagen lydelse*

5 §

*Beloppet av skatten*

Inom persontrafik och vid förflyttning av lok är skattebeloppet 0,01 cent per bruttotonkilometer, inom eldriven godstrafik 0,05 cent per bruttotonkilometer och inom dieseldriven godstrafik 0,1 cent per bruttotonkilometer.

Utöver vad som i 1 mom. föreskrivs om beloppet av banskatten tas för användningen av direktbanan Kervo–Lahtis ut investerings-skatt, vars belopp inom person- och godstrafiken samt vid förflyttning av lok är 0,5 cent per bruttotonkilometer.

*Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. tas det inte ut någon skatt inom el- och dieseldriven godstrafik 2015–2017.*

7 §

*Deklarationsskyldighet*

Den skattskyldige ska avge en skriftlig deklARATION till Trafikverket för varje skatteperiod senast den 20 i den kalendermånad som följer närmast efter skatteperioden. Skattedeklarationen ska innehålla de uppgifter som behövs för påförande av skatt.

*Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. behöver den skattskyldige inte avge en i 1 mom. avsedd deklARATION om el- och dieseldriven godstrafik för 2015–2017.*

Denna lag träder i kraft den 20 och gäller  
till och med den 31 december 2017.