

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås det en ändring i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift. Farledsavgiften har varit halverad åren 2015–2023. Enligt propositionen ska halveringen fortsätta att gälla också under åren 2024–2027.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2024 och avses bli behandlad i samband med den.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft så snart som möjligt och senast den 31 december 2023, då giltigheten för den ändringslag som ändras går ut.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	3
3 Målsättning	8
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	8
5 Alternativa handlingsvägar	9
6 Remissvar	9
7 Ikraftträdande.....	10
8 Förhållande till andra propositioner.....	10
9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	10
LAGFÖRSLAG	12
Lag om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift.....	12
BILAGA	13
PARALLELLTEXT	13
Lag om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift.....	13

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

För fartyg som bedriver handelssjöfart på Finlands territorialvatten ska betalas farledsavgift till staten enligt lagen om farledsavgift (1122/2005). Farledsavgiften halverades temporärt 2015–2017 genom en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014). Den temporära halveringen av farledsavgiften har förlängts till att gälla 2018–2023 genom lagar om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (896/2017, 904/2018, 997/2020 och 1000/2021). Nivån på farledsavgiften har varit oförändrad under halveringen.

I Ett starkt och engagerat Finland – regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering av den 20 juni 2023 anges att farledsavgiften ska halveras permanent i syfte att säkerställa den finländska exportindustrins konkurrenskraft. Det föreslås att det i denna regeringsproposition ska ingå bestämmelser om att farledsavgiften från och med den 1 januari 2024 temporärt ska halveras, på samma sätt som 2015–2023. Ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014) ska enligt propositionen förlängas på motsvarande sätt som när giltighetstiden för halveringen har förlängts tidigare, men denna gång för åren 2024–2027. Propositionen ska behandlas hösten 2023 i samband med budgetpropositionen för 2024. Det föreslås att en permanent halvering av farledsavgiften genomförs som ett separat lagstiftningsprojekt under regeringsperioden.

En remissbehandling av propositionen ordnades den 7 augusti–1 september 2023 i tjänsten utlåtande.fi och i dokumenthanteringssystemet Vahva. Proposition bereddes i brådskande ordning och var på remiss i cirka fyra arbetsveckor. Den finskspråkiga och den svenskspråkiga propositionen var på remiss under lika lång tid. Det ärende som propositionen gäller var bekant för intressegrupperna och innebar förslag om att farledsavgiften i dess nuvarande form fortsättningsvis ska tas ut utan att avgiftens egenskaper ändras.

Det kom in 26 utlåtanden om propositionen. Utlåtanden lämnades av Rederierna i Finland rf, Suomen Laivameklarit ry - Finlands Skeppsmäklare rf, Finlands näringsliv rf, Finlands Speditiions- och Logistikförbund rf, Finlands Hamnar rf, Finlands Transitotrafikförening rf, Tallink Silja Oy, HaminaKotka Satama Oy, Skogsindustrin rf, Företagarna i Finland rf, Centralhandelskammaren, Österbottens handelskammare rf, Kymmenedalens förbund, Kotka stad, Kokoomuksen Kotkan Kunnallisjärjestö ry och Kokoomus-RKP:n Valtuustoryhmä, Vattenvägar i Finland rf, Suomen Sisävesiliitto ry, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finnpilot Pilotage Ab, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, Försörjningsberedskapscentralen, Tullen och Ålands landskapsregering.

Beredningsunderlaget till propositionen finns i den offentliga tjänsten på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM032:00/2023>.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

Farledsavgift ska betalas till staten för fartyg som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde, när ett fartyg ankommer till en finsk hamn från utlandet eller ankommer till en finsk hamn efter att ha lämnat en annan finsk hamn. Avgiften tas ut av Tullen. Avgiften tas ut på basis av fartygstyp (lastfartyg eller passagerarfartyg), isklass och nettodräktighet i enlighet med den gällande prislistan. Det finns övre gränser för den enskilda farledsavgiften per anlöp och för antalet

betalningar under ett kalenderår samt regler om lättnader på basis av mängden last och typen av trafik. Ett passagerarfartyg betalar farledsavgift högst 30 gånger och ett lastfartyg högst 10 gånger under ett kalenderår. Tullen tar årligen ut 6 000–7 000 farledsavgifter beroende på den totala trafikvolymen och fartygens trafikeringsfrekvens. Intäkterna av farledsavgifterna redovisas i statsbudgeten som medel med allmän täckning och används för att täcka statens utgifter.

Nivån på farledsavgiften har fastställts i förhållande till de utgifter som staten föranleds av produktionen av sådana tjänster som handelssjöfarten vid kusten behöver (farledshållning och farledsinvesteringar, isbrytning, ledning av sjötrafiken och sjömätning). Före halveringen har avgiftsnivån tidvis höjts eller sänkts så att avgiftsinkomsterna motsvarat förändringarna i utgifterna.

Farledsavgiften har från och med den 1 januari 2015 tagits ut till halverat belopp jämfört med de avgifter som gällde 2012–2014. I regeringens beslut av den 3 april 2014 om ramarna för statsfinanserna konstaterades det att farledsavgiften halveras för åren 2015–2017 som en del av kompensationen för kostnadseffekterna av svaveldirektivet (IMO Marpol Annex VI), som trädde i kraft inom sjöfarten den 1 januari 2015, och för att stödja den arbetsmarknadsuppgörelse som nåddes år 2013. Halveringen genomfördes genom en sänkning av farledsavgiftens samtliga priser per enhet, men så att priserna per enhet för lastfartyg med god isklass fick en högre viktning än priserna per enhet för passagerarfartyg, fartyg med sämre isklass och fartyg som inte hör till någon isklass.

Den temporära halveringen av farledsavgiften har efter den allra första halveringen förlängts fyra gånger i perioder om ett eller två år. Grunderna för detta har varit att lindra kostnaderna för näringarna till förmån för Finlands internationella konkurrenskraft och att bidra till återhämtning efter de ekonomiska utmaningar som covid-19-epidemin medförde. Utan en fortsatt halvering (eller bestämmelser om en ny prislista för farledsavgifterna) skulle farledsavgiften återgå till en högre nivå när de temporära lagarna har upphört att gälla.

Farledsavgiftens priser per enhet 2012–2014 och 2015–2023.

Priser per enhet		Farledsavgift 2012–2014		Farledsavgift 2015–2023 (nedsättning inom parentes)	
Euro/netton/isklass	Lastfartyg	Passagerarfartyg	Lastfartyg	Passagerarfartyg	
IAS	1,277	0,860	0,470 (-63,2 %)	0,625 (-27,3 %)	
IA	2,389	1,694	1,098 (-54,0 %)	1,294 (-23,6 %)	
IB och IC	4,821	2,919	2,578 (-46,5 %)	2,358 (-19,2 %)	
II och III	6,918	4,878	4,381 (-36,7 %)	4,169 (-14,5 %)	
Kryssningsfartyg		1,045		0,911 (-12,8 %)	
Höghastighetsfartyg		6,303		5,381 (-14,6 %)	
Pråmar	3,473		2,107 (-39,3 %)		
Maximibelopp, euro/anlöp					
Lastfartyg	107 750		53 875 (-50 %)		
Passagerarfartyg		32 430		16 215 (-50 %)	
Kryssningsfartyg		44 500		22 250 (-50 %)	

De halverade farledsavgifterna varierar beroende på fartygstyp, storlek och isklass från några hundra eller tusen euro upp till maximiavgifterna i prislistan. Den övre gränsen för antalet avgiftsbelagda anlöp kan i hög grad påverka farledsavgifterna på årsnivå för ett enskilt fartyg som går i trafik. För fartyg i reguljär trafik betalas farledsavgifterna i allmänhet redan i början av året, varefter fartyget får betalningsbefrielse för resten av året. Till exempel passagerar- och bilfärjor och ro-ro-fartyg anlöper ibland en finsk hamn flera hundra gånger om året. Många lastfartyg går också i tät trafik. Det finns dock också ett stort antal lastfartyg och passagerarfartyg som sällan besöker hamnar eller gör enstaka anlöp. Antalet anlöp av fartyg som beviljas nedsatta farledsavgifter på grund av att fartyget inte går med full last (50 eller 75 procent) eller att fartyget transiterar last i exportriktningen (50 procent) eller av andra orsaker är varje år mycket stort. Dessa nedsättningar beviljas utifrån de halverade farledsavgifterna.

Priserna per enhet för och intäkterna av farledsavgiften har dimensionerats i förhållande till de utgifter som staten föranleds på grund av att tjänster produceras för handelssjöfarten vid kusten. Tjänsterna omfattar farledshållning och farledsinvesteringar, ledning av sjötrafiken, isbrytning och sjömätning. Mellan 2012 och 2022 varierade dessa utgifter mellan 74,9 och 109,5 miljoner euro (exkl. inflation). Isbrytning är den mest betydande utgiftsposten, och också den utgiftspost som varierar mest. Den påverkas av behovet av isbrytningstjänster under vintrar av olika slag, tjänsteleverantörens prissättning i avtalen och priset på det bränsle som isbrytarna förbrukar och som beställaren betalar.

De totala intäkterna av farledsavgifterna påverkas inte bara av prislistan utan också av antalet anlöp av fartyg i reguljär trafik (upp till den övre gränsen för antalet anlöp), antalet anlöp av enskilda fartyg och av fartygens typ, isklass och storlek (nettodräktighet). Också andelen anlöp av fartyg som inte går med full last och hur livlig transittrafiken är påverkar intäkterna. Före halveringen 2012–2014 uppgick intäkterna av farledsavgiften till 81,4–87,6 miljoner euro (Trafikledsverkets uppgifter). Under perioden med halverad farledsavgift 2015–2022 har intäkterna av avgiften uppgått till 44,7–52,2 miljoner euro per år. Åren 2020–2021 minskade intäkterna på grund av att trafiken med kryssningsfartyg och andra passagerarfartyg minskade betydligt till följd av covid-19-epidemin. Åren 2012–2014 varierade förhållandet mellan intäkterna av farledsavgifter (inkl. andra intäkter som Trafikledsverket hänfört till kalkylen) och de granskade utgifterna mellan 91,2 och 105,3 procent. Under perioden med halverad farledsavgift har förhållandet varit 46,5–61,8 procent (medeltal 53,9 procent). Det kalkylerade underskottet har täckts med statens allmänna medel.

I budgetpropositionen för 2023 beräknas intäkterna av farledsavgiften uppgå till 45,0 miljoner euro. I och med att verkningarna av covid-19-epidemin har klingat av har trafikvolymen för passagerarfartyg återhämtat sig så att intäkterna av avgiften eventuellt blir större än väntat. Detta stöds också av det faktiska utfallet för 2022 (52,3 miljoner euro). Fartygstrafiken påverkas dock av andra förändringar som inträffat. De förändringar som skett i handeln med Ryssland 2022–2023 har å ena sidan minskat antalet fartygsanlöp i synnerhet i fråga om Finlands import från Ryssland och transittrafiken genom Finland. Å andra sidan har antalet fartygsanlöp ökat i fråga om ersättande importtransporter till Finland.

Utgifter för tjänster som tillhandahållits handelssjöfarten vid kusten och intäkter av farledsavgifter 2012–2022, exkl. inflation (Trafikledsverket).

Handelssjöfarten vid kusten, utgifter, 1 000 euro	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Farledshållning	25 326	21 454	23 644	20 642	20 868	23 355	24 540	21 078	23 199	23 183	25 945
Ledning av sjötrafiken (VTS)	12 170	14 626	13 909	15 253	14 055	11 769	14 035	15 514	15 310	15 017	15 974
Vintersjöfart	41 731	53 131	42 866	34 213	46 167	47 928	55 369	55 073	50 676	57 421	65 897
Sjömätning	3 570	2 334	2 244	4 755	2 985	800	1 479	2 417	931	2 293	1 666
Sammanlagt	82 797	91 545	82 663	74 863	84 075	83 852	95 423	94 082	90 116	97 194	109 482
Intäkter, 1 000 euro											
Farledsavgift	81 374	81 926	87 587	45 338	46 335	47 366	49 078	52 166	46 700	44 667	51 737
Övriga inkomster	508	1 578	132	1 291	24	169	1 488	484	1 583	833	891
Sammanlagt	81 882	83 504	87 719	46 629	46 359	47 535	50 566	52 650	48 283	45 500	52 628
Över-/underskott	-915	-8 041	5 056	-28 234	-37 716	-36 317	-44 857	-41 432	-41 833	-52 414	-56 854
Kostnads- motsva- righet, %	98,9	91,2	105,3	61,8	55,0	56,9	53,4	56,0	53,6	46,5	48,1

Enligt Tullens första uttag kom 75,4–79,6 procent av intäkterna av farledsavgiften 2020–2022 från lastfartyg. Passagerar- och bilfärjornas andel var 18,7–23,2 procent. Kryssningsfartygens andel var 0,9–5,8 procent (tidigare år cirka 10 procent). Covid-19-epidemin hade en tydlig inverkan på trafikvolymen i fråga om kryssningsfartyg och andra passagerarfartyg. Bogserbåtar och skjutbogserare stod för en liten del av farledsavgifterna. Sett utifrån isklass betalades den största andelen av farledsavgifterna, 34,7–41,5 procent, av fartyg som hör till den näst högsta isklassen IA. Andelen för fartyg ur den högsta isklassen IAS var 16,4–19,4 procent.

Intäkter av farledsavgiften enligt fartygstyp och isklass 2020–2022 enligt det första uttaget (Tullen).

	2020, euro	Andel, %	2021, euro	Andel, %	2022, euro	Andel, %
Fartygstyp						
Kryssningsfartyg	484 372	1,0	388 146	0,9	3 108 663	5,8
Passagerarfartyg	10 955 494	23,2	8 528 203	19,3	10 079 001	18,7

	2020, euro	Andel, %	2021, euro	Andel, %	2022, euro	Andel, %
Lastfartyg	35 705 188	75,5	35 266 902	79,6	40 670 802	75,4
Fartyg utan eget framdrivningsmaskineri	175 808	0,4	97 880	0,2	73 859	0,1
Sammanlagt	47 320 861	100,0	44 281 130	100,0	53 932 325	100,0
Isklass						
IAS	9 176 106	19,4	7 417 084	16,7	8 860 567	16,4
IA	18 227 660	38,5	18 360 702	41,5	18 697 005	34,7
IB	3 865 745	8,2	2 761 640	6,2	4 517 189	8,4
IC	1 832 579	3,9	2 150 025	4,9	2 775 465	5,1
II	13 535 301	28,6	13 044 135	29,5	15 908 153	29,5
III	19 448	0,0	23 701	0,1	0	0,0
Ingen isklass	664 021	1,4	523 842	1,2	3 173 946	5,9
Sammanlagt	47 320 861	100,0	44 281 130	100,0	53 932 325	100,0

Farledsavgiften hänförs till de avgifter som rederierna tar ut av kunderna. Avgiftens ekonomiska betydelse för kostnaderna för export- och importlogistik och resor kan enligt Statistikcentralens och Tullens statistik ställas i relation till volymerna inom fartygstrafiken och utrikeshandelns sjötransporter, till antalet passagerare och fordon som transporterats med fartygen samt till värdet av utrikeshandeln.

År 2019 registrerade hamnarna sammanlagt cirka 29 600 fartygsanlöp från utlandet. År 2020 minskade antalet till 25 600 fartygsanlöp. År 2022 registrerade hamnarna sammanlagt cirka 26 500 fartygsanlöp från utlandet. Fartygsanlöpen har minskat framför allt på grund av förändringarna i trafiken när det gäller fartyg som transporterar passagerare. I inrikestrafiken sker dessutom årligen några tusen förflyttningar av fartyg från en hamn till en annan.

Sammanlagt 92,4 procent av Finlands utrikeshandel med varor, mätt i ton, transporterades år 2022 sjövägen. Sjötransporternas andel ökade klart från tidigare år, samtidigt som landtransporternas andel minskade. De totala mängderna sjötransporter inom Finlands utrikeshandel motsvarade 87,5 miljoner ton (importen 46,6 miljoner ton och exporten 40,9 miljoner ton). Dessutom transiteras miljontals ton via hamnarna. År 2022 transporterades 27 procent av Finlands ton av finska rederiers fartyg (år 2020 var andelen 31 procent).

Före covid-19-epidemin transporterades årligen cirka 19 miljoner passagerare sjövägen mellan Finland och utlandet, och med samma fartyg transporterades dessutom 3,3 miljoner fordon (personbilar, bussar, lastbilar, släpvagnar och andra transportmedel). Åren 2020–2021 sjönk antalet passagerare inom passagerarfartygstrafiken till 6,2–6,9 miljoner passagerare, och det transporterades även färre fordon. År 2022, när passagerartrafiken återhämtat sig efter epidemin, färdades sammanlagt 12,8 miljoner passagerare med fartygen.

Farledsavgifterna för lastfartyg, under de senaste åren 35,4–40,1 miljoner euro, hänförs beroende på år och med beaktande av transiteringen till godstransporter på 90–100 miljoner ton, och

avgiften är då i genomsnitt några tiotal cent per transporterat ton. Kostnadsökningen i farledsavgiften kan i förhållande till lastens värde vara betydande för mindre värdefulla varuslag. För värdefulla varuslag är den relativa kostnadsökningen i farledsavgiften mindre. Det totala värdet av Finlands varuhandel 2022 uppgick till sammanlagt 174,1 miljarder euro och största delen av varorna transporterades sjövägen.

Passagerar- och kryssningsfartygens andel av farledsavgifterna, under de senaste åren 8,9–13,2 miljoner euro, hänför sig till biljettpriserna för ett stort antal passagerare, till priserna på tjänster och produkter som säljs ombord på fartygen och till transportavgifterna för fordon. Priserna på fartygsresor och passagerarnas konsumtionsbeteende under resorna varierar kraftigt av olika orsaker, men farledsavgiftens andel uppgår enligt grov uppskattning till en euro per passagerare.

Enligt den senaste logistikutredning som utförts vid Åbo universitet uppgick Finlands interna logistikkostnader 2019 till sammanlagt cirka 25,8 miljarder euro. Om man räknar in egna logistik tjänster, kapital som binds i lager och kostnader som realiserats utomlands uppgick det totala värdet till nästan 40 miljarder euro. Förhållandet mellan den årliga farledsavgiftens totala belopp och dessa kostnader rör sig kring en tiondels procent.

3 Målsättning

Målet med att förlänga halveringen av farledsavgiften och slutligen göra den permanent är enligt regeringsprogrammet att stödja den finländska exportindustrins konkurrenskraft. På grund av den brådskande beredningen genomförs åtgärden först i form av en fyraårig förlängning av giltighetstiden för den gällande lagen om temporär halvering av farledsavgiften. Det inleds omedelbart ett annat lagstiftningsprojekt inom vilket det under regeringsperioden kommer att beredas en permanent halvering av farledsavgiften.

4 Förslagen och deras konsekvenser

I propositionen föreslås det att man åren 2024–2027 fortsättningsvis ska ta ut nedsatt farledsavgift enligt den prislista som gällde under perioden 2015–2023. Till följd av åtgärden ökar kostnaderna för fartygstrafiken och sjötransporterna inte jämfört med om man 2024 skulle återgå till den prislista som användes före den tillfälliga halveringen av farledsavgiften eller om man skulle fastställa en ny prislista som motsvarar de nuvarande kostnaderna för serviceutbudet. Effekten av åtgärden är omedelbar och den riktas jämlikt mot all den fartygstrafik som betjänar Finlands handelssjöfart under den tid den temporära lagen är i kraft.

Genom en fortsatt halvering av farledsavgiften undgår rederierna inom handelssjöfarten och deras kunder att årligen betala uppskattningsvis 36 miljoner euro mer i farledsavgifter under 2024 och åren därpå, jämfört med den situation som skulle råda om man återgick till att tillämpa den prislista som gällde åren 2012–2014. Uppskattningen baserar sig på den genomsnittliga skillnaden mellan intäkterna av farledsavgiften under perioden 2012–2014 och perioden 2015–2022.

Undvikandet av en kostnadsökning gynnar främst sådana rederier som bedriver reguljär trafik. I fråga om transporterna inom utrikeshandeln och resandet undviks en prishöjning på uppskattningsvis några tiotal cent per fraktkton, resebiljett eller transporterat fordon. Farledsavgifternas ekonomiska betydelse för rederiernas kunder (för kostnaderna för logistik och resor) förblir på

samma nivå som i den grova uppskattning som det redogörs för ovan i beskrivningen av nuläget. Att farledsavgiften tas ut till halverat belopp även i fortsättningen gör att Finlands internationella konkurrenskraft och därmed näringslivets sysselsättningseffekt och skattebetalningsförmåga hålls oförändrad.

En långvarig lösning i fråga om farledsavgifter förbättrar rederiernas utsikter avsevärt, särskilt när det gäller att ta fram fleråriga transportavtal, där farledsavgiften utgör en viktig delfaktor som också inverkar på prissättningen av avtalen. Samma nytta av att farledsavgiften etableras tillfaller också rederiernas transportkunder, dvs. handeln och industrin samt hamnar som får inkomster av export- och importtransporter och andra logistikföretag inom utrikeshandeln.

För staten medför propositionen ett inkomstbortfall på cirka 36 miljoner euro under 2024 jämfört med en situation där farledsavgiften tas ut enligt den prislista som var i bruk 2012–2014. Underskottet i intäkterna av farledsavgifter i proportion till kostnaderna för de tjänster som produceras för handelssjöfarten beror till största delen på kostnaderna för isbrytningen, som i sin tur är beroende av de varierande vinterförhållandena. Under den period som farledsavgiften varit halverad (2015–2022) har underskottet i sin helhet varit 29,5–57,7 miljoner euro/år jämfört med om farledsavgiften skulle ha tagits ut till ett belopp som täcker statens utgifter i sin helhet. Det går inte att exakt förutse de utgifter som uppstår av tjänster som produceras för handelssjöfarten under 2024 och därefter, mestadels på grund av att det är svårt att förutse behovet av isbrytning, likaså att förutse bränslekostnaderna. Avtalen om isbrytningstjänster ska också ses över under de närmaste åren. Det kalkylerade underskottet i intäkterna av farledsavgiften täcks med statens allmänna medel. Det ökar trycket på inkomstbildningen i annan beskattning eller förutsätter att statens utgifter minskas eller att utgifterna finansieras med lån.

5 Alternativa handlingsvägar

Utan åtgärder återgår farledsavgiften den 1 januari 2024 till den nivå som gällde enligt prislistan för 2012–2014. En betydande höjning av farledsavgiften försämrar Finlands internationella konkurrenskraft. Om farledsavgiften sänktes ytterligare eller temporärt slopades, antingen för all fartygstrafik eller för en del av den, skulle det leda till inkomstbortfall för staten och större utmaningar när det gäller att finansiera de tjänster som produceras för handelssjöfarten. Ett alternativ där rederierna behandlas på olika sätt är inte en jämlik åtgärd. Kortvariga ändringar i farledsavgiften skulle leda till större oklarhet när det gäller villkoren för handelssjöfarten och de logistiska kostnaderna.

Parallellt med detta projekt inleds ett annat projekt för en sådan ändring av lagen om farledsavgift som innebär att farledsavgiften halveras permanent från och med den 1 januari 2025.

6 Remissvar

Nästan alla remissinstanser som lämnade utlåtanden med ställningstaganden understödde en förlängning av den temporära halveringen av farledsavgiften för 2024–2027. I några utlåtanden konstaterade remissinstanserna att de inte har något att kommentera med tanke på sina myndighetsuppgifter. Det kom inga utlåtanden där remissinstanser skulle ha motsatt sig propositionen. I flera av utlåtandena understödde remissinstanserna propositionen som sådan. I många utlåtanden framhölls det att verksamhetskostnaderna för handelssjöfarten inte bör ökas i och med far-

ledsavgiften, eftersom kostnaderna stiger betydligt när Europeiska unionens utsläppshandel inleds 2024, och även senare till följd av andra klimatåtgärder. Flera remissinstanser föreslog dock att det i stället för en fortsatt halvering av farledsavgiften vore en korrektare åtgärd att slopa farledsavgiften, nu eller i nästa fas. Detta motiverades bland annat med att den kostnadsökning som farledsavgiften utgör är skadlig för Finlands internationella konkurrenskraft och att de tjänster som tillhandahålls handelssjöfarten borde finansieras med allmänna skattemedel utan koppling till intäkterna av farledsavgifterna. I de utlåtanden som förordade en fortsatt halvering lyfte remissinstanserna dock fram behovet av att se till att de tjänster som handelssjöfarten behöver har tillräcklig finansiering i framtiden och att intäkterna av farledsavgifterna också beaktas som en del av detta. Remissinstanserna framhöll också vikten av att bevara styrningen av fartygens trafikduglighet i vinterförhållanden. I utlåtandena föreslogs vissa detaljerade ändringar i lagen om farledsavgift med tanke på nästa fas, bland annat i de definitioner som rör avgiftsskyldiga aktörer och avgiftsbelagda anlöp. Remissinstanserna förutsatte att intressegrupper involveras aktivt i beredningen av nästa fas. Med tanke på målet om hållbara statsfinanser förutsattes det att man även i fortsättningen följer upp kostnaderna för produktionen av de myndighetstjänster som tillhandahålls handelssjöfarten och gör jämförelser med intäkterna av farledsavgifterna. I ett utlåtande lyftes det fram att en nedsatt farledsavgift eventuellt är ett samhällsekonomiskt ineffektivt stöd som snedvrider konkurrensen. I ett av utlåtandena framfördes dessutom kritik mot att farledsavgiftens egenskaper försämrar inlandssjöfartens ställning, och remissinstansen föreslog ändringar beträffande detta.

Regeringens proposition har inte ändrats utifrån utlåtandena.

Utlåtandena och ett sammandrag av dem kan laddas ner i statsrådets projektportal med identifieringskoden [LVM032:00/2023](#).

7 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft så snart som möjligt och senast den 31 december 2023.

8 Förhållande till andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2024 och avses bli behandlad i samband med den. Propositionen innebär att intäkterna av farledsavgiften minskar med uppskattningsvis 36 miljoner euro 2024–2027 jämfört med en situation där farledsavgiften inte skulle halveras.

9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

En fortsatt halvering av farledsavgiften bedöms inte ha några konsekvenser med avseende på tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna. Farledsavgiften är till sin juridiska karaktär en skatt och i propositionen föreslås det att halveringen av avgiften ska fortsätta för alla aktörer som omfattas av avgiftsskyldigheten, vilket betyder att åtgärden behandlar alla nämnda aktörer sinsemellan likvärdigt i enlighet med jämlikhetsprincipen i 6 § i grundlagen. Propositionen bedöms inte ha några konsekvenser med avseende på näringsfriheten enligt 18 § i grundlagen.

Målet med propositionen är att stödja Finlands internationella konkurrenskraft.

På de grunder som anges ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

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

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014)
1 mom. i ikraftträdandebestämmelsen, sådant det lyder i lag 1000/2021, som följer:

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015. Bestämmelserna i 6 och 8 § gäller till och med den 31 december 2027.

Denna lag träder i kraft den

20 .

Helsingfors den 9 oktober 2023

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Lag

om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014)
1 mom. i ikraftträdandebestämmelsen, sådant det lyder i lag 1000/2021, som följer:

Gällande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.
Bestämmelserna i 6 och 8 § gäller till och med
den 31 december 2023.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.
Bestämmelserna i 6 och 8 § gäller till och med
den *31 december 2027*.

Denna lag träder i kraft den 20 .