

Kommunikationsministeriet

En permanent halvering av farledsavgiften

Utkast till bedömningspromemoria,
18.1.2024

Innehåll

1	Inledning	4
2	Bakgrund och nuläge	6
2.1	Farledsavgiftens historia	6
2.2	Nuläge	7
2.2.1	Lagändringar från och med 2006	7
2.2.2	Den temporära halveringen av farledsavgiften från och med 2015	10
2.3	Fördelning av farledsavgifterna	12
2.4	Påförande och rättelse av farledsavgift	14
2.5	Granskningar av hur farledsavgiften kunde utvecklas	15
3	Syftet med fartygsavgiften och styrningen av den	17
3.1	Allmänt	17
3.2	Statsfinanserna	17
3.3	Lämplighet för vintertrafik samt isbrytning	21
3.4	Ledning av fartygstrafiken och sjöfartssäkerhet	22
3.5	Regelbunden trafik	23
3.6	Andra styrsätt	23
4	Internationell översikt	26
4.1	Allmänt om avgifter för fartygstrafik	26
4.2	Farledsavgiften i Sverige	26
4.3	Estlands farledsavgift	27
5	Utvecklingen av villkoren för handelssjöfarten i Finland	28
5.1	Fartygstrafikens omfattning	28
5.2	Miljölagstiftning	30
6	Ändring av lagen om farledsavgift	31
6.1	Permanent halvering av avgifterna	31
6.2	Intressentgruppernas förslag	32
6.3	Myndigheternas framställningar	35
7	Konsekvenser	36
7.1	En tillförlitlig avgiftsnivå	36

7.2	Utfallet av styrmålen.....	36
7.3	Kostnader för logistik.....	38
7.4	Intäkter av farledsavgifter och fastställande av avgifternas nivå.....	38
7.5	Påförande av farledsavgift och lagberedning.....	39
7.6	Bedömning av statligt stöd.....	40
8	Remissvar	41
9	Sammanfattning	42

1 Inledning

Den farledsavgift som tas ut av fartyg som bedriver handelssjöfart har temporärt varit halverad sedan 2015. Den senaste förlängningen av giltighetstiden för den temporära lagen upphörde att gälla den 31 december 2023. En politisk lösning i fråga om farledsavgiften behövde nås i samband med behandlingen av budgetpropositionen för 2023. Annars skulle farledsavgiften vid ingången av 2024 ha återgått till den nivå den hade före halveringen.

I Ett starkt och engagerat Finland – regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering av den 20 juni 2023 föreslogs en permanent halvering av farledsavgiften i syfte att säkerställa den finländska exportindustrins konkurrenskraft. I juli 2023 fattade kommunikationsministeriet beslut gällande författningsprojektet, och enligt dem sker arbetet i två steg.

- I det första steget bereddes regeringens proposition om en förlängning av halveringen av farledsavgiften mellan den 1 januari 2024 och den 31 december 2027 skyndsamt för att den skulle kunna behandlas under hösten 2023.¹
- I det andra steget bereds en proposition med förslag till lag om upphävande av lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014) och om ändring av lagen om farledsavgift (1122/2005) på det sätt som en permanent halvering av farledsavgiften kräver.²

Åtgärderna i det första steget avvärjde en höjning av farledsavgiften vid ingången av år 2024 och etablerade ståndpunkten att en halvering av farledsavgiften ska bli permanent. Riksdagen godkände lagförslaget den 24 november 2023 (RSv 31/2023 rd – RP 51/2023 rd). Lagen 1121/2023 trädde i kraft den 18 december 2023.

Det är meningen att förslaget till lag om en permanent halvering av farledsavgift ska beredas under våren 2024 och skickas på remiss under sommaren. Regeringens proposition med förslag till lag ska enligt planerna överlämnas på hösten 2024 i samband med budgetpropositionen för 2025. Syftet är att lagändringen ska träda i kraft senast den 1 januari 2025.

Denna bedömningspromemoria ingår i den inledande beredningen av en permanent halvering av farledsavgiften. I den beskrivs bakgrunden till farledsavgiften och nuläget samtidigt som en bedömning av åtgärdens betydelse görs i fråga om bland annat den marina logistikens funktion, styrmålen för farledsavgiften, tillhandahållarna och köparna av fartygstransporter, myndigheterna och statsfinanserna. Promemorian tar också upp behoven av eventuella detaljändringar i lagen om farledsavgift. Intressenterna ombes ta ställning till en permanent halvering av farledsavgiften och andra omständigheter som framförs i promemorian.

Bedömningspromemorian har under slutet av 2023 beretts på avdelningen för koncernstyrning vid kommunikationsministeriet i samarbete med Tullen. I arbetet med promemorian har bland annat förarbetena till lagen om farledsavgift och till ändringarna av den, material som gäller farledsavgifterna, transportstatistik, uppgifter ur informationssystemet för hamntrafiken (Portnet) samt utredningar som genomförts av myndigheter och forskningsinstitut. Kommunikationsministeriet har finansministeriets föredragningsställning i ärendet.

¹ <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM032:00/2023>

² <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM033:00/2023>

Bedömningspromemoria har varit ute på remiss ... <*mellan den xx xxx och yy yyyy 2024 och remissvaren ingår i promemorian.*>

2 Bakgrund och nuläge

2.1 Farledsavgiftens historia

Den ursprungliga lagen om farledsavgift (1028/1981) trädde i kraft den 1 mars 1981. Handels- och industriministeriet beredde lagen utifrån de rekommendationer som utformats av en arbetsgrupp 1979. Farledsavgiften ersatte de myndighetsavgifter (fyravgift och isavgift; RP 185/1980 rd) som sjöfartsverket tidigare tagit ut.³ Som syfte för införandet av farledsavgiften uppgavs täckandet av de kostnader staten åsamkades för att bygga, underhålla och sköta allmänna farleder för sjöfarten och säkerhetsanordningar som behövs för sjötrafiken samt för isbrytarassistansen.

Farledsavgift togs ut som avgift per anlop för fartyg i utrikesfart enligt fartygens isklass och nettodräktighet och enligt kalenderperiod (ett halvår eller ett år) för fartyg i inrikesfart. Farledsavgiften kunde höjas genom ett vintertillägg under vintermånaderna. Inkomsterna av avgiften nettobudgeterades som intäkter för sjöfartsmyndigheten. Tullverket fungerade som verkställande myndighet och hade som sådan tagit ut de tidigare avgifterna.

Handels- och industriministeriet fastställde genom förordning betalningsgrunder och priserna per enhet för avgiften. Antalet avgiftsnivåer var enligt förordningen om farledsavgift sex utifrån fartygens isklasser, där den lägsta avgiften togs ut för den bästa isklassen och den högsta för den sämsta isklassen. Det fanns ett tak för antalet avgifter (passagerarfartygen betalade avgift högst 40 gånger och övriga fartyg högst 20 gånger per kalenderår). Det maximala beloppet för den enskilda avgiften baserade sig på fartygets nettodräktighet (högst 70 000 nettoton).

Farledsavgiftens nivå ändrades genom förordningar i enlighet med målet för täckandet av kostnaderna. Också andra grunder för fastställande av avgiften ändrades genom förordningar eller genom ändring av lagen.⁴ Från och med 1989 genomfördes ändringarna av avgiftsförordningarna av trafikministeriet.

För bogsering av handelsfartyg som utfördes av sjöfartsväsendets isbrytare togs med stöd av handels- och industriministeriets förordning en separat bogseringsavgift ut i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten ända in på 2000-talet.⁵ Bogseringsavgiften ändrades i slutskedet genom Sjöfartsverkets föreskrifter.⁶

Revideringen av lagen om farledsavgift (708/2002) bereddes av kommunikationsministeriet. De viktigaste ändringarna gällde bestämmelserna om isklass. I lagen angavs det vilka kostnader som ska täckas av inkomsterna av avgifter (budgetutgifter för myndigheternas tjänster). Grunderna för fastställande av farledsavgiften ändrades inte i någon betydande grad. Priserna per enhet bestämdes fortfarande genom förordning av

³ Genom lagen upphävdes lagen om erläggande av isavgift för handelssjöfart vintertid (324/1920) och lagen om erläggande av fyravgift (196/1921).

⁴ Förordningarna 861/1985, 1060/1987, 1173/1988, 1160/1989, 1041/1990, 1631/1992, 1144/1993, 1509/1994, 1345/1995, 1359/1996, 1252/1997, 1146/1998, 1352/2001 och 719/2002.

⁵ Förordning om bogseringsavgift för sjöfartsväsendets fartyg (692/1979). Sjöfartsstyrelsens informationsblad 2/81, 2.1.1981.

⁶ Sjöfartsverkets informationsblad 6/8.3.2002.

statsrådet. Sjöfartsverket fick beslutanderätt i fråga om nedsättning eller befrielse från farledsavgift. När farledsavgiftens karaktär i konstitutionellt hänseende bedömdes, fastslogs den vara en avgift och inte en skatt (RP 38/2002 rd). Inkomsterna av farledsavgifter nettobudgeterades fortsättningsvis under momentet för Sjöfartsverket.

2.2 Nuläge

2.2.1 Lagändringar från och med 2006

För närvarande grundar sig farledsavgiften på den lag om farledsavgift (1122/2005) som trädde i kraft den 1 januari 2006 och de detaljändringar och den halvering av priserna per enhet enligt den som gjordes med stöd av en temporär lag 2014 (1214/2014).⁷ Dessutom har tekniska ändringar i fråga om påförandet av farledsavgift gjorts och bestämmelserna har bringats i överensstämmelse med övrig lagstiftning (bland annat tullagstiftningen, lagstiftningen om skatteuppbörd och ämbetsverksreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde.)

I den gällande lagen föreskrivs det om farledsavgifter i enlighet med kraven i skattelagstiftningen. I regeringens proposition 150/2005 rd konstateras följande:

”På basis av den ståndpunkt som grundlagsutskottet intagit (GrUU 46/2004 rd) är farledsavgiften i konstitutionellt hänseende en skatt. Detta skulle innebära att den tidigare nettobudgeterade farledsavgiften ändrades till en bruttobudgeterad skatt.”

I lagen har grunderna för bestämmande av farledsavgift och de priser per enhet som ska tillämpas tagits in i lagen till den del sådana bestämmelser tidigare ingått i förordning. De särskilda avgifterna för inrikes fart ersattes genom uttag av avgifter på samma grunder som inom utrikesfarten. Avgiftssystemet förenklades genom att indelningen i isklasser enligt fartygens storlek slopades. Bestämmelserna om isklasser och isbrytarassistans överfördes från lagen om farledsavgift till lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005). Grunderna för lättnader i fråga om farledsavgiften togs in i lagen och en begränsad prövningsrätt tillföll tullmyndigheterna. Tullens uppdrag omvandlades till påförande av farledsavgifter i form av skatteuppbörd.

Lagen om farledsavgift innehöll inte längre någon specificering av vilka kostnader som skulle täckas. Det konstateras dock i den allmänna motiveringen till lagen att avgiften är avsedd att också i fortsättningen dimensioneras så att intäkterna av farledsavgifterna täcker de kostnader som avses i 1 § i den tidigare lagen om farledsavgift (kostnader som föranleds av byggandet, underhållet och skötseln av allmänna farleder för sjöfarten och av säkerhetsanordningar som behövs för sjötrafiken samt av isbrytarassistansen) och kostnaderna för fartygstrafikservice.

⁷ Lagändringen föregicks bland annat av utarbetandet av en arbetsgruppsrapport (Ändring av lagen om farledsavgift. Kommunikationsministeriets publikationer 61/2004; på finska med referat på svenska). Arbetsgruppen gjorde också en bedömning av olika modeller för prissättning av lämpligheten för vinterförhållanden.

<https://lvm.fi/sv/-/arbetsgrupp-ger-tva-forslag-till-fornyande-av-farledsavgifterna-758407>

Det finns inte några referensramar för farledsavgiften i den gällande EU-lagstiftningen. De undantag och lättnader som medges i fråga om farledsavgifter måste trots det i princip bedömas utifrån EU:s lagstiftning om statligt stöd. Ändringarna i lagen om farledsavgift har sedermera beretts av kommunikationsministeriet med finansministeriets föredragningstillstånd.

De viktigaste bestämningsgrunderna för farledsavgiften (1122/2005)

Allmänna bestämmelser

Farledsavgift ska betalas när ett fartyg ankommer till Finlands territorialvatten från utlandet eller från en finsk hamn till en finsk hamn under transport av last eller passagerare, bogsering eller fångst. Fartygets redare är skyldig att betala farledsavgiften. Redare är fartygets ägare, den som hyr fartyget eller någon som har faktisk bestämmanderätt i frågor som gäller trafiken med fartyget.

Farledsavgift betalas inte

- om fartyget passerar genom Finlands territorialvatten utan att anlöpa någon finsk hamn,
- om fartyget går i trafik i Saima kanal eller på Saimens vattenområde, eller ankommer till och lämnar Finland genom Saima kanal utan att anlöpa någon hamn vid Finlands kust,
- om ett fartyg på väg från en utländsk hamn redan betalat farledsavgift och under samma resa anlöper fler än en finsk hamn,
- om fartyget 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,
- för kryssningsfartyg eller lastfartyg vars nettodräktighet understiger 300 eller passagerarfartyg vars nettodräktighet understiger 600 och
- för fartyg som används för isbrytning på Finlands territorialvatten.

Farledsavgiftens belopp och maximibeloppen efter halvering

För lastfartyg, passagerarfartyg och kryssningsfartyg fås den farledsavgift som ska betalas genom att fartygets nettodräktighet multipliceras med det pris per enhet för farledsavgiften som gäller fartygstypen i fråga. Om ett lastfartygs nettodräktighet överskrider 25 000, multipliceras den överskjutande andelen av nettodräktigheten dock med ett tal som är hälften av priset per enhet. Maximibeloppet för en enskild farledsavgift föreskrivs särskilt för lastfartyg, passagerarfartyg och kryssningsfartyg.

När 30 farledsavgifter har betalats för ett passagerarfartyg eller höghastighetsfartyg och 10 farledsavgifter har betalats för ett lastfartyg, är fartyget befriat från farledsavgift under återstoden av kalenderåret.

Nedsatta avgifter

Farledsavgiften för ett lastfartyg betalas nedsatt med 75 procent, om lastningskapacitetens utnyttjandegrad är högst 15 procent och nedsatt med 50 procent, om lastningskapacitetens utnyttjandegrad är över 15 men högst 30 procent.

Farledsavgiften för ett lastfartyg betalas nedsatt med 50 procent, om fartyget i samband med en färd till Saima kanal samtidigt för med sig last från utlandet till en hamn vid Finlands kust eller om fartyget i samband med en färd till Saima kanal samtidigt för last till utlandet från en hamn vid Finlands kust.

Farledsavgiften för ett lastfartyg betalas nedsatt med 75 procent, om fartyget för med sig sådan last från utlandet som av tvingande skäl som hänför sig till fartygets storlek måste transporterats från ankomsthavnen vidare till en annan finsk hamn med andra fartyg.

Farledsavgiften för ett lastfartyg som i finsk hamn tar för utförsel avsett transitogods betalas nedsatt med 50 procent, om fartygets hela last är last i transitotrafik.

Också efter det att lagen ändrats fästes regelmässigt uppmärksamhet vid hur väl intäkterna av farledsavgifter motsvarar statens utgifter ända fram tills att den temporära halveringen av farledsavgifterna inleddes. I all synnerhet ville man undvika en situation där inflödet av avgifter visade en övertäckning. Farledsavgiftens pris per enhet nedsattes två gånger av denna orsak och höjdes en gång på grund av bristande inflöde av avgifter genom lagändringar (1267/2007, 787/2008 och 1320/2011). Motiveringarna till lagförslag (RP 93/2007 rd, RP 149/2008 rd och RP 65/2011 rd) grundade sig på de årliga jämförelserna av intäkterna av farledsavgifter och statens utgifter i enlighet med det som ovan beskrivits. Inkomsterna från farledsavgifterna behandlades som skatteinkomster till staten (övriga inkomster av skattenatur), dock med en hänvisning till de utgifter som skulle täckas och med beaktande av inkomsterna av farledsavgifterna vid dimensioneringen av farledsmyndighetens omkostnader.

I tabell 1 presenteras de priser på farledsavgifter som användes 2012–2014 före halvering (lag 1320/2011 om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift).

Tabell 1. Farledsavgiftens priser per enhet 2012–2014.

Priser per enhet, euro/nettoton/isklass	Farledsavgift 2012–2014	
	Lastfartyg	Passagerarfartyg
IAS	1,277	0,860
IA	2,389	1,694
IB och IC	4,821	2,919
II och III	6,918	4,878
Kryssningsfartyg		1,045
Höghastighetsfartyg		6,303
Pråmar	3,473	
Maximibelopp, euro/anlöp		
Lastfartyg	107 750	
Passagerarfartyg		32 430
Kryssningsfartyg		44 500

2.2.2 Den temporära halveringen av farledsavgiften från och med 2015

Den temporära halveringen av farledsavgiften infördes genom en lagändring (1214/2014) som trädde i kraft vid ingången av 2015. Halveringen genomfördes genom en sänkning av farledsavgiftens samtliga priser per enhet, men så att priserna per enhet för lastfartyg med god isklass sänktes mer än priserna per enhet för passagerarfartyg, fartyg med sämre isklass och fartyg som inte hör till någon isklass (tabell 2).

Isbrytarverksamheten befriades från farledsavgift och bestämmelserna om farledsavgifter för fartygstrafiken på Saimen ändrades. Den lästavgift som tagits ut i samband med

farledsavgiften avvecklades och i stället beaktades förlusten av inkomsterna av den i farledsavgiftens priser per enhet.⁸

Halveringen av farledsavgiften infördes ursprungligen i en lag som gällde 2015–2017. Halveringen av avgiften har därefter fortsatt att gälla genom att den temporära lagens giltighet har förlängts fem gånger (med stöd av lag 896/2017 för år 2018, med stöd av lag 904/2018 för åren 2019–2020, med stöd av lag 997/2020 för år 2021, med stöd av lag 1000/2021 för åren 2022–2023 och med stöd av lag 1121/2023 för åren 2024–2027). Under den tid de halverade avgifterna har varit gällande har priserna per enhet inte ändrats en enda gång.

Tabell 2. Den halverade farledsavgiftens priser per enhet från och med 2015.

Priser per enhet, euro/netton/isklass	Farledsavgift fr.o.m. 1.1.2015 (nedsättning inom parentes)	
	Lastfartyg	Passagerarfartyg
IAS	0,470 (-63,2 %)	0,625 (-27,3 %)
IA	1,098 (-54,0 %)	1,294 (-23,6 %)
IB och IC	2,578 (-46,5 %)	2,358 (-19,2 %)
II och III	4,381 (-36,7 %)	4,169 (-14,5 %)
Kryssningsfartyg		0,911 (-12,8 %)
Höghastighetsfartyg		5,381 (-14,6 %)
Pråmar	2,107 (-39,3 %)	
Maximibelopp, euro/anlöp		
Lastfartyg	53 875 (-50 %)	
Passagerarfartyg		16 215 (-50 %)
Kryssningsfartyg		22 250 (-50 %)

Den huvudsakliga grunden för halveringen av farledsavgiften var ursprungligen att kompensera för den inverkan på bränslekostnaderna i kraftträdandet av EU:s svaveldirektiv, som trädde i kraft inom unionen 2015, förväntades ha (RP 146/2014 rd och RP 119/2017 rd).⁹ Därefter har grunderna för en fortsatt halvering varit behovet av att dämpa näringslivets logistikkostnader för att gynna Finlands exportindustri och konkurrenskraft på den internationella marknaden och senare för att inte förvärpa de ekonomiska utmaningarna för logistiken och för de näringar som är beroende av utrikeshandel ställts inför på grund

⁸ Lästavgift togs ut med stöd av lagen om lästavgift (189/1936) och förordningen om lästavgift (468/1954) för välfärdsverksamhet till förmån för yrkesverksamma sjömän samt till främjande av sjöräddningsverksamheten. I slutskedet uppgick inkomsterna av lästavgiften till ca 0,8 miljoner euro/år.

⁹ Andra åtgärder var bland andra att låta bli att ta ut banskatten för godstrafik och att bevilja rederierna stöd för fartygsinvesteringar. Den kraftiga prissänkningen på bunkerbränslen kompenserade i praktiken övergången till dyrare bränsleslag, och det uppstod inte extrakostnader i den utsträckning som förutspåts (Uppföljning av följderna av sänkningen av farledsavgiften och slopandet av banskatten 2015–2017. Kommunikationsministeriets publikationer 8/2018, på finska med referat på svenska).

av covid-19-epidemin och för att inte hämma återhämtningen efter dessa utmaningar (RP 142/2018 rd, RP 153/2020 rd och RP 149/2021 rd).¹⁰

Den senaste förlängningen av giltighetstiden för halveringen av farledsavgiften (RP 51/2023 rd) gjordes för att tidsramarna för att bereda en lag om en permanent halvering av farledsavgiften i samband med budgetpropositionen var alltför snäva i förhållande till tidpunkten för offentliggörandet av regeringsprogrammet. Den fortsatta halveringen av avgiften liksom beredningen av en permanent halvering grundar sig såsom tidigare på omsorgen om Finlands konkurrenskraft.

2.3 Fördelning av farledsavgifterna

Under de senaste åren har lastfartygen betalat 75–80 procent av de inlutna farledsavgifterna (tabell 3). Passagerar- och kryssningsfartygens andel har varit 20–25 procent. Fördelningen har påverkats av att trafiken med bil- och passagerarfärjor och kryssningsfartyg minskade under covid-19-epidemin. Tidigare uppgick andelen farledsavgifter från passagerarfartygen till närmare 30 procent. Under 2022 började trafiken med passagerarfartyg att återhämta sig.

Fartygen i de bästa isklasserna IA Super och IA betalar för närvarande något under 60 procent av det årliga inflödet av farledsavgifter (tabellerna 3 och 4). För omkring 10 år sedan var andelen fortfarande över 60 procent. Andelen av det årliga inflödet av farledsavgifter för fartyg i de svagare isklasserna är för närvarande klart över 40 procent, medan den för cirka 10 år sedan var under 40 procent. Den mest betydande förändringen i fördelningen beror på att farledsavgiften sänkts med hälften mer för fartyg i god isklass. Cirka fyra femtedelar av farledsavgifterna betalas för fartyg under utländsk flagg och en femtedel för fartyg under finsk flagg (tabell 5).

Cirka två tredjedelar av fartygsanlöpen under kalenderåret görs av fartyg som med stöd av den övre gränsen för antalet avgifter får ett av Tullen beviljat intyg om befrielse från farledsavgift. En del av fartygen får avgiftsbefrielse redan i början av året.

Under 2022 varierade de enskilda farledsavgifterna för lastfartyg från cirka 800 euro till maximiavgiften 53 875 euro. Den genomsnittliga farledsavgiften för lastfartyg var något över 7 000 euro. Skillnaden mellan avgifterna beror på den breda skala som skillnaderna mellan nettodräktighet och isklasser bildar. Maximiavgiften togs ut för cirka 150 anlöp av lastfartyg. Enskilda lastfartyg som gjort upprepade anlöp till maximiavgift och som också i övrigt betalat höga avgifter genererade avgiftsinkomster på upp till flera hundra tusen euro under året. Relativt många sådana lastfartyg anlöper hamnarna under ett år. Vissa av de bulkfartyg, torrlastfartyg och tankfartyg som har betalat de högsta farledsavgifterna har en svag isklass.

De enskilda farledsavgifterna för passagerarfartyg varierade under 2022 från cirka 500 euro till maximiavgiften 16 215 euro. Den genomsnittliga farledsavgiften för passagerarfartyg var något över 12 000 euro. Maximiavgiften togs ut för cirka tre hundra anlöp av vissa bil- och passagerarfärjor (upprepade anlöp av samma fartyg). Som mest betalade rederierna nästan en halv miljon euro i farledsavgifter för vissa bil- och passagerarfärjor enligt den högsta avgiftsklassen och med ett antal anlöp upp till den övre gränsen (30 x 16 215 euro = 486 450 euro). Också många andra bil- och passagerarfärjor genererade

¹⁰ Under covid-19-epidemin genomfördes också andra åtgärder för att stödja trafikfunktionerna och minska de ekonomiska utmaningarna, framför allt när det gällde trafiken med bil- och passagerarfärjor (Efterhandsutvärdering av covid-19-lagstiftningen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Kommunikationsministeriets publikationer 2023:10).

intäkter från farledsavgifter på flera hundra tusen euro. De betydande farledsavgifterna för dessa fartyg bör sättas i relation till deras täta ruttrafik. Bil- och passagerarfärjor har utan undantag en god isklass.

De enskilda farledsavgifterna för kryssningsfartyg varierade från cirka 1 000 euro till maximavgiften 22 250 euro. Den genomsnittliga farledsavgiften för kryssningsfartyg var något över 16 000 euro. Även kryssningsfartygens inbördes storlek varierar stort, även om mycket stora fartyg är vanliga. Maximavgiften togs ut för cirka 100 anlöp av kryssningsfartyg. Antalet kryssningsfartyg som anlöpte Finland sommaren 2022 nådde ännu inte upp till det antal som det hade före covid-19-epidemin. De kryssningsfartyg som rör sig på Östersjön under sommarsäsongen har i allmänhet ingen isklass.

Nedsättning med 50 procent av farledsavgiften för låg utnyttjandegrad beviljades för lastfartyg i cirka 60 fall och med 75 procent i över 100 fall. Transiteringsrabatter (50 procent) beviljades för cirka 270 farledsavgifter. Dessutom beviljades några rabatter på grund av trafikledernas djup.

Tabell 3. Intäkter av farledsavgiften enligt fartygstyp och isklass 2020–2022 enligt det första uttaget (Tullen).

	2020 mn euro	Andel, %	2021 mn euro	Andel, %	2022 mn euro	Andel, %
Fartygstyp						
Kryssningsfartyg	0,5	1,0	0,4	0,9	3,11	5,8
Passagerarfartyg	10,1	23,2	8,5	19,3	10,1	18,7
Lastfartyg	35,7	75,5	35,3	79,6	40,7	75,4
Fartyg utan eget framdrivningsmaskineri	0,2	0,4	0,1	0,2	0,7	0,1
Sammanlagt	47,3	100,0	44,3	100,0	53,9	100,0
Isklass						
IA Super	9,2	19,4	7,4	16,7	8,9	16,4
IA	18,2	38,5	18,4	41,5	18,7	34,7
IB	3,9	8,2	2,8	6,2	4,5	8,4
IC	1,8	3,9	2,2	4,9	2,8	5,1
II	13,5	28,6	13,0	29,5	15,9	29,5
III	0,02	0,0	0,2	0,1	0	0,0
Ingen isklass	0,7	1,4	0,5	1,2	3,2	5,9
Sammanlagt	47,3	100,0	44,3	100,0	53,9	100,0

Tabell 4. Det årliga inflödet av farledsavgift till fullt belopp enligt fartygstyp och isklass efter första uttaget åren 2010 och 2012 (Tullen).

	2010		2012*	
	Miljoner euro	Andel, %	Miljoner euro	Andel, %
Enligt fartygstyp				
- Kryssningsfartyg	5,6	7,9	7,0	8,7
- Höghastighetsfartyg	0,1	0,1	0,1	0,1
- Passagerarfartyg	15,2	21,7	16,7	20,6
- Lastfartyg	49,6	70,3	57,2	70,6
Sammanlagt	70,5	100,0	81,0	100,0
Enligt isklass				
IA Super	17,3	24,5	18,8	23,2
IA	27,8	39,5	32,0	39,5
IB och IC	5,7	8,1	7,4	9,2
-II och III eller ingen isklass	19,7	27,9	22,8	28,2
Sammanlagt	70,5	100,0	81,0	100,0

*Priserna per enhet för farledsavgiften höjdes vid ingången av 2012.

Tabell 5. Inlutna farledsavgifter enligt fartygets flaggstat; Finland och övriga flaggstater (Tullen).

År	Flagga	Farledsavgifter, mn, euro/år	Andel, %
	EX = annan flagga, FI = Finland		
2019	EX	44,2	84,1
	FI	8,4	15,9
2020	EX	39,1	82,6
	FI	8,2	17,4
2021	EX	36,1	83,3
	FI	7,3	16,7
2022	EX	44,6	83,8
	FI	8,6	16,2

2.4 Påförande och rättelse av farledsavgift

Tullen svarar i egenskap av behörig myndighet för att farledsavgiften påförs i enlighet med lagen om farledsavgift. Tullen övervakar, styr och administrerar ett konsekvent och lagenligt påförande av farledsavgiften. Tullen svarar för de föreskrifter och anvisningar som behövs för att påföra farledsavgiften, såsom

- Tullens föreskrift (3/2018) om deklarationsförfarande för fartyg som anländer till och avgår från finska hamnar

- Solidariska ombud för farledsavgift. Tillståndsanvisning 1/2020, 23.3.2020. Anvisning till solidariska ombud för farledsavgift

Anmälan om farledsavgift lämnas elektroniskt i systemet för hantering av information inom sjöfarten, Portnet, i samband med fartygsanmälan.¹¹ Vid fastställandet av farledsavgiften utnyttjas de uppgifter om fartygens egenskaper och lastningskapacitetens utnyttjandegrad i Portnet. Tullen fattar beslut om farledsavgift på basis av deklARATIONERNA och sänder dem till kunderna. Tullen har behörighet att bevilja lättnader i farledsavgiften och meddela förhandsavgöranden. Den skattskyldige har rätt att söka ändring i ett beslut om farledsavgift. Dessutom gör Tullen rättelser på myndighetsinitiativ till den avgiftsskyldiges fördel och fattar beslut om efterdebitering.

I den första uttagsfasen meddelas årligen flera tusen beslut om farledsavgift (tabell 6). Utöver den inledande beskattningen och rättelser av farledsavgifter svarar Tullen bl.a. för beviljande av intyg om befrielse från farledsavgift, registrering av redare, ombud och andra uppgifter, samt beslut om förhandsavgörande och lättnader. Uppgiften att ta ut farledsavgift sköts med en arbetsinsats på några årsverken. Dessutom orsakas kostnader av bland annat informationssystem och lokaler. Tullens kostnader för uppgiften uppgick 2022 till sammanlagt 713 000 euro. Med tanke på skatteuppbördens kostnads-effektivitet kan kostnaderna jämföras med intäkterna av farledsavgifter, som för samma år uppgick till ett belopp av 51,7 miljoner euro (statens bokslut). Det är meningen att Portnet-systemet ska förnyas som ett samarbete mellan myndigheterna (det kommande Nemo-systemet).

Tabell 6. Antalet beslut om farledsavgift (Tullen).

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Beslut om farledsavgift, st.	6 538	6 378	6 153	6 106	6 123	6 214	6 375	6 467	5 754	5 899	6 319
Beslut om rättelse, st.	78	75	78	133	113	142	110	144	100	104	137

2.5 Granskningar av hur farledsavgiften kunde utvecklas

Den rapport som arbetsgruppen för farledsavgifter lämnade 2013 bedömer olika sätt att ta ut farledsavgift (bland annat regional farledsavgift och separat prissatt avgift för vintertrafik).¹² Dessutom övervägdes det att inkludera miljöstyrning i farledsavgiften med avseende på avgasutsläpp, men det rekommenderades inte att en sådan ska genomföras. Arbetsgruppens rekommendationer genomfördes i fråga om de ändringar som förklarade farledsavgifterna för fartygsanlöp i anslutning till trafiken i Saimen och befrielsen av isbrytarverksamheten från fartygsavgifter (lag 1214/2014).

¹¹ <https://tulli.fi/sv/foretag/export/fartygsleveransforfarande>

¹² Beredningen av en reform av farledsavgifterna. Arbetsgruppens rapport. Kommunikationsministeriets publikationer 22/2013, på finska med referat på svenska, och den bakgrundsrapport Väylämaksujen uudistamisen valmistelu som utgavs endast på finska. Kommunikationsministeriets publikationer 23/2013.

Vid beredningen av den temporära halveringen av farledsavgiften bedömdes olika sätt att sänka priserna per enhet för farledsavgiften och man kom slutligen fram till att gå in för procentuella rabatter på priserna i den gällande prislistan.

I de granskningar som genomfördes av det ansvariga transportnätbolaget bedömdes ytterligare alternativa sätt att ta ut farledsavgift och utifrån dem gjordes åskådliga kalkyler med tanke på den kundorienterade prissättningen och inkomstbildningen.¹³ Granskningarna hade ingen inverkan på verkställigheten av lagen om farledsavgift.

Den senaste rapporten från arbetsgruppen för farledsavgifter publicerades 2018.¹⁴ Arbetsgruppen föreslog att ett bredare kunskapsunderlag skaffas för en reform av farledsavgiften som är så hållbar och långsiktig som möjlig. Arbetsgruppen har identifierat flera faktorer som under den närmaste framtiden kommer att påverka sjöfarten, men än så länge finns inte tillräcklig kunskap om deras effekter. Bland annat den internationella miljölagstiftningen kommer att medföra strängare krav när det gäller utsläppen från fartygen. Samtidigt är målet att öka fartygens energieffektivitet, vilket kan påverka förutsättningarna för särskilt den finska vintersjöfarten. Intressentgrupperna efterlyste en långsiktig lösning i fråga om farledsavgiften som skulle förbättra förutsägbarheten och underlätta planeringen av affärsverksamheten på längre sikt. Några fortsatta utredningar gjordes inte. På grund av covid-19-epidemin beslutade man att fortsätta halvera farledsavgiften.

¹³ Resultaten av beräkningarna av farledsavgifter, Kommunikationsministeriet den 28 september 2016, i projektet: Bättre trafikleder – smidigare transporter. Utredning om utvecklingen av trafiknätet på företagsekonomiska grunder: statens trafiknätbolag, på finska med referat på svenska <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/79176>

¹⁴ Farledsavgifter och sjöfart i förändring; Arbetsgruppens rapport om utvecklingen av systemet med farledsavgifter inom sjöfarten och eventuella behov av fortsatt utredning. Kommunikationsministeriets publikationer 7/2018, endast på finska med referat på svenska.

3 Syftet med fartygsavgiften och styrningen av den

3.1 Allmänt

Utgångspunkten för farledsavgiftens existens har ursprungligen varit att Finlands import och export är beroende av att fartygstransporterna är effektiva och fungerar året om. Syftet med de första lagarna om farledsavgift och de myndighetsavgifter som föregick dem har varit att trygga finansieringen av farledsnätets och sjöfartens tjänster året om. Syftet med farledsavgiftens indelning enligt isklasser och avgiftstak har varit att styra rederierna att erbjuda och transportkunderna att favorisera för Finlands förhållanden lämpligt tonnage året om och regelbunden trafik med detta tonnage. Å andra sidan innehåller avgifts-/skattesystemet, som samtidigt har egna mål för inkomstbildning och styrning, korssubventioneringar. Den belastning avgiften innebär för fartygstrafiken motsvarar inte i alla situationer mängden utnyttjade tjänster.

Genom flera lättnader i farledsavgiften har den ekonomiska bördan av avgiften i särskilda transportsituationer jämkats och vissa logistiknäringar gynnats. Halveringen av farledsavgiften minskade kostnadsbördan betydligt för alla aktörer. Trafiken i Saima kanal och på Saimens vattenområde har understötts med befrielse från farledsavgift. Dessutom beviljas nedsättning av farledsavgifterna för fartyg i utrikesfart som anlöper hamnar vid kusten i samband med transporter till Saimen. Det som är av betydelse för ekonomin i de finländska regionerna är att farledsavgiften fastställs till samma belopp oberoende av hur långa och djupa farleder fartygen använder och hur mycket isbrytarassistans de behöver.

3.2 Statsfinanserna

Farledsavgiften har haft en nära koppling till finansieringen av de angivna statliga utgifterna i synnerhet som avgift till sjöfartsmyndigheten. Prislistan och den årligen eftersträfvade totalinkomsten har fortfarande, uttagen som skatt, dimensionerats så att avgifterna motsvarar statens utgifter för de myndighetsuppgifter som betjänar handelssjöfarten vid kusten. Servicen omfattar farledshållning, ledning av sjötrafiken, isbrytning och sjömätning.¹⁵ Under den tid avgiften varit halverad har överensstämmelsen mellan avgiftsintäkterna och myndighetsutgifterna delvis förverkligats (tabell 7). Intäkterna av farledsavgifter har under halveringen influtit till ett belopp av cirka 45–52 miljoner euro beroende på år. De utgifter som dessa ska jämföras med har uppgått till cirka 75–109 miljoner euro.

Intäkterna av farledsavgiften 2022 uppgick till 51,7 miljoner euro, vilket utgjorde 0,1 procent av det totala inflödet av statens skatter och inkomster av skattenatur (51,5 miljarder euro).¹⁶ År 2022 inflöt mest intäkter av farledsavgifter under den tid avgiften varit

¹⁵ Handelssjöfarten tillhandahålls motsvarande tjänster också på de inre vattenvägarna, men utgifterna för dem har inte inkluderats i jämförelsen av intäkterna från farledsavgifter.

¹⁶ Statskontorets förslag till statsbokslut för finansåret 2022.

halverad. Enligt Tullens preliminära uppgifter torde intäkterna av farledsavgiften 2023 på grund av den minskade fartygstrafiken komma närmare det belopp på 45 miljoner euro som förutspås i budgetpropositionen.

Under 2022 uppgick de redovisade kostnaderna för de tjänster som tillhandahölls handelssjöfarten för Trafikledsverkets del till sammanlagt 109,5 miljoner euro (löpande kostnader och avskrivningar på anläggningstillgångar). Detta motsvarar 5,5% av verkets totala kostnader (1 992,9 miljoner euro).¹⁷

Det finns tiotals hamnar för utrikeshandel längs Finlands hela kust och sjötrafiken in till dem går längs statens farleder. Av det farledsnät som förvaltas av Trafikledsverket finns över 3 400 kilometer farleder för handelssjöfarten längs kusten och farlederna har tusentals säkerhetsanordningar. Investeringar för att öka farledsdjupet har gjorts över årtionden för att möjliggöra större fartyg och förbättra smidigheten och säkerheten i sjötrafiken. Trafikledsverket har i allmänhet flera farledsinvesteringar i planerings- eller genomförandeskedet på gång samtidigt.¹⁸ Vissa investeringar ökar antalet fartygsanlöp och intäkterna från farledsavgifter, medan andra minskar antalet anlöp på grund av att fartygens och lasternas storlek ökar. Trafikledsverkets redovisade kostnader inom farledsbokföringen för handelssjöfarten vid kusten är för närvarande 24–26 miljoner euro om året. Kostnaderna för sjömätningen av djupfarlederna vid kusten uppgår till 1–2 miljoner euro om året.

Ledningen av fartygstrafiken och informationstjänsten är en garant för säkerheten och smidigheten på många ställen i långa och utmanande farleder. Anskaffningen av servicen kostar Trafikledsverket 15–16 miljoner om året.

Möjligheten att gå in till hamnarna vid kusten också vintertid upprätthålls med hjälp av föreskrifter för vintersjöfart och med hjälp av isbrytare.¹⁹ Inbrytarna öppnar farleden och assisterar fartygen i de farleder som leder till hamnarna och på öppet vatten. Trafikledsverket har 2018–2022 betalat 51–66 miljoner euro/år för upphandling av isbrytars tjänster vid kusten och för det bränsle som isbrytarna använder. Tillhandahållarna av tjänsterna betalas separat för isbrytarnas beredskap och drift. De totala utgifterna för isbrytning varierar kraftigt under olika vintrar i och med att antalet dagar då isbrytarna används samt bränsleförbrukningen och bränslepriserna varierar. Prisnivån på isbrytning ändras när serviceavtalen förnyas. Den påverkas i betydande grad av de reformer som görs i fråga om isbrytarflottan.

De reviderade offentliga utgifterna är till stor del fasta i den meningen att åtminstone små förändringar i fartygstrafiken inte direkt påverkar de faktiska utgifterna. Den mest konkreta förbindelsen mellan utgifter och trafikprestationer finns eventuellt i fråga om isbrytarassistans för specifika rutter och fartyg och i synnerhet i fråga om bogsering, även om de assisterande isbrytarna i sådana fall redan är i trafik.

Priserna per enhet för farledsavgiften har inte ändrats under den tid avgiften varit halverad, även om förhållandet mellan avgiftsinkomsterna och de reviderade utgifterna (kostnadsmotsvarigheten) har varierat från år till år. Det är den längsta period samma

¹⁷ Trafikledsverkets bokslut 2022. Trafikledsverkets publikationer 19/2023.

¹⁸ Fördjupningen av Ajos farled in till Kemi blev klar hösten 2023. Under planering är en förbättring av geometrin för farleden till Torneå och en breddning av den inre delen av farleden till Vasa. Dessutom har det föreslagits att en fördjupning av farleden till Koverhar ska inledas och att en fördjupning av farleden till Vasa ska föras fram som planeringsobjekt.

¹⁹ Trafikledsverket. Vintersjöfart. Information om assistansrestriktioner. Vintern 2023–2024. <https://vayla.fi/sv/trafikleder/farleder/vintersjofart>

prislita för farledsavgift har tillämpats utan avbrott. Kostnadsmotsvarigheten mellan inkomster och utgifter för avgiften har minskat klart under de senaste åren.

Tabell 7. Kostnaderna för de tjänster som tillhandahållits handelssjöfarten vid kusten och intäkterna av farledsavgifter, inkomster före halvering 2012–2014 och under halveringen 2015–2022, i löpande priser exklusive inflation (Trafikledsverket).

Kostnader, 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 sjötrafi- ken (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
Kostnadsmotsva- righet, %	98,9	91,2	105,3	61,8	55,0	56,9	53,4	56,0	53,6	46,5	48,1

*Olika inkomster av blandad natur beroende på år, bland annat från fastigheter, myndighetsavgifter och olika ersättningar.

3.3 Lämplighet för vintertrafik samt isbrytning

Kostnaderna för vintersjöfarten fördelas mellan rederierna och transportkunderna för deras logistiska kostnader respektive staten för de utgifter den har. Att upprätthålla isbrytarberedskap och tillhandahålla assistans till handelsfartygen på ett omfattande havsområde förorsakar staten utgifter. Isbrytarna säkerställer handelsfartygens trafik under de svåraste förhållandena både i de farleder som leder till hamnarna och på öppet vatten. Rederierna investerar i fartygens lämplighet för vintertrafik upp till en viss gräns och dämpar därmed behovet av fler isbrytjänster. Rederiernas satsningar kompenseras genom lägre farledsavgifter för de bättre isklasserna.

Vintersjöfarten styrs trots detta oberoende av farledsavgiften genom Trafikledsverkets begränsningar i assistansen som utgår från isklasser för havsområdet och hamnen i fråga. Användningen av de svagaste isklasserna och fartyg utan isklass är förbjuden under de svåraste isperioderna. Vinterns realiteter styr i sig säkerställandet av att sjötrafiken fungerar.

Isklassificeringen av den fartygsflotta som anlöper Finlands hamnar tillhör företrädesvis klass IA, inklusive trafiken till hamnarna vid Bottenviken. Användningen och byggandet av fartyg i klass IA Super har minskat av kostnadsskäl och trenden förväntas fortsätta i och med miljöstyrningen. Den höga servicenivån på isbrytningen kan å andra sidan minska rederiernas vilja att investera i den bästa förmågan för fartyg att gå i is.

Handelsfartygens försämrade lämplighet för vintertrafik i syfte att minska utsläppen kan leda till att antalet dagar i drift och behovet av kapacitet för isbrytarna ökar och att utgifterna för isbrytning ökar avsevärt. En ökning av handelsfartygens storlek, särskilt med avseende på deras bredd, kan kräva ytterligare kapacitet eller nya typer av inbrytare. En omfattande utbyggnad av havsbaserad vindkraft kan påverka fartygens rutter. Det kan bli svårare att bryta is i farleden och assistera fartygen i närheten av vindkraftsparkerna. Också behovet av isbrytarkapacitet för att trygga gastransporterna vintertid har diskuterats. Dessa behov skulle uppta isbrytarkapacitet i havsområden som ligger långt från varandra. Å andra sidan kan kortare vintrar och krympande istäcke med tiden minska behovet av isbrytjänster.

Försörjningsberedskapscentralen har i sin utredning av sjötransporter²⁰ granskat tillgången till isförstärkta fartyg för transport av olika slag av gods.

Där konstateras det bland annat att de största utmaningarna när det gäller att bedriva vintersjöfart i Finland hänför sig till möjligheten att även i fortsättningen göra det med sådan materiel som lämpar sig för vintersjöfart men samtidigt uppfyller bestämmelserna i lagstiftningen. Det konstateras också att det numera i stället för fartyg i isklass IA Super oftast beställs fartyg i klass IA eller till och med i lägre isklass med egenskaper vars faktiska förmåga att gå i is är sämre än tidigare. Samtidigt har fartygens genomsnittliga storlek ökat så att deras bredd överskrider bredden på den isränna som de nuvarande isbrytarna gör. Detta ökar också behovet av isbrytarassistans, särskilt under vintrar med

²⁰ Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetti. Lauri Ojala, Tomi Solakivi, Reima Helminen, Sakari Kajander, Aleks Paimander. Huoltovarmuuskampus 2023. (Försörjningsberedskapskapaciteten för sjötransporter i Finland, endast på finska)

medelsvåra och svåra isförhållande; problemen accentueras i trafiken på Botenviken.

I ett magisterarbete från Aalto-universitetet bedöms hur farledsavgiften styr fartygens lämplighet för vintertrafik.²¹ I arbetet konstaterades det att farledsavgifterna minskar trafiken till hamnarna och deras konkurrenskraft särskilt i fråga om lastflöden, där det råder direkt konkurrens med hamnar i andra länder (t.ex. transitering). Farledsavgifterna har dock en betydande styreffekt på rederierna och de skapar ett ekonomiskt incitament för drift av isklassade fartyg. Även om slopandet av farledsavgifterna på kort sikt skulle medföra kostnadsbesparingar för rederierna och den finländska industrin, anser de intervjuade experterna att slopandet av farledsavgifterna på lång sikt kan leda till att mängden isklassade fartyg minskar och att det blir svårare att tillgå vissa varor på marknaden. Fraktpriserna och industrins kostnader för logistik kan under hårda isvintrar stiga till och med mer än i nuläget. Å andra sidan fördes det fram i arbetet att användningen av isförstärkta fartyg för transporter är allmännare än vad det annars skulle vara. Det ansågs vidare att styrningen med hjälp av isklass har protektionistiska drag. En halverad farledsavgift för tonnage som lämpar sig för vintertrafik ansågs trots det vara viktig.

I utredningen Merlog 2030, som utfördes av Åbo universitet och Aalto-universitet modellerades det optimala antalet tjänster inom fartygstrafikservicen och isbrytarassistan- sen som finns att tillgå under vintersäsongen, och det konstaterades att dimensioner- ingen av isbrytarflottan är rätt lämplig med avseende på fartygsflottan och de isbrytare som befann sig i trafik vid tidpunkten.²² Med ytterligare isbrytare vinner man inga sär- skilda fördelar. De logistiska merkostnaderna vid en minskning av antalet isbrytare skulle vara betydande.

3.4 Ledning av fartygstrafiken och sjöfartssäkerhet

Med fartygstrafikservicen (Vessel Traffic Service, VTS) ser man till att sjöfartssäker- heten upprätthålls genom att fartygen informeras om övrig trafik och andra omständig- heter som påverkar fartygens passage, såsom väder- och isförhållanden samt fel i sä- kerhetsanordningarna. Fartygstrafikservicen tillhandahåller vid behov navigationsassi- stans, svarar för nöd- och säkerhetsradioverksamhet och för statistik över säkerhetssi- tuationen.

På Finlands vattenområden har det under de senaste 10 åren inträffat 25–43 sjötrafik- olyckor per år.²³ De vanligaste olyckstyperna är grundstötningar och bottenkänningar oberoende av år. År 2022 förekom det sammanlagt 10 sådana. Också fem kollisioner och beröringar och tre sammanstötningar inträffade. De registrerade fallen gällde 2022 samtliga fartygstyper. Bil- och passagerarfärjornas andel uppgick till sammanlagt 40 procent. Under en femårsperiod har verket dessutom årligen underrättats om 15–23

²¹ Marchant, Ville (2021). Fair- or Unfairway Dues? Significance of the Finnish Fairway Dues and Implications of it's Possible Removal on Ship Operators and Finnish Ports.

²² MERLOG 2030. Merikuljetusten logistiikka ja ulkomaankaupan kilpailukyky. Lauri Ojala, Pentti Kujala, Tomi Solakivi, Tuomas Kiiski, Morten Lindeberg och Vesa Kilpi. Åbo handelshögskolas publikationer, serie E-1:2020. (Endast på finska)

²³ <https://tieto.traficom.fi/sv/statistik/sakerhet-inom-finskt-vattenomrade>

olyckstillbud som inträffat på Finlands vattenområden. Granskningen omfattar utöver handelsfartyg också fiskefartyg och yrkesbåtar.

Fartygstrafikservicen rapporterar om avvikelser i trafiken (olyckor, regelbrott och avvikelser). Till avvikelserna hör bland annat rapporter om för hög hastighet, rapporter om för stort djupgående i farleden, mekaniska och tekniska fel, andra faktorer som försvårar fartygets framfart, avvikelser relaterade till lotsning och förseelser vid körning i trafiksepareringssystem. Sammanlagt rapporterades över 800 av dessa avvikelser 2021. Samma år förhindrades en eventuell grundstötning nio gånger och gavs navigationsassistans två gånger.

3.5 Regelbunden trafik

Egenskaperna hos den fartygstrafik som betjänar Finlands handelssjöfart kan bedömas utifrån material om anmälningar av fartygsanlöp.²⁴ Som exempel kan tas 2020, då närmare 30 000 fartygsanlöp (inkluderar både utrikes- och inrikes fart) gjordes av cirka 1 600 olika fartyg. De vanligaste flaggstaterna för dessa fartyg var Nederländerna (18 procent), Antigua och Barbuda (9 procent) och Malta (8 procent). Sju procent av fartygen seglade under finsk flagg.

Under det valda året gjorde mindre än fyra procent av fartygen över 60 procent av alla anlöp under året. Ett fartyg i reguljär trafik kan göra hundratals anlöp om året. De tio fartyg som anlöpte Finland mest år 2019 var bil- och passagerarfärjor. Det finns dock ett stort antal fartyg som anlöper en finsk hamn sällan eller som gör bara ett enstaka anlöp. Så mycket som 76 procent anlöper Finland högst 10 gånger per år. Fartyg registrerade i Finland gjorde 42 procent av alla fartygsanlöp 2020. Andra viktiga flaggstater var Estland (12 procent), Nederländerna (10 procent) och Sverige (10 procent).

Nyckeltalen ändras från år till år när efterfrågan och utbudet på transporttjänster förändras och transportavtalen byts ut. Rederierna för också över sina fartyg till andra flaggstater. När rederierna förnyar sin fartygsflotta överväger rederiet fartygens serviceegenskaper, storlek och isklass, rutter och trafikeringsfrekvens samt flaggstat.

De fartyg som anlöper finska hamnar är till vissa delar relativt gamla. Cirka 40 procent av de torrlastfartyg och ro-ro-fartyg och cirka 45 procent av de bil- och passagerarfärjor som anlöpte våra hamnar var vid en granskning 2021 över 20 år gamla. Fartygsbeståndet är föremål för ett betydande investeringsbehov.

3.6 Andra styrsätt

Regional ekonomi

Farledsavgift tas ut på alla havsområden enligt samma grunder och till samma pris per enhet, även om kostnaderna för farledshållning, ledning av fartygstrafiken och isbrytning varierar på de olika havsområdena. De fartyg som anlöper hamnarna drar i olika

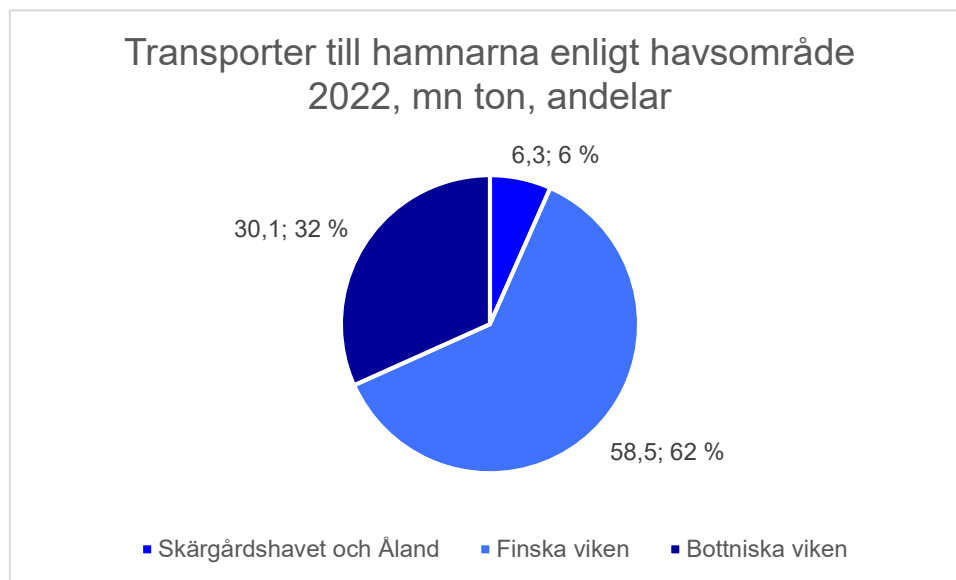
²⁴Marknadsundersökning om sjöfarten 2021. Kommunikationsministeriets publikationer 2022:6 (endast på finska, presentationsblad på svenska).

grad nytta av deras tjänster. Skillnaderna accentueras då det gäller fartygsanlöp som sker under tider med öppet vatten och vintertid, olika långa sjörutten och de farledsavgifter som betalas av fartyg i olika isklasser. Farledsavgiften har ansetts stödja fartygs-trafiken i nordligare vatten och belasta den i sydligare vatten. Skillnaderna i fartygsan-lörens volymer inverkar på förhållandet mellan intäkterna från farledsavgifterna för olika rutten och kostnaderna för serviceutbudet.

Det kan också uppstå skillnader på grund av att industrianläggningar vid olika delar av kusten behöver olika typer av fartygstransporter. För den industri och handel som frekvent befärar sådana fartyg i de bästa isklasserna som drar nytta av avgiftstaken med last av värdefullare råvaror och produkter kostar farledsavgifterna proportionellt sett mindre än för den industri och handel som köper och fraktar mindre värdefulla råvaror och produkter.

Transporterna till hamnarna i Finska viken (Hangö udd och österut) svarade för cirka 62 procent av transporterna i ton år 2022 (figur 1). De största frakthamnarna, det vill säga Sköldvik, HaminaKotka (Fredrikshamn och Kotka) och Helsingfors, ligger i Finska viken. Andelen för Skärgårdshavet och hamnarna på Åland var sex procent. Hamnarna i Bottniska viken utgjorde 32 procent. Inom varje havsområde finns det hamnar för bil- och passagerarfärjetrafik (Helsingfors, Åbo, Nådendal, Mariehamn, Eckerö och Vasa), men passagerarvolymerna i Bottniska viken är betydligt mindre än i övriga områden.

Figur 1. Fördelning av frakttransporter till hamnarna enligt havsområde 2022 (Statistikcentralen).



Att farledsavgift inte tas ut i Saima kanal och Saimen har understött den industri som utnyttjar transporter på de inre vattenvägarna.²⁵ Influensområdet är omfattande, även

²⁵ För fartygstrafiken i Saima kanal tas det ut en tillståndsavgift med stöd av statsrådets förordning 144/2012. Tillståndsavgiften bestäms enligt fartygets nettodräktighet och isklass och det

om transportvolymerna inte har varit särskilt stora. Via Saima kanal anlände och av-sändes till exempel under åren 2016–2021 1,1–1,3 miljoner ton gods om året. Under åren 2022 och 2023 har det inte förekommit någon trafik i kanalen. Transporterna sker i stället på landsvägar och järnvägar. Fartygstransporter inom Saimenområdet är närmast virkesflottning eller prämtransporter under de tider då vattenvägarna är isfria, men också i någon mån med hjälp av isbrytning vintertid.

Lättnader

Nedsättning av farledsavgiften på grund av låg utnyttjandegrad av lastkapaciteten gäller ofta för fartyg med sämre isklass och hög lastkapacitet som bedriver trafik under tider med öppet vatten. Nedsättningen jämkar farledsavgiften i förhållande till värdet av transporttjänsten (det fraktade partiet). Nedsättningen kan vara avgörande för att transporten ska genomföras.

Nedsatt farledsavgiften för ett lastfartyg som avhämtar transiterat gods för export från en finsk hamn (50 procent om fartygets hela last är transiterad last) har gynnat den finländska logistikkedjan och dess ekonomiska betydelse i förhållande till att Rysslands exportvaror skulle transiteras via transportrutter utanför Finland.

Farledsavgiften betalas nedsatt med 50 procent för fartyg som anlöper eller avgår från en hamn i Saimen och samtidigt för med sig last till eller från utlandet till eller från en hamn vid kusten. I praktiken gynnar nedsättningen transporterna i sydöstra Finland. Lättnaden kan öka fartygens lastningsgrad. Nedsättningen har dock ingen betydelse när det inte förekommer någon trafik på Saima kanal.

finns ett tak för antalet avgifter. För lotsning inom Saimens vattenområde och i Saima kanal tas det ut en nedsatt lotsningsavgift.

4 Internationell översikt

4.1 Allmänt om avgifter för fartygstrafik

I Sverige och Estland används avgifter som är jämförbara med farledsavgiften i Finland. Också i andra länder tas det ut flera olika former av avgifter för fartygstrafiken av myndigheter och privata tjänsteleverantörer för användning av tjänster i havsfarleder, tjänster på inre vattenvägar och fartygstrafikservice. Avgifterna påverkas av olika ägandeförhållanden för och omfattningen av infrastrukturen för sjötrafiken i olika länder och av vilka farleder som leder till enskilda hamnar. Också fartygstrafikens täthet har betydelse för prissättningen. Enskilda farleder och även fartygstrafikservicen kan upprätthållas av hamnen och kostnaderna prissättas i hamnavgifterna.

Det är svårt att göra en jämförelse av vilken den totala belastningen av avgifterna för fartygstrafiken i olika länder utgör på grund av att det finns så många olika slags avgifter och varierande grunder för hur avgifterna bestäms, men också på grund av mångfalden inom fartygstrafiken. Hur stor börda avgiften utgör berör i betydande utsträckning på detaljerna i samband med dels det enskilda fartygsanläppet (till exempel typen av trafik, fartygets egenskaper och frakten), dels destinationen (till exempel farledens ägare, farledens längd samt behovet av trafikledning och lotsning).²⁶ En del av avgifterna kan betalas endast i ankomst- eller avgångsriktningen och en del ska betalas för båda riktningarna.

Systemen för farledsavgift i Finland, Sverige och Estland kan jämföras på en allmän nivå så att den svenska farledsavgiften är den mest komplicerade och dyraste och det estniska avgiftssystemet är det minst komplicerade och mest förmånliga. Finland placerar sig på bägge dessa grunder i en medelkategori. Den halverade farledsavgiften är totalt sett avgjort mer förmånlig än den avgift Sverige tar ut. Att det svenska systemet är så dyrt förklaras av det finns ett mer uttalat mål att avgiften ska generera inkomster än i Finland.

4.2 Farledsavgiften i Sverige

Den myndighet som ansvarar för farlederna i Sverige, Sjöfartsverket, omfattas (nästan helt) av en skyldighet att bedriva kostnadsansvarig verksamhet. Verksamheten bekostas med farledsavgifter och andra avgifter som verket tar ut för sina tjänster. Intäkterna av farleds- och lotsavgifter utgör tillsammans cirka 70 procent av finansieringen av verkets verksamhet.

Avgifterna består av fyra komponenter²⁷:

- beredskapsavgift,
- fartygsavgift,
- godsavgift (lastning eller lossning) och
- passageraravgift för antalet passagerare som stiger ombord eller går i land.

²⁶ Farleds-, lotsnings- och hamnavgifterna i Finland och dess grannländer har jämförts i MER-LOG 2030-utredningen vid Åbo universitet.

²⁷ <https://www.sjofartsverket.se/sv/tjanster/anlopstjanster/ekonomi-taxor-och-avgifter/>

Komponenterna beredskaps- och fartygsavgift bildas av fartygets nettodräktighet indelad i tio olika fartygsklasser och enligt frekvens, alltså antal anlöp fartyget gör per månad, så att de två första anlöpen under kalendermånaden betingar full avgift, medan avgiften för det tredje, fjärde och femte anlöpet sjunker med 25, 50 respektive 75 procent. Därefter befrias fartyget från dessa avgifter vid övriga anlöp under samma månad. Gods- och passageraravgifterna betalas till fullt belopp för varje anlöp.

På farledsavgiftens hela belopp beviljas en miljörelaterad nedsättning (10, 30, 90 eller 100 procent) enligt det miljöindex som registrerats för fartyget (Clean Shipping Index). Vid behov görs en indexbaserad (konsumentprisindex) höjning av priserna per enhet för de olika avgiftskomponenterna. Exempelvis 2023 uppgick höjningen till 5,1 procent. Året innan hade Sjöfartsverket intäkter från farledsavgifter till ett belopp av sammanlagt 1 255 miljoner kronor, det vill säga cirka 118 miljoner euro omvandlat till årets centralkurs.²⁸

4.3 Estlands farledsavgift

För fartyg som anlöper estniska hamnar tas farledsavgift ut (veeteetasud)) mot användning av ledning av fartygstrafiken, isbryartjänster, informationstjänster och farledernas säkerhetsanordningar.²⁹ Avgiften bestäms enligt fartygets bruttodräktighet (GT) enligt följande priser per enhet:

- kryssningsfartyg 0,12 euro,
- övriga fartyg enligt isklass
 - 1) 1A Super eller motsvarande 0,28 euro
 - 2) 1A eller motsvarande 0,30 euro och
 - 3) annan isklass eller ingen isklass 0,35 euro
- maximiavgift per anlöp är
 - tankfartyg 20 000 euro,
 - kryssningsfartyg 12 000 euro och
 - övriga fartyg 15 000 euro.

Avgiften tas ut för varje anlöp (med beaktande av tidsgränsen på 24 timmar), dock så att avgift tas ut under kalenderåret högst

- 1) 60 gånger för anlöp av passagerarfartyg eller för hälften av antalet anlöp av fartyg i tidtabellsbunden trafik (dock högst 60 gånger)
- 2) tre gånger för kryssningsfartyg och
- 3) 10 gånger för andra fartyg-

Under 2023 beviljades en nedsättning av alla avgifter. Under de år då covid-19-epidemin pågick avbröts uttaget av avgiften temporärt.

²⁸ <https://www.sjofartsverket.se/globalassets/om-oss/sjofartsverkets-arsredovisning-2022.pdf>

²⁹ <https://www.transpordiamet.ee/maa-vee-ohusoiduk/laevad/veeteetasud>

5 Utvecklingen av villkoren för handelssjöfarten i Finland

5.1 Fartygstrafikens omfattning

Farledsavgiftens egenskaper bör begrundas i förhållande till utvecklingen av handelsjöfarten.³⁰ Antalet fartyg som anlönt till finländska hamnar från utlandet har uppvisat en klar minskning två gånger under 2000-talet (figur 2). Från och med 2009 minskade antalet fartygsanlöp med nästan 10 000 jämfört med tidigare år till cirka 30 000 fartygsanlöp per år. Från och med 2020 minskade antalet fartygsanlöp på nytt och är numera 26 000–27 000 fartygsanlöp per år inom utrikesfarten. Utanför det som redovisas i figuren faller några tusen fartygsanlöp.

Den totala volymen påverkas i betydande omfattning av förändringarna i den reguljära passagerarfartygen mellan Finland och grannländerna. Som exempel kan nämnas den i ett skede täta trafiken med höghastighetsfartyg, som upphörde för cirka 15 år sedan. Covid-19-epidemin minskade trafiken med bil- och passagerarfärjor och den har fortfarande inte återhämtat sig. Trafiken med kryssningsfartyg i Östersjön försöker återerövra marknaden efter epidemin och efter att det världspolitiska läget förändrats.

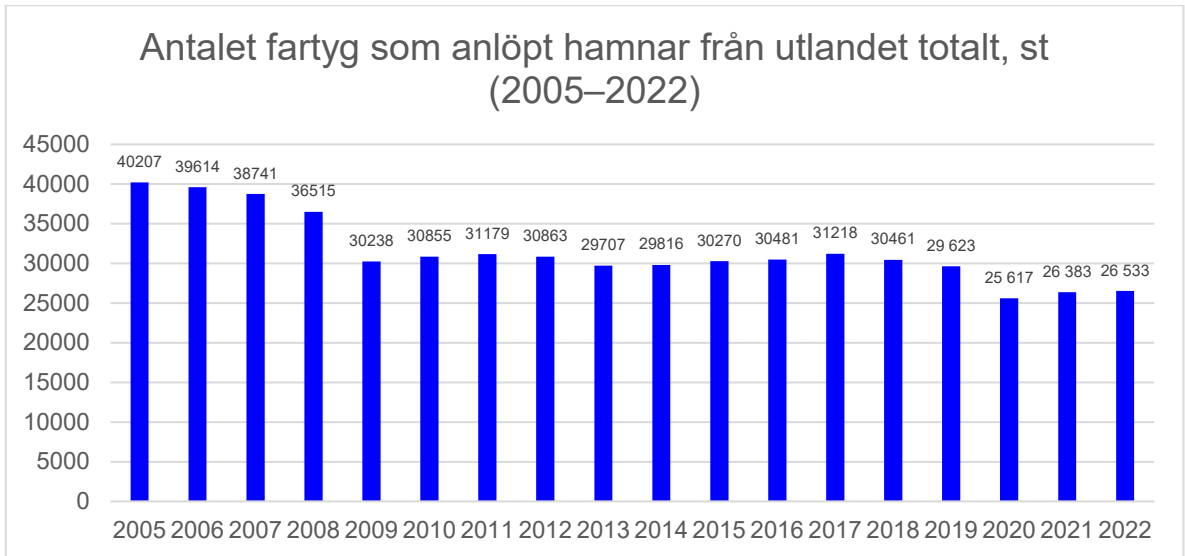
Antalet anlöp av lastfartyg påverkas av Finlands importbehov och exportframgångar. Variationen i sjötransporterna under 2000-talet är en antydning om de ekonomiska trenderna (figur 3). Antalet lastfartygsanlöp kan minska av den gradvisa ökningen av fartygs- och laststorlekarna, som också har understötts genom fördjupning av farlederna. Inom sjölogistiken strävar man också efter att fartygens lastkapacitet utnyttjas i så hög grad som möjligt. Transporterna i Saima kanal upphörde 2022. Rysslands exporttransitering via Finland har minskat och dess framtid är osäker. Nedläggningarna av industri-anläggningar har också inverkat på fartygsanlöpen. Behovet av fler transporter kan uppstå i betydande grad endast genom att nya produktionsanläggningar anläggs inom nuvarande eller nya industrisektorer eller genom betydande importorienterade förändringar i produktionen och konsumtionen. Efterfrågan på fartygstransporter i Finland uppvisar enligt trafikprognosen för de kommande decennierna en måttlig ökning.³¹

I och med den minskade handeln med Ryssland har sjötransporternas andel av transporterna till vårt land ökat ytterligare. Enligt Tullen var sjötransporternas andel av alla varutransporter inom utrikeshandeln 92,4 procent 2022, medan den 2021 var 82,4 procent. Andelen kan ha ökat ytterligare under 2023.

³⁰ Mer information: Marknadsundersökning om sjöfarten 2021. Kommunikationsministeriets publikationer 2022:6.

³¹ Prognosen baserar sig på utvecklingsprognoserna för produktionen inom de olika näringsgrenarna (Riksomfattande trafikprognoser. Traficoms forskningsrapporter och utredningar 6/2022, endast på finska med sammandrag på svenska).

Figur 2. Det årliga totalantalet fartyg som anlänt från utlandet enligt år (Statistikcentralen).



Figur 3. Sjötransporter inom utrikeshandeln enligt år (Statistikcentralen).



5.2 Miljölagstiftning

Handelssjöfartens villkor förändras på grund av den internationella klimatregleringen. Sjöfarten omfattas från och med den 1 januari 2024 av EU:s utsläppshandelssystem med stöd av direktiv EU 2023/959. På grund av de långa avstånden, sjöfartens betydande roll och vintersjöfarten kan konsekvenserna för Finlands konkurrenskraft vara relativt sett större än för andra EU-länder.³² Kostnaderna för anskaffning av utsläppsrätter har åtminstone i initialskedet uppskattats till flera hundra miljoner euro per år. Vintersjöfarten beaktas med en lättnad på 5 procent vid överlämnandet av utsläppsrätter till fartyg i isklasserna IA och IA S fram till utgången av 2030. Finland kan också besluta att utnyttja ö-undantaget, det vill säga undanta fartygstrafikförbindelser mellan Åland och det finländska fastlandet från utsläppshandeln 2024–2030. Inkomsterna från utsläppshandeln ska användas för att främja en utveckling som minskar utsläppen.

Syftet med FuelEU Maritime-förordningen (EU 2023/1805) är att öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Vissa fartygstyper åläggs skyldighet att använda landström i hamnarna.³³ Den nya regleringen ska träda i kraft vid ingången av 2025. Under det första året ska växthusgasintensiteten för fartygens energianvändning minska med två procent och år 2030 är kravet sex procent. Skyldigheten skärps stegvis. Också i denna reglering ingår lättnader i fråga om vintersjöfarten och trafiken till öar. Bränslekostnaderna för den finländska handelssjöfarten kan på grund av förordningen öka med så mycket som hundratal miljoner euro per år. Å andra sidan minskar styrningen behovet av utsläppsrätter.

Inom EU har man förhandlat om ändringar i energiskattedirektivet så att skattefriheten för marina bränslen ska slopas. Förhandlingarna pågår fortfarande. Det har till exempel lyfts fram att utsläppshandeln redan motsvarar styrningseffekterna av en eventuell energiskatt, och att det inte är eftersträvsvärt med dubbel styrning.

Åtgärder på global nivå genomförs inom ramen för IMO:s (International Maritime Organisation) klimatstrategi.³⁴ Förhandlingarna om IMO:s klimatåtgärder har pågått länge. Organisationen kommer eventuellt att föreslå en utsläppsavgift enligt utsläppsinnehållet för bränsletyper som ett av styrmedlen.

I regeringsprogrammet för Petteri Orpo har det fastställts att utsläpp i havet av fartygs sköljvatten, matavfall, vatten från svavelskrubbrar och toalettavfall förbjudas på Finlands territorialvatten. En del av dessa utsläpp är i praktiken redan förbjudna med stöd av MARPOL-konventionen³⁵, men de element som saknas genomförs med nationella utsläppsförbud genom miljöskyddslagen för sjöfarten.

³² RP 71/2023 rd, regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om utsläppshandel samt till lag om ändring av 2 och 33 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomas-sabränslen.

³³ FuelEU Maritime-förordningen från och med 2030 ålägger containerfartyg och passage-rarfartyg skyldighet att använda landström i hamn. Tillhandahållandet av landström i hamnarna främjas i sin tur genom AFIR-förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, enligt vilken fartyg ska ha tillgång till landström senast 2030.

³⁴ Resolution MEPC.377(80) 2023 IMO Strategy on reduction of ghg emissions from ships.

³⁵ Protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg.

6 Ändring av lagen om farledsavgift

6.1 Permanent halvering av avgifterna

Utgångspunkten för en permanent halvering av farledsavgiften är att den temporärt halverade prislista för farledsavgift som fortfarande är i kraft från och med den 1 januari 2015 med stöd av lag 1214/2014 och enligt ändringarna av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift (1122/2005) föreslås vara den permanenta utan att priserna ändras till någon del. Det föreslås att lagen om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift, 1121/2023, upphävs.

Det ska därmed även i fortsättningen föreskrivas om priserna per enhet för farledsavgiften enligt följande:

6 § Farledsavgiftens pris per enhet

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

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

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

I fråga om priserna per enhet för farledsavgiften ska det också i fortsättningen föreskrivas enligt följande:

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.

Det finns inte några planer på att ändra grunderna för bestämmande av farledsavgiften. Det är trots det möjligt att detaljerna i prislistan kan ses över, till exempel när det gäller maximivavgiftens nivå och de närmare tillämpningsbestämmelserna för nedsättning av

avgifter. Bedömningskriterierna kan bland annat vara jämlik behandling och jämkning av avgifter.

6.2 Intressentgruppernas förslag

Under remissbehandlingen av RP 51/2023 rd lyftes det fram vissa detaljerade ändringsförslag till bestämmelserna om farledsavgift och mer omfattande synpunkter som kommenterar farledsavgiften.

Suomen Laivameklarit ry – Finlands Skeppsmäklare rf

Enligt föreningen bör följande bestämmelser granskas i lagberedningsprojektet:

- 1) Lagen om farledsavgift 4 § (19.1.2014/1214) Avgiftsskyldig, 1 och 2 mom.

”... 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.”

Inom lagberedningsprojektet bör man se över ombudets roll som solidariskt ansvarig för avgifterna. Ett ombud eller en agent bör jämföras med en speditör. Farledsavgiften är den enda avgift av skattenatur som indrivningsmyndigheten har lagt ut till en privat aktör.

- 2) Lagen om farledsavgift 10 § Farledsavgifternas årliga maximibelopp och tilläggsavgift

”När för ett passagerarfartyg eller höghastighetsfartyg har betalats 30 farledsavgifter och för ett lastfartyg 10 farledsavgifter, är fartyget befriat från ytterligare farledsavgifter under kalenderåret i fråga. Antalet betalningar för en fartygskombination räknas på grundval av antalet anlöp för det skjutbogerande, maskindrivna fartyget. (21.12.2007/1267)”

Den övre gränsen för antalet avgiftsbelagda anlöp kan i hög grad påverka farledsavgifterna på årsnivå för ett enskilt fartyg. För fartyg i reguljär trafik betalas farledsavgifterna i allmänhet redan i början av året, varefter fartyget får betalningsbefrielse för resten av året. Detta gynnar reguljär trafik och försätter andra i en ojämlig ställning.

Räkningen av hamnanlöpen borde alltid börja från det första anlöpet och fortgå 12 månader framåt, och inte nollställas kalenderårsvis. Detta skulle möjliggöra ett mer omfattande utbud av fartyg på transportmarknaden för Finlands export- och importbehov.

- 3) Lagen om farledsavgift 5 § (19.1.2014/1214) Farledsavgift, 6 mom.

”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.”

Tolkningen av lagen om farledsavgift bör ses över på nytt och författningen göras entydig i fråga om när ett fartyg får anlöpa en hamn eller ankarplats utan att betala farledsavgift. För närvarande tas farledsavgift alltid ut när ett fartyg överskrider gränsen för Finlands territorialvatten, oberoende av om fartyget anlöper en hamn till exempel endast för att ta bränsle.

Dessutom lyfter föreningen fram en jämförelse av definitionerna av anlöpshamn för fartyg som ska börja tillämpas i utsläppshandeln inom sjöfarten med de definitioner som finns i lagen om farledsavgift.

Den konstaterar att anlöpshamn kommer att definieras som

- den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods
- den hamn där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget
- den hamn där ett offshorefartyg lägger till för att avlösa sin besättning

Det som kommer att undantas är anlöp

- för uppehåll enbart för att tanka eller fylla på varor,
- för att avlösa personal på ett annat fartyg än ett offshorefartyg
- för att angöra en torrdocka eller reparera fartyget, dess utrustning, eller både och
- för uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation
- för omlastning mellan fartyg utanför hamnen
- för uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser
- för uppehåll av containerfartyg i en närliggande containeromlastningshamn

Skogsindustrin rf

Skogsindustrin rf har lyft fram följande:

- det är nödvändigt att bedöma hur farledsavgiftssystemet fungerar på ett sådant sätt att en (permanent) halvering främjar villkoren för en störningsfri handels- och vintersjöfart och förutsägbarheten för dessa och att den insamlade finansieringen till fullt belopp ska anvisas för produktion och utveckling av tjänster inom sjöfarten och vintersjöfarten. Systemet med farledsavgifter ska fortsättningsvis sporra till goda förutsättningar för fartygens isgående i Östersjön.

Dessutom lyfte föreningen fram att:

- det behöver bedömas om det finns grunder för att revidera kriterierna för systemet med farledsavgifter så att konsekvenserna av förändringarna i den ryska handelssjöfarten för särskilt marknaden för containerfrakt i Östersjön beaktas. Eftersom farledsavgiften för närvarande är bunden till enskilda fartyg, bör man i fortsättningen bedöma möjligheterna för containerfartygsrederierna att fylla kvoten för antalet anlöp med anlöp av systerfartyg för att sporra containerfrakten till och från Finland.

Finlands Transitotrafikförening rf

Finlands Transitotrafikförening rf anser att halveringen av farledsavgiften har behandlat olika fartyg olikvärdigt och missgynnat transitotrafiken.

Synpunkter i fråga om trafiken på de inre vattenvägarna

Enligt Suomen Sisävesiliitto ry:s ståndpunkt har systemet med farledsavgifter skapat ett hinder för utvecklingen av trafiken på de inre vattenvägarna och dess koppling till internationell logistik. Enligt föreningen har systemet stött verksamhet via kusthamnar och infrastruktur för landtransport i stället för via rutter på de inre vattenvägarna och hamnarna längs dem genom att styra den industriella utvecklingen på ett sätt som haft negativ inverkan på inlandet. Samtidigt har Finlands logistiska kostnader ökat. I yttrandet efterlystes samordning av närsjöfarten och trafiken på de inre vattenvägarna.

Vattenvägar i Finland rf har understött en fortsatt halvering av farledsavgiften utan att framföra några särskilda synpunkter med avseende på trafiken på de inre vattenvägarna.

Andra synpunkter

Intressentgrupperna har under årens lopp lagt fram vissa förslag till ändring av detaljerna när det gäller farledsavgiften. Förslagen beskrivs i det följande delvis kompletterade med tjänstemannainlägg.

Det halverade maximibeloppet för farledsavgiften för lastfartyg (53 875 euro) kan upplevas vara rätt högt. De högsta avgifterna gäller bland annat stora bulkfartyg som under tider med öppet vatten transporterar återvinningsmaterial av ringa värde till eller från landet. En sänkning av maximiavgiften för lastfartyg kan främja vissa industriers konkurrenskraft till och med fastän antalet fartygsanlöp ökar. Å andra sidan uppgår till exempel laster från tankfartyg som betalar maximiavgifter inte till helt obetydliga värden. Vissa av de fartyg som betalar de högsta avgifterna anlöper under vintersäsongen och behöver isbrytning.

Betalningsbördan när det gäller återkommande anlöp som prissätts enligt den högsta avgiften för stora kryssningsfartyg som anlöper finländska hamnar under sommarsäsongen (22 250 euro) kan bli rätt stor. Dessa fartyg transporterar turister som genererar inkomster till anlöpshamnarna. Fartygen belastar inte de tjänster som krävs i fråga om vintersjöfarten. Prissättningen kan minska antalet fartygsanlöp och destinationshamnar. En begränsning av antalet avgifter kan eventuellt öka antalet anlöp och destinationshamnar. Den förändrade marknaden för kryssningsfartyg i Östersjön kan kräva att Finland görs mer attraktivt.

Det är möjligt att överväga om det fortfarande är motiverat att bevilja nedsättningar för exporttransiteringar. Detta har också att göra med kostnaderna för järnvägsinfrastrukturens underhåll och kapacitet. Å andra sidan har marknadssegmentet bidragit till att näringsverksamhet etablerats i Finland.

Största delen av fiskefartygen (fartyg som bedriver fiske) undviker farledsavgift på grund av de begränsningar som gäller fartygens storlek. Det är dock möjligt att fångsten i vissa situationer inte förs in i Finland av ekonomiska orsaker, eftersom farledsavgift

ska tas ut för större fiskefartyg. De negativa konsekvenserna för näringsverksamheten kan eventuellt undanröjas genom en ändring av farledsavgiftens tillämpningsområde.

6.3 Myndigheternas framställningar

Enligt Tullen bör 3, 13 och 33 § i lagen om farledsavgift bedömas med hänseende till deras aktualitet i fråga om elektronisk delgivning och eventuella andra ändringar i den nationella lagstiftningen (bland annat ändringen av tullagen 304/2016). Man bör ta i beaktande vad ersättandet av datasystemet för hamntrafiken, Portnet, med det nya Nemo-systemet och de reformer som hänför sig till det innebär. Dessutom bör bestämmelserna i lagens 21 §, som gäller hörande av avgiftsskyldig, samt behovet av att närmare definiera begreppet "samma resa" i lagen bedömas.

7 Konsekvenser

7.1 En tillförlitlig avgiftsnivå

De upprepade förlängningarna av den temporära halveringen av farledsavgiften har ur handelssjöfartsaktörernas synvinkel blivit ett skadligt kortsiktigt tillstånd som leder till osäkerhet. Den förlängda temporära halveringen för 2024–2027 ger för sin del ett längre perspektiv och minskar osäkerheten. Å andra sidan är i synnerhet utländska rederier och transportköpare inte nödvändigtvis i någon större utsträckning medvetna om att farledsavgiften grundar sig på temporär lagstiftning. En övergång till den högre farledsavgift som föregick halveringen eller en avgift som skulle bestämmas i stället för den halverade avgiften uppfattas som något som skulle ha ogynnsam inverkan och öka de logistiska kostnaderna.

I och med att de halverade avgifterna nu blir permanenta blir utsikterna för farledsavgiftens fortsatta nivå också stabilare, vilket inverkar på utarbetandet av transportavtalen. Att farledsavgiften förblir oförändrad kan dock inte garanteras för en längre tid. Eventuella ändringar i beskattningen beror på politiska riktlinjer. Om nivån på farledsavgiften och de inkomster som uppbörden ger fortfarande kopplas till vissa statliga utgiftsposter på samma sätt som hittills, finns det en allmänt etablerad grund för bedömning och prognostisering av eventuella ändringar.

7.2 Utfallet av styrmålen

När det gäller målen för styrningen av farledsavgiften innebär en permanent halvering av avgiften att de ekonomiska incitamenten för fartygens lämplighet för vintertrafik och den regelbundna fartygstrafiken förblir på den nivå som har gällt för de kommande åren från och med 2015. Incitamentens styrka är klart lägre jämfört med den tidigare farledsavgiften till fullt belopp eller avgiftsnivåer som dimensioneras enligt statens nuvarande utgifter.

Riksdagens kommunikationsutskott ansåg i sitt senaste betänkande om fortsatt temporär halvering av farledsavgiften³⁶ det vara viktigt (i vetskap om hur den permanenta halveringen framskrider) att farledsavgiftssystemet innehåller bestämmelser om vissa lättnader, såsom en övre gräns för anlöp och en övre gräns för antalet betalningar under ett kalenderår. Vidare framhöll utskottet att det är viktigt att farledsavgifterna inte i alltför stor utsträckning belastar fartyg som regelbundet eller ofta använder en viss farled. Utskottet ansåg det viktigt också med tanke på tryggandet av Finlands försörjningsberedskap att de högre byggnads-, bränsle- och övriga driftskostnaderna för fartyg med högre isklass kompenseras genom en lägre farledsavgift. Detta är enligt utskottet särskilt viktigt med tanke på den finländska sjöfarten, rederiernas investeringar och Finlands försörjningsberedskap.

³⁶ KoUB 4/2023 rd, RP 51/2023 rd. Även PR 56/2023 rd, plenum den 15 november 2023, punkt 7. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift.

Lämplighet för vintertrafik

Under de senaste 10 åren har fartygens isklasser försämrats och utvecklingen väntas fortsätta vid kommande fartygsinvesteringar. Systemet med farledsavgift kan sannolikt inte bromsa utvecklingen avsevärt, eftersom rederiernas incitament att minimera den totala energiförbrukningen under året är mycket starkt på grund av den allt tydligare miljöstyrningen. Även om halveringen av farledsavgiften har försvagat styrningen av lämpligheten för vintertrafik, leder den inte i sig till att fartygsbeståndets lämplighet för vinterförhållanden försämrats. Den påverkas av de planerade lösningarna för nya fartyg, som i sin tur reagerar på energikostnaderna för fartygen. Farledsavgiftens indelning enligt isklass signalerar dock även i fortsättningen vikten av lämplighet för vintertrafik och kompenserar rederiernas satsningar på denna.

Man måste dock förbereda sig på att utvecklingen av fartygsbeståndet leder till att farleder måste öppnas av isbrytare och att behovet av assistans ökar. Detta leder i sin tur till ökade statliga utgifter och ett ökat kalkylerat underskott i intäkterna från farledsavgifter. Rederierna kan inte helt och hållet bortse från vinterns betydelse för att över huvud taget upprätthålla förmågan att bedriva trafik året om, och man måste även i fortsättningen satsa på isförstärkning. Fartyg med bästa möjliga förmåga att gå i is kan dock minska.

Om det görs sådana ändringar som lindrar avgiftsbördan i maximiavgifterna för de största lastfartygen och i den övre gränsen för antalet avgifter för kryssningsfartyg, kan det öka antalet anlöp i finländska hamnar av fartyg i svag isklass och fartyg utan isklass. Dessa anlöp genomförs dock när det är öppet vatten och belastar inte vintersjöfarten. Trafikledsverkets föreskrifter om vintertrafik avråder från anlöp av fartyg som inte är rustade för isförhållanden när sådana råder.

Reguljär trafik

Några särskilda förändringar i andelen fartyg i reguljär trafik av alla fartygsanlöp har inte observerats under den tid farledsavgiften varit halverad. I den trafik enligt tidtabell som bedrivs med bil- och passagerarfärjor på Östersjön har man kunnat se hur smittläget påverkat efterfrågan på resor. Farledsavgiften har inte haft någon inverkan på den. Det finns behov av reguljära transporter inom de olika industrisektorerna och handeln. Avgiftstaken minskar avgiftsbördan för fartyg som går i tät trafik. Farledsavgiftens relativa ekonomiska betydelse minskar ju fler anlöp samma fartyg gör under kalenderåret när det väl befriats från farledsavgift. Det har inte undersökts om detta leder till att befraktningen koncentreras till enskilda lastfartyg. Fartygen rör sig i första hand på de villkor befraktningsbehoven ställer. Vissa av intressentgrupperna har dock framfört att det finns situationer där fartyg hålls i trafik vars egenskaper inte är helt ändamålsenliga med tanke på behovet av transporter. Farledsavgift tas ut för ett fartyg som bättre motsvarar behovet, men det lönar sig inte att ta ett fartyg ur trafik som redan befriats från eller kommer att befrias från farledsavgifter. Samma överväganden kan inträda i situationer där det av en eller annan orsak (till exempel ändringar i kapacitetsbehovet, underhåll eller längre dockning eller ibruktage av ett nytt fartyg) är motiverat att byta ut ett fartyg på en linje för reguljär bil- och passagerarfärjetrafik mot ett annat fartyg mitt under kalenderåret. Den halverade farledsavgiften har visserligen sänkt tröskeln för sådana överväganden.

Annan styrning

Att främja sjöfarten på de inre vattenvägarna genom befrielse från farledsavgift har i praktiken ingen betydelse för utrikestrafiken så länge som Saima kanal inte kan utnytt-

jas. Nivån på farledsavgiften har betydelse närmast i situationer där avgiftsbelagda fartygsanlöp i kusthamnar och avgiftsbefriade fartygsanlöp i insjöhamnar konkurrerar om samma transporter.

I och med att antalet transiteringar minskat har farledsavgiftens betydelse för att styra valet av rutter och gynna den finländska logistikbranschen också minskat. En nedsättning kan upprätthålla konkurrenskraften för de rutter som går genom Finland i fråga om de återstående frakterna. I praktiken har alla transitotransporter för export gått via järnväg från östgränsen till finländska hamnar.

7.3 Kostnader för logistik

Farledsavgiften överförs i praktiken alltid på fakturorna för de kunder som beställt lasten via rederierna och på biljettpriser och transportavgifter för fordon och släpvagnar. I vissa situationer antecknas särskilda villkor i fråga om myndighetsavgifter och skatter i transportavtalen mellan rederiet och transportkunden. I övrigt förs farledsavgifterna över på rederiernas prissättning av tjänster och utgör en post som inte specificeras utåt.

Farledsavgifterna för lastfartyg, under de senaste åren 35,4–40,1 miljoner euro, hänförs beroende på år och med beaktande av transiteringen till godstransporter till ett värde av 90–100 miljoner ton, och avgiften är då i genomsnitt några tiotals cent per transporterat ton. Den kostnadsökning som farledsavgiften innebär i förhållande till lastens värde kan 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 varorna transporterades närmast utan undantag 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. År 2022 reste sammanlagt 12,8 miljoner passagerare med fartygen. Flera miljoner personbilar, bussar, lastbilar, släpvagnar och andra transportmedel transporterades. Grovt taget kan farledsavgiftens betydelse per passagerare uppskattas vara något under en euro.

Om man för jämförelsens skull antar att halveringen av farledsavgiften skulle upphöra och nivån på avgiften dimensioneras så att den motsvarar statens nuvarande utgifter, förutsätter full kostnadsmotsvarighet att de halverade priserna per enhet höjs till mer än det dubbla, när också minskningen av fartygsanlöpen beaktas.

Den klimatstyrning som håller på att inledas inom sjöfarten är både som enskilda åtgärder och totalt sett så stark att en nedsättning eller ens ett slopande av farledsavgiften inte kan kompensera merkostnaderna annat än i liten utsträckning.

7.4 Intäkter av farledsavgifter och fastställande av avgifternas nivå

En permanent halvering av farledsavgiften gör att statens intäkter av farledsavgiften fortsätter att ligga på ungefär samma nivå som hittills sedan 2015 (45–52 miljoner euro/år). Intäkterna från farledsavgifter kommer 2023 att ligga närmare 45 miljoner euro

på grund av den svaga ekonomin. Om den ekonomiska utvecklingen inte vänder i mer positiv riktning, torde avgiftsintäkterna 2024 också bli små. Förändringarna i handeln med Ryssland ledde till att fartygstrafiken lades om och i någon mån till nya fartygstransporter. Omläggningen av fartygstrafiken ökar dock inte intäkterna från farledsavgifter. Samtidigt ledde den minskade transittrafiken till att intäkterna av avgiften minskade.

Även om den ekonomiska utvecklingen vänder uppåt, kan intäkterna från farledsavgifterna inte förväntas öka i någon betydande grad från det nuvarande när samma nedsatta priser fortfarande råder. Några förväntningar om en betydande ökning av fartygstrafiken råder inte med tanke på Finlands nuvarande industriella struktur och transportbehov. Endast en betydande ökning av exporten av massproducerade varor eller av råvaror eller ett betydande behov av nya råvaror kan öka lastfartygstrafikens omfattning och intäkterna av farledsavgifter.

Att covid-19-epidemin inte längre pågår kan göra att intäkterna av farledsavgifter för kryssningsfartyg ökar. Antalet passagerare och fordon som bil- och passagerarfärjorna i Östersjön transporterar kan också återgå till de nivåer som rådde före den kris epidemin innebar. Att fartygens beläggning eller turer ökar påverkar dock inte direkt intäkterna från farledsavgifterna. Det internationella säkerhetsläget är utmanande med tanke på resandet på Östersjön och i synnerhet kryssningarna.

I samband med den permanenta halveringen av farledsavgiften slopas begreppet halverad farledsavgift. Den har en cirka 10 år gammal kvantitativ koppling till de sänkta priserna i förhållande till beloppet av statens utgifter och underskottet i de inkomster som flyter in. Det är trots det skäl att begrunda vad som i fortsättningen ska ligga till grund för bedömningen av behovet att ändra priserna och fastställandet av priserna per enhet.³⁷ Detta bör också tas in i motiveringen till lagen.

Det är möjligt att också i fortsättningen koppla bedömningen av priserna för farledsavgiften till granskningen av de angivna statliga utgifterna och målen för styrningen av farledsavgiften. Uppskattningar och förslag som gäller de statsfinansiella målen och styrmålen föreslås grunda sig på regeringens prövning.

7.5 Påförande av farledsavgift och lagberedning

Om det inte görs några betydande ändringar i farledsavgiftens grundläggande egenskaper, medför den ändring som gör den nuvarande halveringen av priserna för farledsavgiften permanent inte några administrativa konsekvenser för påförandet av farledsavgift. Eventuella ändringar i detaljerna i priserna för farledsavgiften (t.ex. eventuella ändringar som jämkar avgifterna i vissa situationer) bör genomföras så att de inte ger möjlighet till tolkningar. I synnerhet eventuella ändringar i tillämpningsområdet för

³⁷ Nivån på den farledsavgift som ska tas ut baserar sig på en lång tradition av att de statliga utgifter som ska täckas indelas enligt olika transportslag och fartygstyper och vidare ner till priser per enhet per nettoton. Det är i princip möjligt att göra en sån indelning på många olika sätt. Den gällande prislistan har tidvis ändrats med betoning på olika faktorer och enligt nya kriterier. När priserna per enhet har bestämts har man inte försökt modellera mer ingående hur olika fartyg föranleder staten utgifter (beroende av motprestationer) för när de använder farleder, tjänster för ledning av fartygstrafiken eller isbrytning.

farledsavgiftens är alltid förenade med en risk för att nya tolkningar uppstår och detta bör undvikas.

Att den temporära lagstiftningen om farledsavgiftens nivå slopas minskar den återkommande bördan av lagberedning och beslutsfattande i statsrådet och riksdagen. Nivån på farledsavgiften och innehållet i lagen om farledsavgift ska dock i fortsättningen med vissa intervaller bedömas vid beslutsfattandet i samband med statsbudgeten.

7.6 Bedömning av statligt stöd

I artiklarna 107–109 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) fastställs EU:s regler för statligt stöd. Enligt artikel 107.1 är stöd som ges av en medlemsstat, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna viss produktion, i princip oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Reglerna för statligt stöd gäller åtgärder genom vilka den offentliga sektorn beviljar företag stöd eller andra förmåner.

Förutsättningarna för statligt stöd (107.1 i FEUF) uppfylls, om åtgärden har beviljats finansiering av offentliga medel, om den ger företaget selektiv ekonomisk fördel, snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen och om den påverkar handeln mellan EU:s medlemsstater.

Också en åtgärd som innebär en skattemässig fördel och som visserligen inte innebär en överföring av statliga medel, men som försätter mottagarna i en ekonomiskt fördelaktigare ställning än andra beskattningsbara personer, kan ge mottagarna en selektiv fördel och ska därför anses utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF. En skatteförmån som grundar sig på en åtgärd med allmän räckvidd som utan åtskillnad är tillämplig på alla ekonomiska aktörer utgör däremot inte statligt stöd i den mening som avses i bestämmelsen.

När det gäller den permanenta halveringen av farledsavgiften har det preliminärt bedömts att den inte strider mot EU:s lagstiftning om statligt stöd och artikel 107.1 i EUF-fördraget. Åtgärden anses inte gynna vissa företag eller viss produktion i förhållande till andra företag eller annan produktion. Om det beviljas nya lättnader i farledsavgiften eller andra nedsättningar som motsvarar lättnaderna, bedöms deras förenlighet med lagstiftningen om statligt stöd separat.

I de regeringspropositioner som gällde behandlingen av tidigare ändringar i lagen om farledsavgift och halveringen av farledsavgiften eller i utlåtandena om dem har man inte lyft fram utmaningarna i anslutning till lagstiftningen om statligt stöd. I vissa utlåtanden har man lyft fram behovet av att bedöma eventuell ojämlikhet och ineffektivitet i beskattningen av olika sektorer också i fråga om den sänkta farledsavgiften.

8 Remissvar

<Kompletteras med remissvaren efter remissbehandlingen och hörandet.>

9 Sammanfattning

Den temporära halveringen av farledsavgiften inleddes den 1 januari 2015 och dess giltighetstid har förlängts upprepade gånger. Denna temporära prislista är den som tillämpats längst utan ändringar i priserna per enhet under hela den tid lagen om farledsavgift, som ursprungligen stiftades 1981, har varit gällande. Den temporära lagens giltighetstid har senast förlängts från och med den 1 januari 2024 och gäller till och med den 31 december 2027.

I och med den föreslagna permanenta halveringen upphävs den temporära lagen. Avsikten är att den permanenta lagändringen ska träda i kraft vid ingången av 2025. Enligt förslaget ska farledsavgifter förbli på samma nivå som den har varit under hela den tid den varit halverad. Motiverade finjusteringar kan vid behov göras i detaljer som tillämpningsområdet, maximiavgifterna, högsta antalet avgiftsbelagda anlöp och avgiftslättnaderna.

Med tanke på en permanent halvering är det viktigt att bedöma möjligheterna att med hjälp av farledsavgiften

- styra fartygens egenskaper att upprätthålla lämplighet för vintertrafik,
- styra fartygstrafikens regelbundenhet och upprätthålla servicenivån inom logistiken,
- kompensera kostnaderna för miljöstyrningen inom sjöfarten,
- påverka Finlands internationella konkurrenskraft och
- svara för utgifterna för myndighetstjänsterna inom handelssjöfarten

Fartygens lämplighet för vintertrafik och reguljär trafik har uppfyllts väl under årtiondena, även om realiteterna i de nordliga förhållandena, logistikbehoven, den finländska sjöfartsmarknaden och myndighetsföreskrifterna för vintertrafiken har inverkat mer på den än farledsavgiften. Behovet av och metoderna för styrning av Finlands marina logistik måste dock bedömas, eftersom rederiernas reaktioner på den miljöstyrning som kommer att inledas kan förändra fartygsbeståndets egenskaper och hur fartygen används. Också frågor som gäller försörjningsberedskapen har lyfts fram på grund av den internationella politiska utvecklingen.

Styrkan i den ekonomiska styrningen av farledsavgiften mattades av i samband med halveringen av farledsavgiften. Det torde dock inte ha lett till den gradvisa försämringen av fartygsflottans förmåga att gå i is. Farledsavgiftens prisindelning kompenserar fortfarande kostnaderna för byggande och drift av fartyg i bättre isklasser. Också det högsta antalet avgiftsbelagda anlöp kompenserar investeringar i och regelbunden användning av den fartygsflotta som betjänar Finland.

Halveringen av farledsavgiften har sänkt kostnaderna för fartygstrafiken med flera tiotals miljoner euro per år jämfört med att avgiftens nivå skulle motsvara myndighetsutgifterna för att tillhandahålla tjänster för handelssjöfarten. Ingen ytterligare lättnad eller ens ett slopande av farledsavgiften är till sin omfattning tillräcklig för att kompensera kostnaderna för utsläppshandeln och de förnybara bränslena annat än i liten utsträckning. Däremot kan statens förmåga att satsa på tjänster för handelssjöfarten försämrats. Farledsavgiften utgör en relativt liten del av befraktningskostnaderna för den finländska utrikeshandeln. En betydande del av farledsavgifterna betalas inom persontrafiken.

I priserna för farledsavgiften ingår utöver halveringen även andra lättnader. Att farledsavgift tas ut på samma grunder oberoende av havsområde och mängden offentliga

tjänster som fartyget utnyttjar jämnar ut de logistiska förhållandena i Finlands olika regioner. Befrielsen från farledsavgift för trafiken till hamnar längs de inre vattenvägarna har dock förlorat sin betydelse när Saima kanal inte kan utnyttjats.

Farledsavgiftens direkta koppling till mängden och kvaliteten på de offentliga tjänster som tillhandahålls handelssjöfarten försvagades efter det att farledsavgiften började tas ut som skatt och den inte längre utgjorde en del av inkomsterna för den myndighet som tillhandahöll tjänsterna. Den halverade farledsavgiften har inte ens kalkylmässigt sett utgjort en fullständig ekonomisk grund för det faktiska serviceutbudet. I praktiken fattas besluten om serviceutbudet dock utan att intäkterna från farledsavgifterna påverkar myndigheternas anslag och kvalitativa mål. En bokstavig tolkning av begreppet halverad farledsavgift bör frångås. I fortsättningen är det möjligt att bedöma förhållandet mellan avgiftsinkomsterna och de utgifter som de ska jämföras med samt det mål som uppställts för detta förhållande utan att det avgör benämningen på skatten.

Farledsavgiften innefattar korssubventionering bland annat i fråga om fartygens lämplighet för vintertrafik, trafikperioder och trafik på olika havsområden. I synnerhet trafiken med de största fartygen under perioder med öppet vatten kan innebära rätt höga farledsavgifter utan att vintersjöfartens tjänster utnyttjas. Trafiken i Bottniska viken drar kanske större nytta av de tjänster för sjöfarten som staten tillhandahåller än trafiken i de sydligare havsområdena. De särskilda nedsättningarna av farledsavgifterna bör inte längre öka avsevärt, om man vill trygga farledsavgiftens fiskala betydelse.

Att maximiantalet avgiftsbelagda anlöp är bundna till kalenderåret kan leda till situationer där ett fartyg med upprepade anlöp inte beviljas befrielse från avgifter efter det tionde eller trettionde anlöpet på grund av att årsskiftet infaller.

Det är möjligt att det förekommer situationer där farledsavgiften missgynnar den finländska värdekedjan. Dessa kan gälla maximiavgifterna för de största lastfartygen och kryssningsfartygen samt till exempel farledsavgiften för stora fiskefartyg, vilket leder till att transporter och möjligheter till ekonomisk omsättning inte realiserar.

Farledsavgiftens egenskaper som styrmedel ska även i fortsättningen bedömas med jämna mellanrum, till exempel en gång under varje regeringsperiod med avseende på kostnadsutvecklingen inom handelssjöfarten, den allt starkare miljölagstiftningen och utvecklingen av Finlands logistiska ställning. Den statsfinansiella betydelsen av intäkterna av farledsavgifter bör fortfarande bedömas i förhållande till utgifterna för de tjänster som tillhandahålls handelssjöfarten och även till statens skatteinkomster totalt sett. Om man inte håller fast vid de nuvarande ekonomiska bedömningsgrunderna för farledsavgiften, skulle farledsavgiftens framtid vara beroende av slumpmässighet.

Ändringarna i lagen om farledsavgift har under lång tid beretts av kommunikationsministeriet med finansministeriets föredragningsställstånd. Det kan vara motiverat att bedöma om detta förfarande ska fortgå i samband med att lagen om farledsavgift ändras permanent.

<Kompletteras efter remissrundan.>

