

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om farledsavgift **UTKAST**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om farledsavgift ändras så att farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp höjs.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2025 och avses bli behandlad i samband med den.

De föreslagna lagändringarna avses träda i kraft den 1 januari 2025.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Beredning	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget	3
3 Målsättning	7
4 Förslagen och deras konsekvenser	7
4.1 De viktigaste förslagen	7
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	8
5 Alternativa handlingsvägar	11
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	11
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	11
6 Remissvar	11
7 Specialmotivering	12
8 Ikraftträdande	12
9 Verkställighet och uppföljning	12
10 Förhållande till andra propositioner	12
10.1 Samband med andra propositioner	12
10.2 Förhållande till budgetpropositionen	12
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	12
LAGFÖRSLAG	14
om ändring av lagen om farledsavgift	14
BILAGA	16
PARALLELTEXT	16
om ändring av lagen om farledsavgift	16

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

För fartyg som bedriver handelssjöfart på Finlands territorialvatten ska betalas farledsavgift till staten enligt lagen om farledsavgift (1122/2005). Bestämmelserna om farledsavgift grundar sig på skattelagstiftningen. Farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp halverades från och med den 1 januari 2015 genom lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014). Giltighetstiden för de temporära priserna per enhet och maximibeloppen har förlängts flera gånger genom ikraftträdandebestämmelsen. Den gällande bestämmelsen (1122/2023) trädde i kraft den 18 december 2023 och är i kraft till och med den 31 december 2027.

Vid regeringens ramförhandlingar den 15–16 april 2024 beslutade statsminister Petteri Orpos regering om åtgärder för att balansera de offentliga finanserna. Som en åtgärd beslutade regeringen att farledsavgifterna ska återställas till fullt belopp från och med 2025. I denna proposition föreslås det att farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp höjs genom en ändring av lagen om farledsavgift och att den ikraftträdandebestämmelse som gäller farledsavgiftens temporära priser per enhet och maximibelopp upphävs. Lagförslaget ska behandlas hösten 2024 i samband med budgetpropositionen för 2025. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2025.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

Regeringens proposition var på remiss...

Beredningsunderlaget till propositionen finns i den offentliga tjänsten på adressen [Ändring av lagen om farledsavgift för att ta ut farledsavgift till fullt belopp och upphävande av den temporära lagstiftningen om farledsavgift – Statsrådet](#) (LVM016:00/2024).

2 Nuläge och bedömning av nuläget

Farledsavgiften tas ut enligt gällande prislista på basis av fartygstyp (lastfartyg eller passagerarfartyg), isklass och nettodräktighet. För avgiften har fastställts ett maximibelopp enligt fartygstyp. Antalet avgifter för enskilda fartyg begränsas i fråga om passagerarfartyg till högst 30 avgifter och i fråga om lastfartyg till högst 10 avgifter under ett kalenderår. För lastfartyg beviljas nedsatt avgift när fartyget inte går med full last (50 eller 75 procent beroende på lastningsgrad) och när fartyget transiterar last i exportriktningen (50 procent). Tullen verkställer årligen 6 000–7 000 första uttag av farledsavgifter beroende på den totala trafikvolymen och fartygens trafikeringsfrekvens.

Intäkterna av farledsavgifterna redovisas i statsbudgeten som medel med allmän täckning och används för att täcka statens utgifter. De intäkter av farledsavgiften som eftersträvas och prislistan har ställts i relation till statens utgifter för de tjänster som produceras för handelssjöfarten vid kusten (farledshållning, isbrytning, ledning av fartygstrafiken och sjömätning). Intäkterna

av farledsavgiften påverkas förutom av den gällande prislistan också av fartygstrafikens omfattning, den reguljära trafikens andel, fartygens isklasser och nettodräktighet samt av de nedsatta avgifterna för lastfartyg. Före halveringen av farledsavgiften har priserna per enhet höjts eller sänkts så att intäkterna av avgifterna motsvarar utgifterna. Under den tid avgifterna har varit halverade har man gjort betydande avkall på inkomst målet. Genom farledsavgiftens prisindelning enligt isklass och avgiftstaken har man strävat efter att sporra Finlands handelssjöfart till att använda fartyg som kan bedriva vintertrafik och till reguljär trafik. De lägre farledsavgifterna för högre isklasser kompenserar de högre investerings- och driftskostnaderna för fartygen. Avgiftstaken minskar den ekonomiska bördan av farledsavgifterna under kalenderåret.

Halveringen av farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp föreskrevs ursprungligen gälla åren 2015–2017 för att kompensera de kostnadskonsekvenser för sjöfarten som svaveldirektivet, som trädde i kraft 2015 (lag 1214/2014), förväntades ha. Alla priser per enhet sänktes, men priserna per enhet för lastfartyg i högre isklasser sänktes mer än priserna per enhet för passagerarfartyg, fartyg i låg isklass eller fartyg utan isklass. Avgifternas maximibelopp halverades linjärt. Giltighetstiden för halveringen av farledsavgiften har förlängts fem gånger utan att prislistan eller grunderna för farledsavgiften ändrats på något annat sätt (lagarna 896/2017, 904/2018, 997/2020, 1000/2021 och 1122/2023). Den huvudsakliga motiveringen har varit att upprätthålla Finlands internationella konkurrenskraft. Man har också beaktat de ekonomiska utmaningar som covid-19-pandemin medförde för näringarna och deras återhämtning från den. Den nuvarande halveringen av farledsavgiften föreskrevs gälla från och med den 18 december 2023 fram till utgången av 2027. Farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp har inte ändrats under den tid den temporära lagstiftningen har varit i kraft. Utan en fortsatt halvering skulle farledsavgiften efter det att den temporära lagen har upphört att gälla antingen tas ut enligt den prislista som gällde 2014 eller så skulle det föreskrivas om en ny prislista för farledsavgifterna.

Farledsavgiftens priser per enhet 2012–2014 och från och med den 1 januari 2015.

Priser per enhet	Farledsavgift 2012–2014		Farledsavgift fr.o.m. den 1 januari 2015 (ändringen inom parentes)	
	Lastfartyg	Passagerarfartyg	Lastfartyg	Passagerarfartyg
Euro/netton/isklass				
I A Super	1,277	0,860	0,470 (-63,2 %)	0,625 (-27,3 %)
I A	2,389	1,694	1,098 (-54,0 %)	1,294 (-23,6 %)
I B och I C	4,821	2,919	2,578 (-46,5 %)	2,358 (-19,2 %)
II och III	6,918	4,878	4,381 (-36,7 %)	4,169 (-14,5 %)
Kryssningsfartyg		1,045		0,911 (-12,8 %)
Höghastighetsfartyg		6,303		5,381 (-14,6 %)
Pråmar	3,473		2,107 (-39,3 %)	
Avgiftens maximibelopp, euro/anlöp				
Lastfartyg	107 750		53 875 (-50 %)	
Passagerarfartyg		32 430		16 215 (-50 %)
Kryssningsfartyg		44 500		22 250 (-50 %)

De enskilda farledsavgifterna enligt de halverade priserna varierar beroende på fartygstyp, isklass och nettodräktighet från några hundra eller tusen euro upp till ett maximibelopp. Farledsavgifterna är mycket olika på grund av betydande skillnader i fartygens nettodräktighet. Den övre gränsen för antalet avgiftsbelagda anlöp begränsar avsevärt farledsavgifterna för fartyg i

reguljär trafik under ett kalenderår. Farledsavgifterna för fartyg med den högsta trafikeringsfrekvensen betalas redan i början av året och fartyget beviljas avgiftsbefrielse för resten av året.

Åren 2020–2023 kom cirka 75–78 procent av intäkterna av farledsavgiften från lastfartyg. Passagerarfartygarnas andel var 19–23 procent. Kryssningsfartygens andel var 1–6 procent (tidigare år cirka 10 procent). Sett utifrån isklass betalades den största andelen av farledsavgifterna, 34–42 procent, av fartyg som hör till den näst högsta isklassen I A. Andelen för fartyg ur den högsta isklassen I A Super var 17–19 procent. De avgifter som betalades av fartyg under finsk flagg utgjorde 13–17 procent av de årliga intäkterna av farledsavgifter 2020–2023. Andelen för fartyg under andra flagg var 83–87 procent. Exempelvis år 2023 betalade sammanlagt 44 flagg-stater farledsavgifter för fartyg.

Intäkter av farledsavgiften enligt fartygstyp och isklass, första uttag 2020–2023 (Tullen).

	2020, euro	Andel, %	2021, euro	Andel, %	2022, euro	Andel, %	2023, euro	Andel, %
Fartygstyp								
Kryssningsfartyg	484 372	1,0	388 146	0,9	3 108 663	5,8	1 689 965	3,5
Passagerarfartyg	10 955 494	23,2	8 528 203	19,3	10 079 001	18,7	9 046 073	18,9
Lastfartyg	35 705 188	75,5	35 266 902	79,6	40 670 802	75,4	37 069 972	77,5
Fartyg utan eget framdrivningsmaskineri	175 808	0,4	97 880	0,2	73 859	0,1	44 253	0,1
Sammanlagt	47 320 861	100,0	44 281 130	100,0	53 932 325	100,0	47 850 2623	100,0
Isklass								
I A Super	9 176 106	19,4	7 417 084	16,7	8 860 567	16,4	7 938 204	16,6
I A	18 227 660	38,5	18 360 702	41,5	18 697 005	34,7	16 331 101	34,1
I B	3 865 745	8,2	2 761 640	6,2	4 517 189	8,4	4 183 782	8,7
I C	1 832 579	3,9	2 150 025	4,9	2 775 465	5,1	2 869 031	6,0
II	13 535 301	28,6	13 044 135	29,5	15 908 153	29,5	14 771 338	30,9
III	19 448	0,0	23 701	0,1	0	0,0	22 588	0,1
Ingen isklass	664 021	1,4	523 842	1,2	3 173 946	5,9	1 734 218	3,6
Sammanlagt	47 320 861	100,0	44 281 130	100,0	53 932 325	100,0	47 850 2623	100

Enligt bokslutsuppgifterna varierade statens utgifter för tjänster för handelssjöfarten mellan 74,9 och 114,7 miljoner euro åren 2012–2023 (exklusive inflation). Utgifterna för farledshållning och avskrivningarna på trafikledsegendom har varierat mellan cirka 21 och 29 miljoner euro. Åren 2022 och 2023 steg utgifterna för isbrytning till cirka 66 miljoner euro. Utgifterna för den ledning av sjötrafiken som tillhandahålls av en tjänsteleverantör har varierat mellan 12 och 16 miljoner euro. Utgifterna för sjömätning har varierat från mindre än en miljon euro till några miljoner euro per år. I Trafikledsverkets grundplan för trafikledshållningen (15.1.2024) bereder man sig på utgifter till ett belopp av 72 miljoner euro per år för tjänster inom vintersjöfarten åren 2024 och 2025. När serviceavtalen för isbrytare förnyas beräknas de årliga utgifterna uppgå till 85 miljoner euro 2026 och 2027.

Enligt bokslutsuppgifterna motsvarade intäkterna av farledsavgiften, 44,7–52,2 miljoner euro, 43–62 procent (medeltal 53 procent) av de jämförda utgifterna under åren 2015–2023, då farledsavgiften varit halverad. Åren 2012–2014, innan avgiften halverades, motsvarade intäkterna av farledsavgiften, 81,4–87,6 miljoner euro, utgifterna med 91–105 procent.

Utgifter för tjänster som tillhandahållits handelssjöfarten vid kusten och intäkter av farledsavgifter 2012–2023, exklusive inflation (Trafikledsverket).

Utgifter, 1000 euro	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Farledshållning	25 326	21 454	23 644	20 642	20 868	23 355	24 540	21 078	23 199	23 183	25 945	29 059
Ledning av sjötrafiken (VTS)	12 170	14 626	13 909	15 253	14 055	11 769	14 035	15 514	15 310	15 017	15 974	16 359
Vintersjöfart	41 731	53 131	42 866	34 213	46 167	47 928	55 369	55 073	50 676	57 421	65 897	66 043
Sjömätning	3 570	2 334	2 244	4 755	2 985	800	1 479	2 417	931	2 293	1 666	3 220
Sammanlagt	82 797	91 545	82 663	74 863	84 075	83 852	95 423	94 082	90 116	97 194	109 482	114 682
Inkomster, 1000 euro												
Farledsavgift	81 374	81 926	87 587	45 338	46 335	47 366	49 078	52 166	46 700	44 667	51 737	48 924
Övriga inkomster	508	1 578	132	1 291	24	169	1 488	484	1 583	833	891	131
Sammanlagt	81 882	83 504	87 719	46 629	46 359	47 535	50 566	52 650	48 283	45 500	52 628	49 055
Över-/underskott	-915	-8 041	5 056	-28 234	-37 716	-36 317	-44 857	-41 432	-41 833	-52 414	-56 854	-65 627
Kostnadsmot-svarighet, %	98,9	91,2	105,3	61,8	55,0	56,9	53,4	56,0	53,6	46,5	48,1	42,8

Farledsavgiften hänför sig till de transportavgifter som rederierna tar ut av kunderna. Farledsavgiftens betydelse med tanke på kostnaderna för logistik och resor inom utrikeshandeln står i relation till fartygstrafikens omfattning och fraktmängden, till antalet passagerare och fordon som transporterats med fartygen samt till värdet av utrikeshandeln (Tullens och Statistikcentralens statistik).

År 2023 registrerade hamnarna sammanlagt cirka 22 100 fartygsanlöp från utlandet. Antalet fartygsanlöp har minskat betydligt. Exempelvis år 2019 var antalet anlöp cirka 29 600 stycken. I inrikestrafiken sker dessutom årligen några tusen förflyttningar från en hamn till en annan.

År 2022 transporterades inom den finländska utrikeshandeln 87,5 miljoner ton varor sjövägen, det vill säga 92 procent av hela mängden ton. År 2023 minskade det totala antalet transporter till 79,3 miljoner ton, men sjötransporternas andel av hela mängden ton steg till 96 procent. År 2023 var de finländska rederiernas andel av sjötransporterna 28 procent. Sjötransporterna har minskat jämfört med de livligaste åren då den totala mängden uppgick till hundra miljoner ton.

Före covid-19-pandemin transporterades årligen som mest 19,1 miljoner passagerare samt 3,3 miljoner fordon och andra transportmedel med passagerarbilar mellan Finland och utlandet. Åren 2020 och 2021 minskade antalet passagerare till 6,2–6,9 miljoner, likaså minskade antalet fordonstransporter. Åren 2022 och 2023 uppgick antalet passagerare på fartygen till sammanlagt 12,8–13,5 miljoner och också antalet fordon var igen större.

De halverade farledsavgifterna för lastfartyg, 35,4–40,1 miljoner euro åren 2020–2023, hänförde sig till transporter på cirka 80–100 miljoner ton och uppgick i genomsnitt till några tiotals cent per ton. Kostnadsökningen i farledsavgiften kan i förhållande till lastens värde vara betydande för mindre värdefulla varuslag. För värdefulla varuslag är den relativa kostnadsökningen i farledsavgiften mindre. År 2022 uppgick det totala värdet av Finlands varuhandel till sammanlagt 173,8 miljarder euro. År 2023 sjönk värdet på varuhandeln till 152,4 miljarder euro.

I fråga om passagerar- och kryssningsfartyg har de halverade farledsavgifterna, 8,9–13,2 miljoner euro 2020–2023, i genomsnitt medfört en kostnadsökning på knappt en euro per transporterad passagerare, fordon och transportmedel.

Det totala beloppet av de halverade farledsavgifterna kan också ställas i relation till de uppskattade totala kostnaderna för logistiken. Enligt Åbo universitet uppgick de interna logistikkostnaderna inom industrin och handeln i Finland till sammanlagt 33,6 miljarder euro 2022 (25,9 miljarder euro 2019).

3 Målsättning

Enligt regeringens beslut, som offentliggjordes vid ramförhandlingarna den 16 april 2024, återställs farledsavgifterna till fullt belopp som en åtgärd för att balansera de offentliga finanserna. Avsikten är att genom farledsavgifterna öka statens inkomster med 36 miljoner euro från och med 2025. För att trygga försörjningsberedskapen och trafiken året om ändras inte farledsavgifternas prisindelning enligt isklass eller den övre gränsen för antalet avgiftsbelagda anlöp.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås det att 6 och 8 § i lagen om farledsavgift (1122/2005) ändras så att farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp höjs. Höjningarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2025. Det föreslås även att ikraftträdandebestämmelsen i lag 1121/2023, som gäller 6 och 8 § i den temporära lag där det föreskrivs om farledsavgiftens nivå (1214/2014), upphävs.

Genom propositionen ändras inte tillämpningsområdet för lagen om farledsavgift och det införs inga nya lättnader i farledsavgiften. Sådana ändringar kunde vara problematiska med tanke på en jämlik behandling av fartygstrafiken och lagstiftningen om statligt stöd. Om nya lättnader beviljades för vissa typer av fartygstrafik skulle det på grund av det inkomstmål som eftersträvas med åtgärden leda till en kraftigare höjning av avgifterna för andra typer av fartygstrafik.

De priser per enhet och maximibelopp för farledsavgiften som anges i den gällande temporära lagen höjs i jämn proportion med 75,2 procent, medan grunderna för farledsavgiften i övrigt förblir oförändrade. Syftet med höjningen är att uppnå målet om en årlig ökning av intäkterna av farledsavgiften med 36 miljoner euro från och med 2025. Kalkylen utgår från intäkterna av farledsavgifter enligt typ av fartygstrafik och isklass 2023 enligt det första uttaget. Kalkylen grundar sig på att de faktorer som inverkar på intäkterna av farledsavgiften, såsom den totala fartygstrafiken och fartygstrafikens omfattning i olika typer fartygstrafik, den reguljära trafiken, fartygens nettodräktighet och isklasser samt de nedsatta avgifterna för transitotransporter och för fartyg där lastningskapaciteten inte utnyttjats till fullo, realiserats 2025 och därefter på samma sätt som 2023.

Farledsavgiftens gällande priser per enhet och maximibelopp samt föreslagna höjningar.

Euro/nettoton/isklass	Gällande priser per enhet		Förhöjda priser per enhet fr.o.m. den 1 januari 2025	
	Lastfartyg	Passagerarfartyg	Lastfartyg	Passagerarfartyg
I A Super	0,470	0,625	0,824	1,095
I A	1,098	1,294	1,924	2,268
I B och I C	2,578	2,358	4,518	4,132
II och III	4,381	4,169	7,677	7,306
Kryssningsfartyg		0,911		1,596
Höghastighetsfartyg		5,381		9,429
Pråmar	2,107		3,692	
Avgiftens maximibelopp euro/anlöp				
Lastfartyg	53 875		94 408	
Passagerarfartyg		16 215		28 414
Kryssningsfartyg		22 250		38 990

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Rederier som betjänar Finlands handelssjöfart betalar årligen 36 miljoner euro mer i farledsavgifter från och med 2025. Enligt statsbokslutet uppgick intäkterna för 2023 till 48,9 miljoner euro. De årliga intäkter av farledsavgiften som eftersträvas 2025 och därefter är cirka 85 miljoner euro, om fartygstrafikens omfattning och karaktär förblir desamma som före höjningen av avgiften. Efter höjningen av priserna motsvarar intäkterna av farledsavgiften inte fullt ut de utgifter för tjänster som producerats för handelssjöfarten och som intäkterna ska jämföras med. Utgifterna varierade mellan cirka 90 och 115 miljoner euro 2018–2023.

Höjningen av farledsavgifterna är betydande, men jämn över hela prislistan. Rederierna överför avgiftshöjningen på transportkunderna och passagerarna. Grovt uppskattat leder åtgärden till en höjning av priserna på tjänster med i genomsnitt några tiotals cent eller högst en euro per frakton, resebiljett eller transporterat fordon. Åtgärden försämrar i någon mån Finlands logistiska konkurrenskraft.

Det är svårt att i sin helhet bedöma hur avgiftshöjningen påverkar omkostnaderna för det stora antal rederier som är registrerade i olika länder. Av fartyg som förde finsk flagg togs det 2022 ut halverade farledsavgifter till ett belopp av 8,6 miljoner euro. Enligt en enkel uppskattning kommer farledsavgifter att tas ut till ett belopp av cirka 15 miljoner euro efter avgiftshöjningen. Enligt Statistikcentralen var omsättningen för finländska passagerartransport- och godstransportföretag inom sjö- och kustsjöfarten sammanlagt 2,26 miljarder euro 2022.

Åtgärden upphäver den temporära halveringen av farledsavgiften, som föreskrivits att gälla till utgången av 2027. Rederierna måste relativt snabbt beakta höjningen av farledsavgiften i de nuvarande transportavtalen och i de transportavtal som förhandlas fram samt i prissättningen av linjetrafiktjänster.

En del av de höjda priserna per enhet är i fråga om isklasserna fortfarande lägre än åren 2012–2014, då farledsavgiften senast tog ut till fullt belopp (isklasserna I A Super, I A, I B och I C för lastfartyg). Däremot är en del av de höjda priserna per enhet högre än under jämförelsetidpunkten (isklasserna II och III för lastfartyg, isklasserna I A Super, I A, I B, I C, II och III för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri och passagerarfartyg samt kryssningsfartyg). Avgifternas maximibelopp är dock lägre än åren 2012–2014. Jämförelsen är nominell, eftersom de tidigare fulla priserna tillämpades för 10 år sedan.

Avgiftstaken lindrar ytterligare avgiftsökningarnas ekonomiska betydelse för linjetrafiken. I vissa avgiftsklasser i prislistan finns nästan inga fartyg (t.ex. höghastighetsfartyg och passagerarfartyg i en låg isklass, med undantag av kryssningsfartyg) och höjningen av priserna har till denna del inga praktiska konsekvenser.

Höjningen av farledsavgiften genomförs samtidigt med andra EU-åtgärder som stegvis ökar kostnaderna för sjötrafiken. Sådana åtgärder är utsläppshandeln inom sjöfarten som inleddes 2024 och den styrning som inleds 2025 för att minska växthusgasintensiteten för energi som används inom sjöfarten. Åtgärderna ökar kostnaderna för den finländska handelssjöfarten med hundratals miljoner euro på årsnivå. Ökningen av de miljörelaterade kostnaderna inom sjöfarten kan påverka fartygens lämplighet för vintertrafik mer än styrningen av farledsavgiften. Enligt en utredning av Trafikledsverket har man under åren 2010–2023 kunnat se en försämring av lastfartygens effekt i förhållande till dödvikten. Investeringarna i den bästa isklassen I A S har minskat. I framtiden kan fartygens maskineffekt och isklasser ytterligare försämrats.

Uppnåendet av inkomst målet är förenat med osäkerhet. Med beaktande av kostnadsökningarna inom handelssjöfarten som helhet är det möjligt att transporten av last, passagerare och fordon effektiviseras så att laststorlekarna och lastningsgraden ökar och antalet fartygsanlöp minskar. Effektiviseringen kan dock begränsas bland annat av de redan höga lastningsgraderna, de särskilda fartygens egenskaper som olika typer av last förutsätter, de olika transportruterna eller betydelsen av tidpunkterna för transporter. Det är möjligt att höjningen av farledsavgiften leder till att vissa transitotransporter flyttas till rutter som inte går via Finland. Eventuellt genomförs transporter inte i värdekedjor där höjningen av farledsavgiften är en avgörande förändring med tanke på frakten.

Det är svårt att förutse intäkterna av farledsavgiften också på grund av de förändringar som redan skett inom handelssjöfarten. De förändringar som skett i handeln med Ryssland har minskat antalet fartygsanlöp i fråga om Finlands import från Ryssland och Rysslands export via Finland. I stället har det uppstått nya handelspartnerskap, men den totala transportvolymen minskade klart 2023. Den sammanlagda nettodräktighet per år för fartyg som anlöpt Finland och som ligger till grund för farledsavgiften har minskat under de senaste åren. Efterfrågan på resor med kryssningsfartyg och passagerarbilar rasade under covid-19-pandemin och minskade trafiken. Återhämtningen har bromsats upp av den svaga ekonomiska utvecklingen och den politiska osäkerheten i Östersjöområdet. Handelssjöfartens intensitet och intäkterna av farledsavgiften beror i väsentlig grad på de internationella ekonomiska trenderna och på hur Finland klarar sig i den internationella konkurrensen inom olika produktionsgrenar.

Förslaget förtydligar lagstiftningen genom att lag 1122/2023, som gäller giltighetstiden för farledsavgiftens temporära priser per enhet och maximibelopp, upphävs.

Exempel på den föreslagna ändringen av farledsavgiften enligt fartygstyp, euro/anlöp.

Fartygstyp	Fartygsslag	Fartygets netto- dräktighet	Isklass	Nuvarande far- ledsavgift, euro	Föreslagen far- ledsavgift, euro
Passagerarfartyg	passagerarbilfärja	3 708	I B	8 743,46	15 321,58
Passagerarfartyg	passagerarbilfärja	5 066	I A	6 555,40	11 487,34
Passagerarfartyg	ro-ro-fartyg	6 646	I A	8 599,92	15 070,05
Passagerarfartyg	passagerarbilfärja	7 264	I A Super	4 540,00	7 955,66
Passagerarfartyg	passagerarbilfärja	10 836	I A	14 021,78	24 571,03
Passagerarfartyg	passagerarbilfärja	15 013	I A Super	9 383,12	16 442,49
Passagerarfartyg	passagerarbilfärja	17 914	I A Super	11 196,25	19 619,71
Passagerarfartyg	passagerarbilfärja	23 400	I A Super	14 625,00	25 628,07
Passagerarfartyg	passagerarbilfärja	30 860	I A Super	16 215,00	28 414,00
Passagerarfartyg	passagerarbilfärja	38 971	I A Super	16 215,00	28 414,00
Lastfartyg	annat fartyg	301	II	1 318,68	2 310,79
Lastfartyg	annat fartyg	1 296	II	5 677,77	9 949,43
Lastfartyg	torrlastfartyg	1 559	I B	4 019,10	7 042,86
Lastfartyg	ro-ro-fartyg	3 141	I A Super	1 476,27	2 586,94
Lastfartyg	torrlastfartyg	3 464	I A	3 803,47	6 665,00
Lastfartyg	containerfartyg	4 776	I A	5 244,04	9 189,39
Lastfartyg	ro-ro-fartyg	4 843	I B	12 485,25	21 878,50
Lastfartyg	kemikalietankfartyg	6 544	II	28 669,26	50 238,50
Lastfartyg	ro-ro-fartyg	6 938	I A Super	3 260,86	5 714,16
Lastfartyg	ro-ro-fartyg	7 682	I A	8 434,84	14 780,76
Lastfartyg	torrlastfartyg	10 108	II	44 283,14	77 599,44
Lastfartyg	ro-ro-fartyg	10 145	I A	11 139,21	19 519,76
Lastfartyg	ro-ro-fartyg	18 155	I A Super	8 532,85	14 952,51
Lastfartyg	torrlastfartyg	19 469	II	53 875,00	94 408,00
Lastfartyg	oljetankfartyg	33 498	I A	36 780,80	56 277,33
Lastfartyg	torrbulkfartyg	59 298	II	53 875,00	94 408,00
Kryssningsfartyg		1 263	II	1 150,59	2 016,24
Kryssningsfartyg		9 205	I C	8 385,75	14 694,75
Kryssningsfartyg		15 501	II	14 121,41	24 745,61
Kryssningsfartyg		26 345	II	22 250,00	38 990,00
Kryssningsfartyg		46 086	II	22 250,00	38 990,00
Kryssningsfartyg		115 732	II	22 250,00	38 990,00

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Intäkterna av farledsavgiften skulle kunna ökas genom att man tog i bruk den prislista som tillämpades 2012–2014 innan den temporära halveringen trädde i kraft. Med fartygstrafikens nuvarande omfattning bedöms dessa priser dock inte generera de extra inkomster på 36 miljoner euro som eftersträvas. I prislistan i fråga avviker dessutom förhållandena mellan priserna per enhet mellan fartygstyper och isklasser från vad de har varit under den halvering av farledsavgiften som varit i kraft i 10 år.

Det skulle vara möjligt att höja farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp med hjälp av noggranna kalkyler som baserar sig på uppgifter om fartygsanlöp så att man gör en uppskattning av avgiftsbeloppen enligt fartygstyp och isklass samt av fördelningen av avgiftsörden mellan olika typer av fartygstrafik. Detta var inte möjligt på grund av den korta beredningstiden.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

Inom fartygstrafiken i andra länder tar myndigheter och privata tjänsteleverantörer ut flera olika former av avgifter för användning av ledningstjänster i havsfarleder, inre vattenvägar och fartygstrafiken. Avgifterna i andra länder beror på olika juridiska ansvar som gäller sjötrafikens infrastruktur och tjänsteutbud, ägandeförhållanden och mål när det gäller att täcka kostnaderna. Avgifter som motsvarar farledsavgiften i Finland finns till exempel i Sverige och Estland. Gemensamt för dessa länder är statens ägande av trafikledsnätet och behovet av att ordna isbrytningstjänster.

I Sverige tar Sjöfartsverket, som ansvarar för statens farleder, ut farledsavgift av fartygstrafiken för att finansiera ämbetsverkets utgifter. Avgiften består av fyra komponenter: beredskapsavgift, fartygsavgift, godsavgift (lastning eller lossning) och avgift för ombordstigande och avstigande passagerare. Komponenterna beredskaps- och fartygsavgift grundar sig på fartygets nettodräktighet indelad i tio fartygsklasser och enligt frekvens i antalet anlöp. För de två första anlöpen under en kalendermånad betalas full avgift. Avgiften sjunker med 25, 50 och 75 procent för det tredje, fjärde och femte anlöpet. Därefter befrias fartyget från dessa avgifter vid övriga anlöp under samma månad. Gods- och passageraravgifterna betalas för varje anlöp. Det totala beloppet av farledsavgiften minskar (10, 30, 90 eller 100 procent), om fartyget har en miljöklassificering (Clean Shipping Index). I Sverige görs vid behov en indexbaserad höjning av priserna per enhet för de olika avgiftskomponenterna. År 2022 togs avgifter ut till ett värde av cirka 118 miljoner euro. Sammanlagt täckte intäkterna av de olika avgifterna cirka 70 procent av verkets totala utgifter.

För fartyg som anlöper estniska hamnar tas farledsavgift ut (veeteetasud) mot användning av ledning av fartygstrafiken, isbrytningstjänster, informationstjänster och farledernas säkerhetsanordningar. För avgiften har fastställts maximibelopp per fartygstyp och en övre gräns för antalet betalningar under ett kalenderår. Under covid-19-pandemin avbröts uttaget av avgiften temporärt. År 2023 beviljades en nedsättning av avgiften med 37,5 procent. År 2024 är nedsättningen 15 procent.

6 Remissvar

7 Specialmotivering

Bestämmelser om farledsavgiftens priser per enhet finns i lag 1122/2005.

6 §. *Farledsavgiftens pris per enhet.* Det föreslås att fastställandet av farledsavgiftens pris per enhet ändras så att priserna per enhet för lastfartyg och passagerarfartyg enligt isklass samt priserna per enhet för kryssningsfartyg, höghastighetsfartyg och fartyg utan eget framdrivningsmaskineri höjs med 75,2 procent från prislistan i den temporära lagen (1214/2014).

8 §. *Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlop.* Det föreslås att farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlop ändras så att maximibeloppen höjs med 75,2 procent från prislistan i den temporära lagen (1214/2014).

8 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 januari 2025.

Det föreslås att lagen om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1121/2023) upphävs.

9 Verkställighet och uppföljning

Tullen tar ut farledsavgiften och följer intäkterna av farledsavgiften på månads- och årsnivå.

10 Förhållande till andra propositioner

10.1 Samband med andra propositioner

Propositionen har inget samband med andra propositioner.

10.2 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2025 och avses bli behandlad i samband med den. Propositionen innehåller bestämmelser om statens intäkter av farledsavgiften så att intäkterna ökar med uppskattningsvis 36 miljoner euro jämfört med att en halverad farledsavgift fortfarande skulle tas ut.

11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Enligt 81 § i grundlagen ska bestämmelser om skatt utfärdas genom lag, som ska innehålla bestämmelser om grunderna för skattskyldigheten och skattens storlek samt om de skattskyldigas rättsskydd. Farledsavgiften är till sin juridiska karaktär en skatt som det föreskrivs om i 1 § i lagen om farledsavgift. Bestämmelser om rättsskydd finns i 6 kap.

I 6 och 8 § i lagförslaget föreskrivs om en höjning av farledsavgiften på det sätt som förutsätts i grundlagen. Enligt paragraferna höjs farledsavgiften för alla aktörer som omfattas av lagens tillämpningsområde, varvid avgiften är jämlik för aktörerna på det sätt som förutsätts i 6 § i grundlagen.

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

Kläm

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

Lag

om ändring av lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om farledsavgift (1122/2005) 6 och 8 §, och
upphävs lagen om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär
ändring av lagen om farledsavgift (1121/2023) som följer:

6 §

Farledsavgiftens pris per enhet

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

Isklass	Lastfartyg	Passagerarfartyg
	Pris per enhet (euro)	Pris per enhet (euro)
I A Super	0,824	1,095
I A	1,924	2,268
I B, I C	4,518	4,132
II, III	7,677	7,306

Priset per enhet för kryssningsfartyg är 1,596 euro, för höghastighetsfartyg 9,429 euro och för
fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 3,692 euro.

8 §

Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp

Farledsavgiften är högst 94 408 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst
28 414 euro och för kryssningsfartyg högst 38 990 euro.

Denna lag träder i kraft den 20 .
Genom denna lag upphävs lagen om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om änd-
ring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1121/2023).
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 20

Statsminister

Förnamn Efternamn

..minister Förnamn Efternamn

Lag

om ändring av lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om farledsavgift (1122/2005) 6 och 8 §, och
upphävs lagen om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär
ändring av lagen om farledsavgift (1121/2023) som följer:

Gällande lydelse

6 §

Farledsavgiftens pris per enhet

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

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

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

8 §

Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp

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

Föreslagen lydelse

6 §

Farledsavgiftens pris per enhet

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

Isklass	Lastfartyg Pris per enhet (euro)	Passagerarfartyg Pris per enhet (euro)
I A Super	0,824	1,095
I A	1,924	2,268
I B, I C	4,518	4,132
II, III	7,677	7,306

Priset per enhet för kryssningsfartyg är 1,596 euro, för höghastighetsfartyg 9,429 euro och för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 3,692 euro.

8 §

Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp

Farledsavgiften är högst 94 408 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst 28 414 euro och för kryssningsfartyg högst 38 990 euro.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Genom denna lag upphävs lagen om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1121/2023).

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.