

RP 116/2024 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift och om upphävande av 6 och 8 § i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att 6 och 8 § i lagen om farledsavgift ändras så att farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp höjs. Samtidigt föreslås det att 6 och 8 § i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift upphävs.

Enligt propositionen höjs farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp enligt den nuvarande temporära lagen proportionellt med 75,2 procent. I övrigt hålls grunderna för farledsavgiften oförändrade.

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

De föreslagna lagarna 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	4
3 Målsättning	7
4 Förslagen och deras konsekvenser	8
4.1 De viktigaste förslagen	8
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	9
5 Alternativa handlingsvägar	11
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	11
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	11
6 Remissvar	12
7 Specialmotivering	14
7.1 Lagen om farledsavgift	14
7.2 Lagen om upphävande av 6 och 8 § i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift	15
8 Ikraftträdande	15
9 Verkställighet och uppföljning	15
10 Förhållande till andra propositioner	15
10.1 Samband med andra propositioner	15
10.2 Förhållande till budgetpropositionen	15
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	15
LAGFÖRSLAG	17
1. Lag om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift	17
2. Lag om upphävande av 6 och 8 § i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift	18
BILAGA PARALLELLTEXT	19
1. Lag om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift	19
2. Lag om upphävande av 6 och 8 § i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift	20

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 en ikraftträdandebestämmelse. Den gällande bestämmelsen (1121/2023) 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 6 och 8 § i lagen om farledsavgift och att bestämmelserna om farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp i 6 och 8 § i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift upphävs. Avsikten är att regeringspropositionen ska behandlas hösten 2024 i samband med budgetpropositionen för 2025. De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2025.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

En remissbehandling av propositionen ordnades den 13 juni–31 juli 2024 i tjänsten utlåtande.fi och i ärendehanteringssystemet VAHVA. Ett svenskspråkigt utkast till proposition skickades på remiss den 14 juni 2024. Proposition bereddes i brådskande ordning och var på remiss i cirka sju veckor.

Det kom in 29 utlåtanden om förslaget. Företag och intresseorganisationer inom utrikes sjöfart och logistik samt intresseorganisationer inom industrin och andra sektorer inom näringslivet var väl representerade bland dem som lämnade utlåtande. Även vissa fackorganisationer och myndigheter lämnade utlåtanden. Utlåtanden med ställningstaganden lämnades av Rederierna i Finland rf, Suomen Laivameklarit ry – Finlands Skeppsmäklare rf, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Finlands Hamnar rf, Helsingfors Hamn Ab, HaminaKotka Satama Oy, Satamaoperaattorit ry, Finlands Transitotrafikförening rf, Tallink Silja Oy, Cruise Lines International Association, Finlands näringsliv rf, Skogsindustrin rf, Finlands sågindustri rf, Kemiindustrin rf, Företagarna i Finland rf, Centralhandelskammaren, Kymenlaakson kauppakamari, Vattenvägar i Finland rf, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Försörjningsberedskapscentralen och Ålands landskapsregering. Trafikledsverket, Tullen, avdelningen för ägarstyrning vid statsrådets kansli och justitieministeriet meddelade att de inte har något att yttra i frågan.

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 den övre gränsen för antalet avgiftsbelagda anlöp har man strävat efter att sporra Finlands handelssjöfart till att använda fartyg som kan trafikera i vinterförhållanden och till reguljär trafik. De lägre farledsavgifterna för högre isklasser kompenserar de högre investerings- och driftskostnaderna för fartygen. Den övre gränsen för antalet avgiftsbelagda anlöp minskar den ekonomiska bördan av farledsavgifterna under kalenderåret.

Halveringen av farledsavgiftens priser per enhet och maximibelopp föreskrevs ursprungligen gälla åren 2015–2017 (lag 1214/2014), för att kompensera de kostnadskonsekvenser för sjöfarten som svaveldirektivet, som trädde i kraft 2015, 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 1121/2023). Den huvudsakliga motiveringen har varit att upprätthålla Finlands internationella konkurrenskraft. Man har också beaktat de ekonomiska utmaningar som covid-19-pandemin medförde för näringslivet och återhämtningen från den. Den nuvarande halveringen av farledsavgiften har föreskrivits 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
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 %)

Priser per enhet	Farledsavgift 2012–2014		Farledsavgift fr.o.m. den 1 januari 2015 (ändringen inom parentes)	
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. Passagerarbilfärjornas 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 flaggstater 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

	2020, euro	Andel, %	2021, euro	Andel, %	2022, euro	Andel, %	2023, euro	Andel, %
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 till 91–105 procent.

Utgifter för tjänster som tillhandahållits handelssjöfarten vid kusten och intäkter av farledsavgiften 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
Kostnadsmotsvarighet, %	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. I fråga om mindre värdefulla varuslag kan den kostnadsökning som farledsavgiften medför vara betydande i förhållande till lastens värde. I fråga om värdefulla varuslag är den relativa kostnadsökning som farledsavgiften medför 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 det beslut som offentliggjordes vid regeringens ramförhandlingar 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 6 och 8 § i den temporära lagen om farledsavgiftens nivå upphävs.

Genom propositionen ändras inte tillämpningsområdet för lagen om farledsavgift och det införs inga nya lättnader i farledsavgiften. Hela sektorn omfattas av de föreslagna ändringarna på ett jämlikt sätt. Om nya lättnader beviljades skulle det på grund av det inkomst mål som eftersträvas med åtgärden leda till en ännu kraftigare höjning av avgifterna.

De priser per enhet och maximibelopp för farledsavgiften som anges i den gällande temporära lagen höjs proportionellt med 75,2 procent. I övrigt hålls grunderna för farledsavgiften 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/netton/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 kommer årligen att betala 36 miljoner euro mer i farledsavgifter från och med 2025. Enligt statsbokslutet uppgick intäkterna 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.

Den höjning av farledsavgifterna som föreslås i regeringspropositionen är betydande, men jämnt fördelad över prislistan. Rederierna överför avgiftshöjningen på transportkunderna och passagerarna. Grovt uppskattat leder åtgärden till en höjning av priserna på tjänster med i genomsnitt några tiotal cent eller högst en euro per fraktkon, resebiljett eller transporterat fordon. En höjning av farledsavgifterna bedöms i någon mån försämra Finlands logistiska konkurrenskraft.

Det är svårt att i sin helhet bedöma hur avgiftshöjningen påverkar omkostnaderna för rederierna, som är registrerade i ett stort antal 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.

Genom regeringspropositionen upphävs också 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.

De övre gränserna för antalet avgiftsbelagda anlöp 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 duglighet för vintertrafik mer än farledsavgiftens styreffekt. 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 fartygsegenskaper som olika typer av last förutsätter, de uppdelade transportrutterna eller betydelsen av tidpunkterna för transporterna. 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 passagerarbilfärjor 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.

Propositionens konsekvenser för intäkterna av farledsavgiften och för Finlands sjötransporter och utrikeshandel följs upp. Under regeringsperioden bedöms intäkterna av farledsavgiften i förhållande till statens utgifter för de tjänster som produceras för handelssjöfarten och vid behov vidtas förberedande åtgärder för att ändra avgiften.

Regeringens proposition förtydligar lagstiftningen genom att 6 och 8 § i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift upphävs.

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

Fartygstyp	Fartygsslag	Fartygets nettodräktighet	Isklass	Nuvarande farledsavgift, euro	Föreslagen farledsavgift, 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

Fartygstyp	Fartygsslag	Fartygets nettodräktighet	Isklass	Nuvarande farledsavgift, euro	Föreslagen farledsavgift, euro
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. I den prislistan avviker förhållandena i fråga om priserna per enhet mellan fartygstyper och isklasser från vad de har varit under den halvering av farledsavgiften som varit i kraft i 10 år och avgifternas maximibelopp har fördubblats. Intäkterna av farledsavgiften kan höjas på ett mer konsekvent och förutsägbart sätt genom en jämn nivåförhöjning av den gällande prislistan.

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 och fördelningen av avgiftsbördan enligt fartygstyp och isklass samt 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. Beredskaps- och fartygsavgifterna 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) för 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

Nästan alla remissinstanser som företrädde näringslivet motsatte sig kraftigt förslaget om en höjning av farledsavgiften och krävde att propositionen återkallas. I utlåtandena förstod man behovet av att balansera de offentliga finanserna, men många remissinstanser lyfte fram att förslaget var oväntat och avviker avsevärt från den giltighetstid för halveringen av farledsavgiften som fastställts till 2027 och det projekt om en permanent halvering av farledsavgiften som beretts i enlighet med regeringsprogrammet. Förslaget ansågs med beaktande av Finlands läge och beroende av sjöfart samt det osäkra internationella ekonomiska läget vara till skada för konkurrenskraften, aktörerna inom utrikeshandeln och balanseringen av de offentliga finanserna. Vad gäller farledsavgiften ansågs det i flera utlåtanden att kostnaderna inom handelssjöfarten inte ska ökas genom regeringens åtgärder.

I en del av utlåtandena från näringslivet föreslogs det att halveringen av farledsavgiften ska fortsätta i enlighet med vad som redan föreskrivits och senare göras permanent. I en del av utlåtandena föreslogs det att farledsavgiften slopas helt och hållet i nästa fas, eftersom farledsavgiften utgör ett kostnadstillägg som är skadligt för Finlands konkurrenskraft också på en halverad nivå. Utöver näringslivet ansåg arbets- och näringsministeriet och Försörjningsberedskapscentralen att propositionen som helhet betraktad har skadliga konsekvenser. I enstaka utlåtanden förhöll man sig neutralt till propositionen, men man lyfte fram den kostnadsökning som sjöfarten orsakas av flera skäl.

Enligt utlåtandena ökar sjötransportkostnaderna i vilket fall som helst betydligt på grund av Europeiska unionens utsläppshandel och den distributionsskyldighet som gäller alternativa drivmedel. Enligt utlåtandena bör sjötransportkostnaderna kunna förutses så väl som möjligt och beslut som gäller framtiden vara tillförlitliga. Aktörerna inom näringslivet har planerat framtiden i enlighet med den gällande lagen och riktlinjerna för farledsavgiften i regeringsprogrammet. Man ansåg att en plötslig linjeändring också medför minskat förtroende

för Finlands lagstiftningsmiljö och i synnerhet för dess förutsägbarhet. Förslaget beskrevs skapa misstro mot det politiska beslutsfattandet. Förslaget konstaterades vara problematiskt i synnerhet i situationer där transporttjänsterna redan har prissatts enligt den tidigare fastställda nivån på farledsavgiften för 2024–2027.

De höga farledsavgifterna ansågs minska viljan att investera i en fartygsflotta som betjänar Finland. Det fördes fram att den plötsliga lagändringen och den ökade kostnaden för farledsavgiften eventuellt inverkar negativt också på hamnarnas investeringar och på de nya produktionsinvesteringar som man önskat få till Finland.

Vissa sektorer inom industrin och aktörer inom logistiken konstaterade att farledsavgiften blir oskäligen inom vissa typer av transporter och frakter, bland annat i fråga om fåtaliga transporter av stora lastpartier till exempel inom den framväxande cirkulära ekonomin och i fråga om anlöp av de fartyg i de svagare isklasserna som inte kan anlöpa under restriktionerna för vintersjöfarten. Farledsavgifterna höjs som mest till en högre nivå än de avgifter som gällde före halveringen, vilket kan leda till att vissa produktionsformer till och med lämnar Finland.

Transitotrafiksektorn konstaterade att det finns en risk för att rutterna för internationella transporter ändras till hamnar i andra länder och att det finns kostnadsrisker i anslutning till gödseltransporterna, som är viktiga för livsmedelsförsörjningen i världen. Sektorn ansåg det vara viktigt att bevara den sänkta avgift för transittrafiken som ingår i grunderna för farledsavgiften.

I utlåtandet från kryssningssektorn konstaterades det att prissättningen av tjänster som sålts på förhand för de kommande åren inte längre kan ändras. Sektorn påpekade också att trafiken till Finland inte har återgått till nivån före covid-19-pandemin och att en höjning av farledsavgiften skulle vara mycket skadlig med tanke på återhämtningen.

I vissa utlåtanden befarade man att höjningen av farledsavgiften inte medför de eftersträvade merinkomsterna för staten på grund av att trafiken flyttas bort och antalet fartygsanlöp minskar. I en del av utlåtandena bedömdes höjningen, beroende på typen av transporter, rentav ha en minskande effekt på intäkterna av farledsavgiften. I vissa ställningstaganden konstaterades det att de offentliga tjänster som tillhandahålls handelssjöfarten bör finansieras med skattemedel utan koppling till intäkterna av farledsavgifterna.

I en del av utlåtandena föreslogs detaljerade ändringar i lagen om farledsavgift, bland annat i de definitioner som rör avgiftsskyldiga aktörer och avgiftsbelagda anlöp samt i fråga om tidsfristen för beräkningen av antalet avgiftsbetalningar som berättigar till avgiftsfrihet och möjligheten att räkna samman rederiets olika fartygs anlöp. I vissa utlåtanden ansåg man att den sänkning som gäller transittrafiken är ett stöd som försvårar konkurrensen för industrin i andra länder och föreslog att den slopas.

I flera utlåtanden föreslogs det att efter att höjningen av farledsavgiften har slopats bör man börja bereda långsiktiga ändringar av farledsavgiftens nivå och struktur på detaljnivå, där preciserade uppgifter om kostnaderna för klimatåtgärderna inom sjöfarten beaktas. Rederierna i Finland rf föreslog att en ändring av den temporära halveringen av farledsavgiften till en permanent halvering ska övervägas på nytt i slutet av regeringsperioden för att man ska kunna skapa framtidsutsikter på längre sikt för företagen och kompensera de ökade kostnader som drabbar särskilt hårt Finlands sjötransporter.

I en del ställningstaganden betonades behovet av att sörja för en långsiktig finansiering av myndighetsverksamhet som upprätthåller en fungerande sjöfart. Man ansåg det vara bra att

genom grunderna för farledsavgiften fortfarande styra att fartyg som trafikerar Finland är funktionsdugliga året runt.

Enligt finansministeriets utlåtande ska utgångspunkten för höjningen av farledsavgiften vara det beslut som fattades vid ramförhandlingarna om att slopa halveringen av avgiften och återställa avgiften till fullt belopp från och med 2025. Enligt utlåtandet innebär detta att den intäktsökning som eftersträvas bör vara större än vad som föreslagits, det vill säga cirka 48 miljoner euro i stället för 36 miljoner euro, varvid de årliga intäkterna av farledsavgiften sammanlagt uppgår till närmare 100 miljoner euro. Detta innebär att farledsavgiftens gällande priser per enhet och maximibelopp skulle höjas med 100 procent i stället för med 75,2 procent. Finansministeriet hänvisar till de kostnader för farledshållningen 2018–2023 som anges i utkastet till proposition (90–115 miljoner euro per år) och anser att man bör sträva efter att intäkterna av farledsavgiften täcker statens utgifter för handelssjöfarten till fullt belopp, på samma sätt som före halveringen av farledsavgiften.

Ålands landskapsregering ansåg i sitt utlåtande att det är viktigt att farledsavgiften behåller incitamenten för reguljär trafik och isförstärkt tonnage. I utlåtandet konstaterades det att höjningen av farledsavgiften ökar kostnaderna för sjöfarten samtidigt som de klimatpolitiska åtgärderna. Ålands landskapsregering föreslog att det görs en utvärdering av de förhöjda farledsavgifternas påverkan på handelssjöfarten och transportsektorn i slutet av regeringsperioden för statsminister Petteri Orpos regering. Ålands landskapsregering ansåg det vara viktigt att regeringen strävar efter att sänka nivån på maximiavgiften för passagerarfartyg bland annat för att trygga Ålands transporter. Enligt utlåtandet är det också viktigt att regeringen strävar efter att sänka antalet avgiftsbetalningar som berättigar till befrielse från farledsavgift för passagerarfartyg till exempelvis till samma nivå som för lastfartyg.

Regeringens proposition har inte ändrats utifrån utlåtandena. Om höjningen av farledsavgiften slopas försvåras regeringens åtgärder för att balansera de offentliga finanserna. Den eftersträvalda intäktsökningen på 36 miljoner euro som ligger till grund för förslaget kvarstår dock i enlighet med vad som fastställdes vid regeringens ramförhandlingar och man eftersträvar inte att uppnå den större ökning av intäkterna som föreslogs i finansministeriets utlåtande. De detaljerade ändringar i lagen om farledsavgift som remissinstanserna föreslog kunde inte granskas inom den tidsram som fanns till förfogande. Det bör bedömas noggrant om förslagen kan genomföras utan problem och vilka konsekvenser de har. Dessutom leder en del av de föreslagna ändringarna till att inkomstbasen för farledsavgiften och intäkterna av avgiften minskar, vilket står i strid med propositionens mål för statsfinanserna. För att ett intäktsunderskott ska kunna undvikas skulle det förutsätta att priserna per enhet höjs kraftigare än vad som föreslås.

7 Specialmotivering

7.1 Ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift

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 jämfört med prislistan enligt den temporära lagen (1214/2014).

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

7.2 Lagen om upphävande av 6 och 8 § i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift

1 §. Bestämmelse om upphävande. I paragrafen föreskrivs om upphävande av 6 och 8 § i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014). Prissättningen av farledsavgiften enligt 6 och 8 § i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift gäller till den 31 december 2027 och således måste lagens 6 och 8 § upphävas, eftersom paragraferna annars hindrar att de ändringar av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift som föreslås i propositionen kan träda i kraft den 1 januari 2025.

2 §. Ikraftträdande. I paragrafen föreslås att bestämmelsen om upphävande enligt 1 § ska träda i kraft den 1 januari 2025.

8 Ikraftträdande

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

9 Verkställighet och uppföljning

Tullen svarar enligt 3 § i lagen om farledsavgift för påförande av farledsavgiften och för tillsynen över påförda farledsavgifter, det vill säga tar ut farledsavgift 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. Enligt regeringens proposition ökar statens intäkter av farledsavgiften 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 farledsavgifterna 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 lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

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

1.

Lag

om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om farledsavgift (1122/2005) 6 och 8 §, sådana de lyder i lag 1320/2011, som följer:

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 .

2.

Lag

om upphävande av 6 och 8 § i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs 6 och 8 § i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014).

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 23 september 2024

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikations- och inrikesminister Lulu Ranne

1.

Lag

om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om farledsavgift (1122/2005) 6 och 8 §, sådana de lyder i lag 1320/2011, som
följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

6 §

Farledsavgiftens pris per enhet

Farledsavgiftens pris per enhet

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

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	1,277	0,860
I A	2,389	1,694
I B, I C	4,821	2,919
II, III	6,918	4,878

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
1,045 euro, för höghastighetsfartyg 6,303 euro
och för fartyg utan eget
framdrivningsmaskineri 3,473 euro.

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

8 §

8 §

*Farledsavgiftens maximibelopp per
fartygsanlöp*

*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.

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 .

2.

Lag

om upphävande av 6 och 8 § i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs 6 och 8 § i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift
(1214/2014).

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

(upphävs)

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>I A Super</i>	0,470	0,625
<i>I A</i>	1,098	1,294
<i>I B, I C</i>	2,578	2,358
<i>II, III</i>	4,381	4,169

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

8 §

(upphävs)

*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.*

Denna lag träder i kraft den 20 .