

## RP 65/2011 rd

### Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av 6 och 8 § i lagen om farledsavgift

#### PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om farledsavgift ändras. Det föreslås att farledsavgiftens pris per enhet och maximibelopp per fartygsanlöp höjs så att farledsavgifterna stiger med 12 procentenheter. Højningen av farledsavgiften gäller alla avgifter.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2012 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2012.

#### MOTIVERING

##### 1 Nuläge

För fartyg som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde ska betalas farledsavgift till staten. Inkomsterna från farledsavgifterna intäktsförs under övriga inkomster av skattenatur under moment 11.19.06 och de beaktas vid dimensioneringen av moment 31.10.20 Bastrafikledshållning.

Bestämmelser om grunderna och beloppen för farledsavgifterna finns i lagen om farledsavgift (1122/2005), som trädde i kraft den 1 januari 2006. Farledsavgift ska betalas när ett fartyg anländer till Finland från utlandet eller från en finsk hamn till en finsk hamn. Om ett fartyg under samma resa lossar den last det fört med sig från utlandet eller avlämnar passagerare som det fört med sig från utlandet i flera än en finsk hamn eller tar last som det för med sig till utlandet eller tar passagerare från flera än en finsk hamn, betalas farledsavgift endast en gång. Om ett fartyg under samma resa mellan lastningar i Finland av lastnings- eller stuvningstekniska skäl anlöper en utländsk hamn för att fylla på sin last, betalas farledsavgift endast en gång.

Farledsavgiften bestäms enligt fartygstypen, fartygets storlek och isgångsegenskaper och enligt antalet anlöp.

Avgiftsnivån påverkas av den kostnadsvarsighet som satts som mål. Eftersom den gällande lagen om farledsavgift är en skattelag, innehåller lagen därutöver inga be-

stämmelser om vilka kostnader som ska täckas med avgiftsintäkterna. Enligt motiveringen till den gällande lagen om farledsavgift (RP 150/2005 rd) är avsikten att farledsavgiften även framöver ska dimensioneras så att inkomsterna av farledsavgiften täcker de kostnader som avsågs i 1 § i den tidigare lagen om farledsavgift, alltså de kostnader som uppstår för staten genom byggande, underhåll och skötsel av allmänna farleder för sjöfarten och av säkerhetsanordningar som behövs för sjötrafiken samt genom fartygstrafikservicen och isbrytarassistansen.

Från och med att den nya lagen om farledsavgift trädde i kraft till och med 2008 var den totala kostnadsvarsigheten i fråga om farledsavgifterna över 100 procent, vilket betyder att inkomsterna var större än kostnaderna. Det stegvis ökande inflödet av farledsavgifter och den stegvis ökande kostnadsvarsigheten berodde bl.a. på att fartygen blivit allt större. Vid ingången av 2009 ändrades 6 § i lagen om farledsavgift så att farledsavgiftens pris per enhet sänktes med i genomsnitt 1,6 procent. Sänkningen gällde alla fartygstyper. Det gjordes inga ändringar i grunderna för hur farledsavgiften fastställs (antalet anlöp per fartyg, nettodräktighet och isklass) eller i förhållandet mellan passagerarfartygens och lastfartygens avgifter.

Inflödet av farledsavgifter minskade och uppvisade ett underskott 2009 och 2010. År 2009 var kostnadsvarsigheten 96,5 pro-

cent, medan den var 83,2 procent år 2010. År 2010 var det totala inflödet av farledsavgifter 69,0 miljoner euro och kostnaderna för de uppgifter inom Trafikverket som ska täckas av farledsavgifterna 84,5 miljoner euro. Farledsavgifterna uppvisade således ett underskott på 14,2 miljoner euro.

År 2011 beräknas inflödet av farledsavgifter uppgå till 70,6 miljoner euro, medan de kostnader som ska täckas av farledsavgifterna beräknas uppgå till 92,9 miljoner euro. Underskottet blir således 22,3 miljoner euro och kostnadsmotsvarigheten 76,5 procent. Underskottet beror till en del på att antalet fartygsanlöp minskat till följd av lågkonjunkturen och på att kostnaderna för farledshållningen stigit. I synnerhet har kostnaderna för isbrytning ökat, bl.a. till följd av den stränga vintern. När kostnadsmotsvarigheten räknas som ett glidande medelvärde för tre år, beräknas den vara 84,4 procent år 2011.

År 2012 väntas godstransporterna i utrikestrafiken öka med omkring 3 procent. Antalet fartygsanlöp väntas öka ungefär lika mycket.

Tillväxten beräknas också bidra till en ökning av inflödet av avgifter med ungefär 1,5 procent. Utan en höjning av avgiften blir inflödet 71,7 miljoner euro. Kostnaderna beräknas uppgå till 93,3 miljoner euro. Underskottet blir således 21,5 miljoner euro och kostnadsmotsvarigheten 77,1 procent. Räknat som ett glidande medelvärde för tre år är kostnadsmotsvarigheten 78,8 procent.

Vid beredningen av budgetpropositionen har man vid beräkningen av inkomstposten utgått från att farledsavgifterna höjs med 12 procent. Det totala inflödet av farledsavgifter blir då 80,3 miljoner euro. Kostnadsmotsvarigheten för farledsavgiften kommer uppskattningsvis att vara 86,2 procent.

## 2 Föreslagna ändringar

Det föreslås att 6 § i lagen om farledsavgift ändras så att alla avgifter som nämns i paragrafen höjs med 12 procent. I följande tabell finns de nuvarande och de nya avgifterna:

Pris per enhet (euro)	Lastfartyg:		Passagerarfartyg:	
	nuvarande	ny	nuvarande	ny
Isklass				
IA Super	1,166	1,306	0,785	0,879
IA	2,182	2,444	1,547	1,733
IB, IC	4,403	4,931	2,666	2,986
II, III	6,318	7,076	4,455	4,990
<b>Kryssningsfartyg</b>	0,954	1,068		
<b>Höghastighetsfartyg</b>	5,756	6,447		
<b>Fartyg utan eget framdrivningsmaskineri</b>	3,172	3,553		
<b>Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp (euro):</b>				
	nuvarande	ny		
Farledsavgiftens maximibelopp per anlöp	98 400	110 210		
Passagerarfartyg	29 620	33 170		
Kryssningsfartyg	40 640	45 520		

## 3 Propositionens konsekvenser

En höjning ökar statens inkomster under moment 11.19.06 i statsbudgeten. Inkomsterna av farledsavgifterna beräknas öka med 8,6 miljoner euro. Inflödet uppgår då till 80,3

miljoner euro i stället för 71,7 miljoner euro. Underskottet uppgår till 12,9 miljoner euro i stället för 21,5 miljoner euro. Kostnadsmotsvarigheten blir 86,2 procent i stället för 77,1 procent. Det glidande medelvärdet för tre år

ger en kostnadsmotsvarighet på 81,9 procent i stället för 78,8 procent.

Den föreslagna lagändringen leder till att de farledsavgifter som rederierna betalar ökar med 12 procent. Detta höjer företagens logistikkostnader.

#### 4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

Utkastet till proposition sändes på remiss till intressenter.

Inrikesministeriet, försvarsministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral, Finlands Maskinbefälsförbund, Finlands Kommunförbund och Företagarna i Finland har inget att anmärka om lagförslaget.

Finansministeriet finner det motiverat att höja farledsavgifterna på föreslaget sätt och anser att full kostnadsmotsvarighet för farledsavgifterna bör eftersträvas under denna regeringsperiod. Dessutom påpekar finansministeriet att Tullstyrelsen, som är den myndighet som tar ut farledsavgifter, år 2010 lämnade till kommunikationsministeriet ändringsförslag till lagen om farledsavgifter, men att ändringsförslagen inte har beaktats i det utkast till regeringens proposition som nu är på remiss.

Trafikverket har inget att anmärka om propositionen, men anser att det är viktigt att systemet med farledsavgifter i framtiden ses över, så att dess struktur och grunderna för det bättre än för tillfället skulle svara mot miljökraven och främja en fungerande vintersjöfart. Dessutom borde nivån på de avgifter som tas ut av sjötransporter granskas i förhållande till de avgifter som tas ut av väg-, luft- och spårtrafiken, så att de olika färdsattnen i trafiksystemet skulle behandlas på entydiga trafik- och skattepolitiska grunder. Trafikverket är redo att delta i utredningen av de avgiftssystem som tillämpas inom trafik och transport.

Tullstyrelsen konstaterar att farledsavgifterna tas ut med hjälp av informationssystemet PortNet och att de föreslagna ändringar-

na kräver att det före årsskiftet görs vissa justeringar och testningar i systemet.

Suomen erikoisalusten työnantajaliitto (SET) anser att en höjning av farledsavgifterna är onödig, att farledsavgifterna borde utvidgas till att omfatta importtransitering, att fartygens miljöegenskaper borde införlivas i systemet med farledsavgifter och att hela systemet borde moderniseras så att det i större utsträckning skulle grunda sig på användning och gynna fartyg som faktiskt har god isgångsförmåga, t.ex. genom att man reviderar bestämmelserna om isklasser

Enligt Finlands Näringsliv EK finns det inga grunder för att höja farledsavgifterna och därför borde man helt avstå från propositionen. Däremot borde kommunikationsministeriet arbeta för att sänka kostnaderna för tjänster inom lotsning, farledshållning och isbrytning. Finlands Sjömans-Union FS-U rf instämmer i de synpunkter som EK och SET för fram i sina yttranden. Därutöver understöder FS-U rf initiativet om att grunda en särskild arbetsgrupp för farledsavgifter. Enligt FS-U rf borde arbetsgruppens sammansättning säkerställas så att näringen och aktörerna inom branschen har en tillräcklig representation och arbetsgruppens uppdrag borde innefatta åtminstone frågor som gäller farledsavgifternas storlek och grunderna för dem och kostnader som täcks med farledsavgifter, såsom farledsunderhåll och isbrytning.

Enligt Lapplands handelskammare bör farledsavgifterna inte höjas på några som helst grunder i den rådande konkurrenssituationen. Däremot borde kommunikationsministeriet satsa på konkurrenskraften i hamnarna i Botenviken med avseende på nordliga investeringar och transporter, t.ex. genom att fördjupa farleden till Ajos i Kemi till 14 meter.

Enligt Uleåborgs handelskammare finns det inga grunder för den kostnadshöjning som ministeriet föreslår i motiveringen till lagförslaget.

#### 5 Samband med andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2012 och avses bli behandlad i samband med den.

**6 Ikraftträdande**

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2012. Åtgärder som krävs för verkställighe-

ten av lagen får vidtas innan lagen träder i kraft.

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

Lagförslag

**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 787/2008, 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)	
IA Super	1,306		0,879	
IA	2,444		1,733	
IB, IC	4,931		2,986	
II, III	7,076		4,990	

Priset per enhet för kryssningsfartyg är 1,068 euro, för höghastighetsfartyg 6,447

euro och för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 3,553 euro.

8 §

*Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp*

Farledsavgiften är högst 110 210 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst 33 170 euro och för kryssningsfartyg högst 45 520 euro.

Denna lag träder i kraft den 20 .  
Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 5 oktober 2011

**Republikens President****TARJA HALONEN**Trafikminister *Merja Kyllönen*

**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 787/2008, 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 Pris per enhet (euro)	Passagerarfartyg Pris per enhet (euro)
IA Super	1,166	0,785
IA	2,182	1,547
IB, IC	4,403	2,666
II, III	6,318	4,455

Isklass	Lastfartyg Pris per enhet (euro)	Passagerarfartyg Pris per enhet (euro)
IA Super	1,306	0,879
IA	2,444	1,733
IB, IC	4,931	2,986
II, III	7,076	4,990

Priset per enhet för kryssningsfartyg är 0,954 euro, för höghastighetsfartyg 5,756 euro och för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 3,172 euro.

Priset per enhet för kryssningsfartyg är 1,068 euro, för höghastighetsfartyg 6,447 euro och för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 3,553 euro.

8 §

8 §

*Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp**Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp*

Farledsavgiften är högst 98 400 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst 29 620 euro och för kryssningsfartyg högst 40 640 euro.

Farledsavgiften är högst 110 210 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst 33 170 euro och för kryssningsfartyg högst 45 520 euro.

Denna lag träder i kraft den 20 .  
Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.