

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 24/2005 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om farledsavgift

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 11 oktober 2005 en proposition med förslag till lag om farledsavgift (RP 150/2005 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Utlåtande

I enlighet med riksdagens beslut har grundlagsutskottet lämnat utlåtande i ärendet. Utlåtandet (GrUU 44/2005 rd) har bifogats detta betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- överdirektör Harri Cavén, regeringsråd Aila Salminen och konsultativ tjänsteman Tuomo Suvanto, kommunikationsministeriet
- handelsråd Ritva Haukijärvi, utrikesministeriet
- chefsjurist Hannu Makkonen, sjösäkerhetsdirektör Paavo Wihuri, byråchef Pertti Haatainen, byråingenjör Matti Saario och sjöfartsöverinspektör Jorma Kämäräinen, Sjöfartsverket
- tullöverinspektör Saija Taipale, Tullstyrelsen
- operativ direktör Jari Talja, Alfons Håkans
- affärsverksamhetsdirektör Svante Eriksson, John Nurminen Oy

- direktör Eero Hemming, Kemira GrowHow Oyj
- verkställande direktör Jari Ahjoharju, Linda Line Express
- direktör Erkki Kotiranta, Neste Oil Abp
- logistikdirektör Pekka Kangas, Rautaruukki Abp
- ledande expert Raimo Mansukoski, Finlands Näringsliv
- ombudsman Leif Wikström, Finlands Maskinbefälsförbund
- styrelseordförande Rolf Sandberg och sjökapten Tapani Voionmaa, Finlands Skeppsmäklareförbund
- biträdande verksamhetsledare Antti Palola, Finlands Skeppsbefälsförbund
- förbundssekreterare Pekka Teräväinen, Finlands Sjömans-Union rf
- verkställande direktör Matti Aura, Finlands Hamnförbund
- verkställande direktör Hans Ahlström, Ålands redarförening
- verkställande direktör Olof Widén, Fraktfartygsföreningen
- verkställande direktör Jouko Santala, Hamnoperatörerna
- verkställande direktör Mika Nykänen, Finlands Redarförening.

PROPOSITIONEN

Syftet med lagen är att revidera bestämmelserna om bestämmande av farledsavgiften för fartyg. Dessutom föreslås ändringar för att lagen om farledsavgift ska motsvara de krav som ställs på en skattelag. Bestämmelserna om fastställande av fartygs isklasser lyfts ut ur lagen om farledsavgift och in i en ny lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans. Farledsavgiften bestäms i regel utifrån ett pris per enhet som fastställs enligt fartygets isklass samt fartygets nettodräktighet. Farledsavgiften bestäms enligt samma grunder för fartyg i inrikes- respektive utrikes fart. La-

gen ska inte omfatta fartyg med en nettodräktighet på mindre än 300, höghastighetsfartyg undantagna. I lagen finns dessutom bestämmelser om avgiftsfrihet och nedsatt farledsavgift. Lagen har också en lång rad bestämmelser om fastställande och uttag av avgiften och rättsmedel som motsvarar reglerna i annan skattelagstiftning. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2006 samtidigt som lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans. Det är fråga om en budgetlag.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Med hänvisning till propositionen och övrig utredning finner utskottet propositionen behövlig och angelägen. Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Utskottet påpekar att den aktuella propositionen hänger samman med proposition RP 149/2005 rd med förslag till lag om fartygsklasser och isbrytarassistans. I den lagen finns bestämmelser om de isklasser som ligger till grund för farledsavgifterna.

Utskottet noterar att farledsavgiften enligt förslaget ska fastställas på lika grunder för fartyg i såväl inrikes- som utrikesfart. I och med att årsavgiften för inrikes trafik slopas försvinner också möjligheten att halvera engångsavgiften i utrikestrafik. Europeiska kommissionen har de facto krävt att avgifterna ska vara lika stor för fartyg i såväl inrikes som utrikes fart. Också av den anledningen välkomnar utskottet det föreslagna systemet som likabehandlar inrikes- och utrikesfarten.

Utskottet vill fästa uppmärksamheten vid de i propositionen påtalade oklarheterna med isklasserna som fått myndigheterna att efterdebitera farledsavgifter. Från och med 2002 fram till den 21 november 2005 har myndigheterna skickat ut

sammanlagt 291 anmaningar om efterkrav. För 116 fartyg har efterdebiteringen jämkats (totalt ca 62,836 miljoner euro), för 27 fartyg har ansökan om efterdebiteringsjämkning avslagits (totalt ca 2,250 miljoner euro), för omkring 100 fartyg har efterkravsåtgärderna ställts in efter tilläggsutredningar och i det fallet handlar det om 15 466 000 euro för inte fler än 7 fartyg, och för 55 fartyg är frågan om efterkrav fortfarande öppen. Merparten av de öppna fallen har blivit föremål för efterkrav först i år, och enligt uppgift från Sjöfartsverket har alla ännu inte sänt in jämkningsansökan. Det är omöjligt att uppskatta slutbeloppet för de öppna fallen. Situationen enligt nu gällande lag och de efterdebiteringar den gett upphov till är otillfredsställande i synnerhet för sjöfarten och dess administration men även för statsfinanserna. Men det är trots allt korrekt att myndigheterna har försökt reda upp oklarheterna. Det är alltså bra, menar utskottet, att den föreslagna lagen i mån av möjlighet reglerar farledsavgiften så exakt att en likartad situation inte kan uppstå.

Under expertutfrågningen uppmärksamgjordes utskottet på att farledsavgifterna täcker mer än vad som är nödvändigt. Redan under en lång rad år har farledsavgifterna täckt mer än 100 procent av kostnaderna. Det påpekades för utskottet att konkurrensskäl kräver att funktionerna effek-

tiviseras och farledsavgiftskostnaderna sänks och att en tillväxt i trafiken bör få avgiftsnedsättande konsekvenser. Utskottet vill värna om sjöfartens konkurrenskraft och menar att farledsavgifterna inte får vara större än att de täcker kostnaderna.

Enligt 10 § tas de fartygsspecifika farledsavgifterna ut kalenderårsvis. Här har det påpekats för utskottet att ett fartygsspecifikt flexibelt system skulle ge fördelar bl.a. av den anledningen att det vore lönsammare för rederierna att sätta in nya fartyg på nya rutter i slutet av året i stället för att som nu inte ha råd att ta i bruk nya fartyg i slutet av året eller se det lönsamt att sköta transporterna med för ändamålet mindre lämpade fartyg för vilka kalenderårets farledsavgifter redan betalats. Utskottet anser att regeringen bör utreda om det i framtiden vore möjligt med en flexibel uppföljningstid visavi betalningen av farledsavgifterna.

Utskottet vill framhålla att rederierna tack vare det nya lagpaketet bestående av lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans och denna lag får större möjligheter att investera i fartyg i en bättre isklass. Detta får också positiva miljöeffekter för sjöfarten på Finlands territorialvatten och Östersjön.

Detaljmotivering

1 §. Tillämpningsområde. Kommunikationsministeriet har påpekat för utskottet att förslaget till lag om farledsavgift anses få ytterst negativa konsekvenser för hela den finländska kryssningstrafikens och passagerarfartygstrafikens framtid. Farledsavgifterna höjs rejält för passagerarfartyg med en nettodräktighet på över 300 som går mellan finländska kuststäder. Om lagen inte heller tillämpas på lastfartyg med en nettodräktighet på mindre än 600, blir sammantaget 63 lastfartyg befriade från farledsavgift. Detta innebär ett inkomstbortfall på 554 244 euro som måste tas ut av andra fartyg.

Utskottet menar att det föreslagna tillämpningsområdet inte är lyckat och föreslår en sådan ändring i 2 mom. att lagen inte tillämpas på fartyg som anländer till och lämnar Finland ge-

nom Saima kanal utan att anlöpa någon hamn vid Finlands kust eller på fartyg vars nettodräktighet understiger 300 och som är kryssningsfartyg enligt definitionen i 2 § 3 punkten eller lastfartyg enligt definitionen i 2 § 4 punkten eller på fartyg vars nettodräktighet understiger 600 och som är passagerarfartyg enligt definitionen i 2 § 1 punkten. Utskottet har gjort ändringarna i momentet.

2 §. Definitioner. Utskottet föreslår att 2 punkten ändras utgående från Sjöfartsverkets förslag för att det ska vara helt klart att också DSC-fartyg (Dynamically Supported Craft) omfattas av definitionen. Sjöfartsverket har meddelat tullen vilka fartyg som omfattas av definitionen.

Med hänvisning till utlåtandet från grundlagsutskottet föreslår utskottet att 3 punkten ändras så att den inte baserar sig på materiella rättsnormer om fartyget.

Utskottet föreslår med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande att 9 punkten stryks.

Utskottet har omformulerat paragrafen i enlighet härmed.

4 §. Avgiftsskyldig. Kommunikationsministeriet konstaterar att meningen är att redaren och ett i Finland bosatt ombud för redaren solidariskt är ansvariga för att avgiften betalas. Med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande föreslår utskottet att redaren lika väl som ett i Finland bosatt ombud för redaren är skattskyldiga. Utskottet har ändrat paragrafformuleringen i enlighet härmed.

6 §. Farledsavgiftens enhetspris. Under expertutfrågningen påpekades det för utskottet att avgifterna för pråmar som transporterar bulklast stiger avsevärt (för ett fartyg med ett nettodräktighet på ca 3 000 från 89 000 till 225 000 euro och för fartyg med en nettodräktighet på ca 600 från 16 000 till 43 000 euro på årsnivå). I avgiftsnedsättande syfte föreslår utskottet därför att 6 § 2 mom. ändras så att för fartyg utan motor tas ut en avgift som är hälften av avgiften i de lägsta isklasserna som fallet är enligt nuvarande lag. Utskottet har ändrat momentet i enlighet härmed.

12 §. *Nedsatt farledsavgift på andra grunder.* Tullen har föreslagit att 3 mom. tydliggörs såttillvida att nedsättningen bara gäller transiterat gods som förs ut. Utskottet föreslår följaktligen att bestämmelsen ska gälla farledsavgiften för fartyg som anlöper en finsk hamn för att ta transitogods för utförsel när fartygets hela last består av transitogods. Utskottet har ändrat momentet i enlighet härmed.

16 §. *Debitering av farledsavgift enligt uppskattning.* Med hänvisning till utlåtandet från grundlagsutskottet föreslår utskottet att lagrummet kompletteras med en bestämmelse om myndighetens skyldighet att med hot om debitering enligt uppskattning lämna avgiftsanmälan. Utskottet har omformulerat paragrafen i enlighet härmed.

18 §. *Felavgift.* Utskottet föreslår med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande att 2 mom. tydliggörs så att felavgiftens storlek fastställs med beaktande av hur klandervärt förfarandet varit, om det har upprepats och andra därmed jämförliga omständigheter. Utskottet har ändrat momentet i enlighet härmed.

20 §. *Efterdebitering.* I propositionen saknas det 3 mom. som kommunikationsministeriets arbetsgrupp föreslagit och som gällde det ansvar ett ombud för redaren har vid efterdebitering. Om ett ombud för redaren är i god tro, det vill säga inte visste eller borde ha vetat att en anmälan, handling eller annan uppgift som lämnats in för påförande av avgift är bristfällig, vilkseledande eller oriktig, blir det solidariska ansvaret enligt utskottets mening alltför tungt. Utskottet

föreslår följaktligen att redarens ansvar begränsas till 18 månader.

23 §. *Nedsättning av och anstånd med avgift.* Med anledning av grundlagsutskottets utlåtande föreslår utskottet att uttrycken "särskilda skäl" och "på de villkor den bestämmer" stryks i 1 mom.

Därtill föreslår utskottet att 2 mom. ändras så att uttrycket "eller om det finns särskilda skäl till detta" stryks och att som villkor för att Tullstyrelsen ska kunna bevilja anstånd med farledsavgiften ska gälla att den betalningsskyldiga ställer säkerhet. Momentet föreslås också få regler om ränta på säkerheten och om fall då anstånd kan beviljas utan säkerhet.

Utskottet vill påpeka att 2 mom. tillåter att anstånd beviljas utan krav på ränta om det finns synnerligen tungt vägande skälighetsskäl till det. För företag konstaterar utskottet, kan sådana särskilt vägande skälighetsskäl för att låta bli att ta ut anståndsrenta vara att undvika konkurs eller skuldsanering (exempelvis en stor skatteskuld som den skattskyldige trots allt anses klara av inom den betalningstid som anges i anståndsbeslutet om ränta inte tas ut) eller en situation där beskattningen varit oklar av orsaker som beror på myndigheterna, t.ex. till följd av förändrad skattepraxis eller bristfälliga anvisningar.

Utskottet har ändrat paragrafen i enlighet härmed.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår kommunikationsutskottet

att lagförslaget godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag).

Utskottets ändringsförslag

Lag

om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.
Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

(1 mom. som i RP)
Denna lag tillämpas inte på fartyg
(1 och 2 punkten som i RP)
3) som anländer till och lämnar Finland genom Saima kanal utan att anlöpa någon hamn vid Finlands kust, (*utesl.*)
4) vars nettodräktighet understiger 300 och som (*utesl.*) är *kryssningsfartyg* enligt definitionen i 2 § 3 punkten *eller lastfartyg enligt definitionen i 2 § 4 punkten, eller*
5) vars nettodräktighet understiger 600 och som är *passagerarfartyg enligt definitionen i 2 § 1 punkten (Ny).*

2 §
Definitioner

I denna lag avses med
(1 punkten som i RP)
2) *höghastighetsfartyg* höghastighetsfartyg enligt (*utesl.*) kapitel X i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981),
3) *kryssningsfartyg* fartyg som kan transportera fler än 12 passagerare, bedriver kryssningstrafik och som inte tar eller lossar last med undantag för bränsle och proviant för eget behov när det besöker Finland; med kryssningstrafik avses sjöresor under vilka ett fartyg, som inte är i

reguljär linjetrafik, under samma resa anlöper en hamn i Finland och dessutom minst två hamnar i utlandet; (*utesl.*),
(4—8 punkterna som i RP)
9) (*utesl.*)
9 (Som 10 punkten i RP)

3 §
(Som i RP)

4 §

Avgiftsskyldig

Redaren och ett av tullmyndigheten godkänt, i Finland bosatt ombud för redaren är solidariskt ansvariga för betalning av *farledsavgiften*. En redare som befinner sig i utlandet skall ha ett av tullmyndigheten godkänt, i Finland bosatt ombud.

2 kap.
Grunder för farledsavgift

5 §
(Som i RP)

6 §

Farledsavgiftens enhetspris

(1 mom. som i RP)
Enhetspriset för kryssningsfartyg är 1,060 euro, enhetspriset för höghastighetsfartyg 6,404 euro och enhetspriset för fartyg utan eget framdrivningsmaskineri 3,559 euro.

7—9 §
(Som i RP)

3 kap.

Avgiftsfrihet och nedsatt farledsavgift

10 och 11 §
(Som i RP)

12 §

Nedsatt farledsavgift på andra grunder

(1 och 2 mom. som i RP)

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

4 kap.

Anmälningsskyldighet för samt fastställande och uttagande av farledsavgift

13—15 §
(Som i RP)

16 §

Debitering av farledsavgift enligt uppskattning

Om den betalningsskyldiga inte lämnat avgiftsanmälan som avses i 13 § eller om anmälan är bristfällig, skall tullmyndigheten uppmana den betalningsskyldiga att inom en bestämd tid vid hot om debitering enligt uppskattning lämna farledsavgiftsanmälan eller komplettera den bristfälliga anmälan.

I det fall att avgiftsanmälan trots uppmaning inte lämnats eller farledsavgiften inte ens efter komplettering av anmälan kan tas ut på basis av den, skall debiteringen verkställas enligt uppskattning. I betalningsbeslutet skall då anges grunderna för uppskattningen. (Nytt)

(3 mom. som 2 mom. i RP)

17 §
(Som i RP)

18 §

Felavgift

(1 mom. som i RP)

Vid fastställande av felavgiftens storlek beaktas hur klandervärt förfarandet varit, om det har upprepats och andra *med dessa jämförliga* omständigheter (*utesl.*).

5 kap.

Avgiftsrättelse till avgiftstagarens fördel samt efterdebitering

19 §
(Som i RP)

20 §

Efterdebitering

(1 och 2 mom. som i RP)

Om ett av tullmyndigheten godkänt, i Finland bosatt ombud för redaren inte visste eller borde ha vetat att den anmälan, handling eller annan uppgift som lämnats för fastställande av farledsavgiften är bristfällig, vilseledande eller oriktig, skall ett sådant ombud efterdebiteras inom aderton månader från det att fordran uppstod. (Nytt)

21 §
(Som i RP)

6 kap.

Rättsmedel

22 §
(Som i RP)

23 §

Nedsättning av och anstånd med avgift

Om det med hänsyn till förhållandena vore uppenbart oskäligt att ta ut farledsavgiften till fullt belopp (*utesl.*), kan Tullstyrelsen på ansökan (*utesl.*) nedsätta eller helt avlyfta sådana farledsavgifter, avgiftstillägg, förseningsräntor eller räntor med anledning av anstånd som betalats eller skall betalas.

Om det med hänsyn till förhållandena vore uppenbart oskäligt att ta ut farledsavgiften till fullt belopp (*utesl.*), kan Tullstyrelsen på ansökan bevilja anstånd med betalning av farledsavgift. *Anstånd beviljas på villkor att en säkerhet motsvarande anståndsbeloppet ställs för betalningen. Anstånd kan dock beviljas utan krav på säkerhet om anståndsbeloppet är ringa eller anståndstiden är kort. På farledsavgift för vil-*

ken beviljats anstånd tas för anståndstiden ut ränta som motsvarar den i 12 § i räntelagen (633/1982) avsedda referensräntan för den halvårsperiod som föregår kalenderåret i fråga förhöjd med sju procentenheter, sammanlagt dock minst tre euro. Anstånd kan emellertid beviljas utan ränta om det finns synnerligen vägande skälighetsskäl till det.

24—28 §
(Som i RP)

7 kap.

Särskilda bestämmelser

29—36 §
(Som i RP)

Helsingfors den 25 november 2005

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent
vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Mikko Alatalo /cent
Leena Harkimo /saml
Saara Karhu /sd
Inkeri Kerola /cent
Risto Kuisma /sd

Reijo Paaajanen /saml
Erkki Pulliainen /gröna
Arto Seppälä /sd
Timo Seppälä /saml
Lasse Virén /saml
Raimo Vistbacka /saf
ers. Lyly Rajala /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

