

## **Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om farledsavgift**

### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny lag om farledsavgift genom vilken den gällande lagen om farledsavgift upphävs. Syftet med lagen är att revidera de bestämmelser om grunderna för farledsavgift vilka gäller bestämmandet av den farledsavgift som betalas för fartyg. Dessutom föreslås att lagen om farledsavgift skall fås att motsvara de krav som ställs på en skattelag.

Enligt förslaget skall farledsavgiften i regel bestämmas på basis av ett enhetspris som fastställs enligt fartygets isklass samt fartygets nettodräktighet. Farledsavgiften skall bestämmas enligt samma grunder för fartyg i både inrikes- och utrikesfart. Det föreslås att fartyg med en nettodräktighet på mindre än 300, med undantag av höghastighetsfartyg, inte skall omfattas av lagen.

Vidare föreslås att bestämmelserna om

fastställande av fartygs isklasser stryks i lagen om farledsavgift och flyttas till den lag som utfärdas om fartygs isklasser och isbrytarassistans.

I lagen föreslås bestämmelser om avgiftsfrihet och nedsatt farledsavgift. I lagen föreslås dessutom bestämmelser om anmälningsplikt, fastställande och uttagande av farledsavgift, avgiftsrättelse till avgiftstagarens fördel, efterdebitering samt rättsmedel. Förslaget innehåller definitioner som är centrala för tillämpningen av lagen. Avsikten är att tullverket skall svara för att farledsavgiften debiteras och för tillsynen över uttagandet.

Lagen hänför sig till budgetpropositionen för 2006 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2006 samtidigt som lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans träder i kraft.

---

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Nuläge.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Lagstiftning och praxis.....</b>	<b>3</b>
Lagstiftningen gällande farledsavgift.....	3
Grunder för farledsavgift.....	3
Nedsättning av avgift enligt prövning.....	5
<b>1.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU .....</b>	<b>6</b>
<b>1.3. Bedömning av nuläget .....</b>	<b>6</b>
Isklass som grund för farledsavgift .....	6
Överträdelseförfarande som inletts av Europeiska gemenskapernas kommission.....	8
<b>2. Målsättning och de viktigaste förslagen.....</b>	<b>9</b>
<b>2.1. Målsättning .....</b>	<b>9</b>
<b>2.2. De viktigaste förslagen.....</b>	<b>9</b>
<b>3. Ekonomiska konsekvenser .....</b>	<b>11</b>
<b>3.1. Totalekonomiska konsekvenser.....</b>	<b>11</b>
<b>3.2. Konsekvenser för statsfinanserna.....</b>	<b>11</b>
<b>3.3. Konsekvenser för näringslivet .....</b>	<b>11</b>
<b>3.4. Konsekvenser för miljön.....</b>	<b>12</b>
<b>3.5. Konsekvenser för den regionala utvecklingen.....</b>	<b>12</b>
<b>3.6. Konsekvenser för myndigheterna.....</b>	<b>13</b>
<b>4. Beredningen av propositionen.....</b>	<b>13</b>
<b>4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial .....</b>	<b>13</b>
<b>4.2. Remissyttranden och hur de har beaktats .....</b>	<b>14</b>
<b>5. Samband med andra propositioner .....</b>	<b>15</b>
<b>DETALJMOTIVERING .....</b>	<b>16</b>
<b>1. Lagförslag .....</b>	<b>16</b>
<b>1 kap. Allmänna bestämmelser .....</b>	<b>16</b>
<b>2 kap. Grunder för farledsavgift .....</b>	<b>18</b>
<b>3 kap. Avgiftsfrihet och nedsatt farledsavgift .....</b>	<b>20</b>
<b>4 kap. Anmälningsskyldighet för samt fastställande och uttagande av farledsavgift ....</b>	<b>21</b>
<b>5 kap. Avgiftsrättelse till avgiftstagarens fördel samt efterdebitering .....</b>	<b>21</b>
<b>6 kap. Rättsmedel .....</b>	<b>22</b>
<b>7 kap. Särskilda bestämmelser .....</b>	<b>23</b>

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

#### 1.1. Lagstiftning och praxis

Lagstiftningen gällande farledsavgift

Om farledsavgift föreskrivs i lagen om farledsavgift (708/2002) och den med stöd av lagen utfärdade statsrådets förordning om farledsavgift (719/2002), vilka trädde i kraft den 1 september 2002. Genom lagen om farledsavgift upphävdes lagen om farledsavgift från år 1980 jämte ändringar. Genom 2002 års lag ändrades inte grunderna för betalning av farledsavgift. Det var närmast fråga om en teknisk revidering genom vilken man försöker motverka att betalningen av farledsavgift i samband med isavgiftsklassintyg kringgås.

I 1 § finns bestämmelser om syftet med uttagande av farledsavgift. Enligt paragrafen tas farledsavgift ut till staten för att täcka de kostnader som staten åsamkas genom byggandet, underhållet och skötseln av allmänna farleder för sjöfarten och av säkerhetsanordningar som behövs för sjötrafiken samt av isbrytarassistansen. Inkomsterna av farledsavgiften har också använts för att täcka kostnaderna för fartygstrafikservicen (VTS-verksamhet).

Behöriga myndigheter enligt lagen om farledsavgift är tullmyndigheterna och Sjöfartsverket. Tullmyndigheterna svarar för att farledsavgiften tas ut (3 §).

Sjöfartsverket meddelar föreskrifter om kraven för vintertrafik och styrker en förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar (12 §), fastställer den isklass för ett fartyg som används som grund för farledsavgiften (13 §) och utfärdar isklassintyg för fartyg (14 §). Av stor betydelse i praktiken är också Sjöfartsverkets behörighet att bevilja nedsättning eller

befrielse i fråga om farledsavgift (28 §).

Enligt 5 § i lagen om farledsavgift är envar som bedriver handelssjöfart i finskt vattenområde med registrerat finskt fartyg eller med utländskt fartyg skyldig att betala farledsavgift. För betalning av avgiften svarar enligt 6 § redaren och den som för redarens räkning anmäler fartyget för inklaration eller i inrikestrafik är redarens ombud. Med den som anmäler ett fartyg och med ombud avses i praktiken skeppsklareraren, dvs. skeppsmäklaren.

Lagen innehåller också bestämmelser om avgiftsfrihet enligt antalet betalningar samt övrig avgiftsfrihet (19 och 20 §).

I lagen om farledsavgift finns bestämmelserna om avgiftsrättelse och efterdebitering i 21—24 §.

Grunder för farledsavgift

Faktorer som inverkar på fastställandet av farledsavgiften och dess storlek är hurudan trafik fartyget bedriver, fartygets isklass och nettodräktighet samt antalet fartygsanlöp.

I lagen om farledsavgift skiljer man åt farledsavgiften i utrikestrafik och farledsavgiften i inrikestrafik.

I utrikestrafik tas farledsavgift ut som en engångsavgift då fartyget anländer till Finland. Engångsavgiftens storlek bestäms på grundval av fartygets nettodräktighet och isklass.

I inrikestrafik tas farledsavgift enligt 8 § däremot ut kalenderårsvis som en årsavgift och dess storlek bestäms på grundval av fartygets nettodräktighet. Betalning av farledsavgift i inrikestrafik inverkar enligt 9 § i lagen om farledsavgift också på storleken av senare avgifter i utrikestrafik. Om ett fartyg för vilket har betalats farledsavgift i inrikestrafik anländer från utlandet under samma kalenderår tas i farledsavgift ut hälften av den fulla engångsavgiften i

utrikestrafik.

Det är vanligt att fartyg i reguljär trafik från utlandet till Finland betalar farledsavgift i inrikestrafik för att avgiftsbelastningen skall bli mindre.

Farledsavgiften räknas ut på grundval av fartygets nettodräktighet och isklass. Av dessa två tekniska egenskaper hos fartyget inverkar isklassen i hög grad på den farledsavgift som betalas för fartyget. De isklasser som beskriver fartygets förmåga att gå i is, vilka tidigare kallades isavgiftsklasser, har tillämpats som grund för farledsavgiften och de sjöfartsvavgifter som förgått den redan fr.o.m. 1920-talet.

Enligt 12 § i lagen om farledsavgift hör fartygen till sex isklasser som bestäms på basis av fartygets isforceringsförmåga. Isklasserna är specialklass I A Super, isklasserna I A, I B och I C samt isklasserna II och III. Till isklasserna II och III hör fartyg, som inte är förstärkta för gång i is. Enligt 12 § 3 mom. i lagen om farledsavgift utfärdar Sjöfartsverket närmare föreskrifter om de krav för vintertrafik av vilka skillnaderna mellan de olika isklasserna framgår. De gällande bestämmelserna om de krav för vintertrafik som ställs på fartygens konstruktion och maskineffekt (isklassbestämmelser) är från år 2002.

Enligt 13 § i lagen om farledsavgift fastställer en inspektör vid Sjöfartsverket eller en utomstående inspektör som verket befullmäktigat ett fartygs isklass på redarens begäran.

På basis av 14 § i lagen om farledsavgift utfärdas för fartygets isklass ett isklassintyg, i vilket specificeras de uppgifter som utgjort grund för fastställande av isklassen.

I 19 § i lagen om farledsavgift föreskrivs om avgiftsfrihet, enligt vilken fartyg som går i reguljär trafik till Finland kan befrias från fler farledsavgifter under samma kalenderår efter att ha betalt ett visst antal engångsavgifter. Ett passagerarfartyg som är registrerat för minst 120 passagerare, för vilket har betalats farledsavgift 32 gånger, eller något annat fartyg, för vilket har betalats farledsavgift 10 gånger, är under samma kalenderår befriat från ytterligare avgifter för utrikestrafik. Om de uppgifter som inverkar på avgiftens storlek ändras så att engångsavgiften stiger, skall för fartyget i

farledsavgift betalas ett tillägg.

I samband med en färd till Saima kanal tas för fartyget ut hälften av farledsavgiften både då fartyget samtidigt för med sig last från utlandet till en hamn vid Finlands kust och då fartyget för last till utlandet från en hamn vid Finlands kust.

Av stor betydelse i praktiken är den behörighet för Sjöfartsverket att bevilja nedsättning eller befrielse i fråga om farledsavgift om vilken bestäms i 28 § i lagen om farledsavgift. Sjöfartsverket kan på skriftlig ansökan i enskilda fall bevilja nedsättning av farledsavgift eller befrielse från sådan avgift eller föreskriva att en farledsavgift som redan har betalats eller en del av en sådan skall återbetalas. Tidigare fattades dylika beslut vid kommunikationsministeriet, varifrån de öve rfördes på Sjöfartsverket genom den ändring av lagen om farledsavgift som trädde i kraft den 1 januari 1999.

Har fartyget inte ett isklassintyg som är i kraft, skall enligt 17 § i lagen farledsavgift för utrikestrafik tas ut enligt isklass III. Om det har lämnats sådana felaktiga uppgifter om fartyget på basis av vilka fartyget har placerats i en bättre isklass än vad fartygets egenskaper förutsätter, tas enligt 18 § farledsavgift ut också enligt isklass III för den tid då fartygets isklass har varit felaktig.

I 1 § i förordningen om farledsavgift finns en avgiftstabell för farledsavgift i utrikestrafik enligt vilken den på isklass och nettodräktighet baserade farledsavgiften fastställs. Avgiftsbeloppet har graderats kraftigt mellan de olika isklasserna. Enligt tabellen betalar t.ex. ett fartyg som hör till isklass I A dubbel farledsavgift i förhållande till ett fartyg som hör till isklass I A Super. Ett fartyg som hör till isklass II betalar fem gånger så stor avgift som ett fartyg som hör till isklass I A Super. I förordningens 1 § har som tak för engångsavgiften fastställts 109 140 euro.

I 2 § i förordningen om farledsavgift bestäms att farledsavgiften i inrikestrafik räknas ut på basis av fartygets nettodräktighet och avgiftsenheten.

I farledsavgifter har per år influtit ca 66,3 miljoner euro år 2000, ca 68,2 miljoner euro år 2001, ca 72,5 miljoner euro år 2002 och 2003 samt ca 74,1 miljoner euro år 2004. I

budgetpropositionen för 2005 har beloppet av intäkter från farledsavgifter uppskattats till ca 73,7 miljoner euro och i budgetpropositionen för 2006 till ca 76,3 miljoner euro.

Farledsavgifterna koncentreras till början av kalenderåret eftersom fartyg som går i reguljär trafik till Finland med stöd av 19 § i lagen om farledsavgift befrias från ytterligare avgifter då farledsavgift betalats för antingen 10 resor (lastfartyg) eller 32 resor (passagerarfartyg).

#### Nedsättning av avgift enligt prövning

Redan den lagstiftning som föregick den nuvarande lagen om farledsavgift inbegrep olika möjligheter till nedsättning. Med stöd av 6 § i lagen om farledsavgift från år 1980 kunde t.ex. handels- och industriministeriet bevilja nedsättning av eller befrielse från farledsavgift eller återbäring av farledsavgift som redan betalats.

Med stöd av 28 § i lagen om farledsavgift kan Sjöfartsverket på skriftlig ansökan i enskilda fall bevilja nedsättning av farledsavgift eller befrielse från betalning av farledsavgift eller föreskriva att en farledsavgift som redan har betalats eller en del därav skall återbetalas, om

1) detta påkallas av synpunkter som ansluter sig till främjandet av turismen, kustfarten eller transitotrafiken eller av vägande skäl i anslutning till främjandet av Finlands utrikeshandel, eller

2) det med hänsyn till förhållandena vore uppenbart oskäligt att ta ut avgiften till fullt belopp.

I syfte att främja turismen har kryssningsfartyg som huvudsakligen sommartid besökt Finland beviljats en nedsättning om 85 %. Sjöfartsverket fastställde maximibeloppet av engångsavgiften för kryssningsfartyg i utrikestrafik till 45 000 euro för åren 2004 och 2005.

I syfte att främja transitotrafiken har nedsättningar beviljats för transport av billiga bulkvaror från Ryssland till tredjeländer via Finland. Nedsättning har beviljats för transport av t.ex. gödselmedel, järnpelletar och kemikalier. Med nedsättningarna har man i viss mån kunnat förbättra de finska

hamnarnas konkurrenskraft i förhållande till hamnarna i de baltiska länderna. I syfte att främja utrikeshandeln har nedsättning beviljats för nyexport av vissa billiga varor, såsom strömring eller stenmaterial.

På basis av uppenbar oskälighet har nedsättning beviljats i sådana fall där ett fartyg har använt endast en liten del av sin lastningskapacitet vid transporter i anslutning till utrikeshandeln. Farledsavgiften har schematiskt nedsatts på basis av dellast med antingen 50 eller 75 % beroende på hur stor del av fartygets lastningskapacitet som har utnyttjats.

På grundval av uppenbar oskälighet har nedsättning och avgiftsfrihet dessutom beviljats beträffande sådana krav på efterdebitering av farledsavgift som berott på oklarheter med isklasser. Sjöfartsverket har särskilt för enskilda fartyg lindrat kraven på sådan efterdebitering som föranletts av felaktiga isklasser till en skälig nivå i fall där fartygets isklass har sänkts på grund av mindre brister. Beslut om lindring av kraven på efterdebitering har fattats sedan slutet av 2003.

De nedsättningar som beviljats med stöd av 28 § i lagen om farledsavgift har varit av stor betydelse för kryssningsfartyg då det gällt att få kryssningsfartyg att besöka Finland. Besluten om nedsättning har också bidragit till att oskäligheter som föranletts av oklarheter med isklasser har kunnat avvärjas och onödiga rättegångar undvikas.

Övriga nedsättningar enligt prövning har varit av betydelse för några enstaka hamnar eller små grupper av näringsidkare.

Sjöfartsverket har åren 2002—2004 fattat i genomsnitt ca 250 beslut per år om avgiftsnedsättning. Om de beslut om nedsättning som beror på oklarheter med isklasser lämnas utanför helhetsgranskningen, har de beslut om nedsättning som fattats på grundval av dellast kvantitativt stått för ca 50 % av alla beslut som fattats åren 2002—2004. Andelen beslut som gäller kryssningsfartygstrafiken har under samma tid stått för ca 30 % av alla beslut.

Mätt i pengar har de största nedsättningarna beviljats för kryssningsfartygstrafiken. Av kryssningsfartyg togs åren 2002-2004 ut

sammanlagt ca 9,3 miljoner euro i farledsavgift. Utan nedsättningar hade farledsavgifterna för kryssningsfartygen uppgått till sammanlagt ca 65,6 miljoner euro. Eurobeloppet av de nedsättningar som beviljats på andra grunder har varit betydligt mindre. För andra än kryssningsfartyg beviljades åren 2002-2004 nedsättningar på så sätt att i farledsavgift togs ut sammanlagt ca 8,6 miljoner euro, medan farledsavgiften utan nedsättning hade uppgått till sammanlagt 14,6 miljoner euro.

Sjöfartsverket har fr.o.m. 2003 lindrat kraven på efterdebitering för ca 120 fartyg.

### **1.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU**

I många länder baserar sig sjöfartssavgifterna på fartygets bruttodräktighet. Det finska systemet med farledsavgifter är unikt, eftersom avgiften grundar sig på fartygets nettodräktighet och isklass. I Sverige inverkar ett fartygs isklass endast på den isbrytarassistans som ges fartyget.

I Sverige finns bestämmelserna om farledsavgifter i förordningen om farledsavgift (1997:1121), som innehåller allmänna bestämmelser om farledsavgifter, samt Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift (SJÖFS 2004:26) av den 1 december 2004. Dessutom innehåller Sjöfartsverkets föreskrifter om villkor för miljödifferenterad farledsavgift (SJÖFS 1998:13) av den 22 december 1998 bestämmelser om beräkning av farledsavgiftsbeloppet på basis av miljöutsläpp. I avgiftssystemet har gjorts ändringar, vilka trädde i kraft den 1 januari 2005.

I Sverige beräknas farledsavgiftsbeloppet utifrån fartygets bruttodräktighet och miljöutsläpp samt på den last som transporteras. Den del av farledsavgiften som beräknas på basis av bruttodräktigheten anges som en avgift för varje enhet av bruttodräktigheten. För t.ex. passagerarfartyg och järnvägsfärjor betalas 1,80 SEK för varje enhet av bruttodräktighet. Såsom miljöutsläpp har beaktats fartygets kväveoxidutsläpp samt svavelhalten i det

bränsle som används i fartyget. Om de gränsvärden som fastställts för dessa utsläpp underskrids, får fartyget rabatt på den del av avgiften som bestäms enligt bruttodräktigheten. På basis av lasten betalas i farledsavgift 3,24 SEK per ton last. Om lasten utgörs av särskilt definierad lågvärdig last i bulk är avgiften per ton last lägre.

Också i Sverige tillämpas rabatter som baserar sig på antalet fartygsanlöp. Farledsavgiften för fartyg i regelbunden trafik är lägre då ett visst antal anlöp överskrids. Granskningsperioden för antalet fartygsanlöp är en kalendermånad.

I Sverige ingår bestämmelserna om isklasser i isbrytarförordningen av den 23 november 2000 (2000:1149) och i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om finsk-svensk isklass (SjöFS 2003:4) av den 10 mars 2003. Med avvikelse från gällande finska isklassbestämmelser ingår i de svenska bestämmelserna en paragraf i vilken sägs att en isklass som har godkänts i ett annat medlemsland i Europeiska unionen eller i ett land som hör till Europeiska ekonomiska gemenskapen bör anses uppfylla även de finsk-svenska isklassbestämmelserna för klassen i fråga. En förutsättning för detta är att fartygets säkerhetsnivå är densamma på grundval av bägge bestämmelser.

Systemet i Sverige avviker från det finska också i det hänseende att det inte utfärdas något särskilt isklassintyg för ett fartygs isklass. Den klassbeteckning som ett klassificeringssällskap utfärdar för ett fartyg godkänns som sådan utan något särskilt myndighetsbeslut.

### **1.3. Bedömning av nuläget**

Isklass som grund för farledsavgift

Den gällande lagstiftningen om farledsavgifter, där avgiften framför allt har baserat sig på ett fartygs isklass, har garanterat året runt-trafiken och verksamhetsbetingelser för en regional jämbördig utrikestrafik. Problem har uppstått i anslutning till ett fartygs isklass i sådana fall där fartygets konstruktion eller maskineffekt inte motsvarar den klassbeteckning som klassificeringssällskapet utfärdar för fartyget och det isklassintyg som

Sjöfartsverket på basis av certifikatet utfärdar för fartyget.

Sjöfartsverket och tullverket började i slutet av 1999 utreda de oklarheter som kommit upp i samband med uttagande av farledsavgiften och som hänför sig till isavgiftsklasserna. Också riksdagens kommunikationsutskott riktade en begäran om utredning av saken till kommunikationsministeriet. De oklarheter som kom fram i samband med utredningen ledde till en revidering av lagen och förordningen om farledsavgift år 2002.

I 2002 års lag om farledsavgift föreskrevs att de gamla isavgiftsklassintygen, som gällde tills vidare, skulle förnyas och gälla en viss tid. Samtidigt ändrades intygets namn till isklassintyg.

I samband med detta föreskrevs genom statsrådets förordning om farledsavgift om de handlingar som redaren skall ge inspektören för fastställande av isklass. I samband med förnyandet av isklassintygen jämfördes den klassbeteckning som klassificeringssällskapet utfärdar med de övriga handlingar som redaren utöver klassificeringscertifikatet tillställde inspektören. Vid jämförelsen upptäckte man att ett större antal fartyg än väntat inte uppfyllde isavgiftsklassbestämmelserna från år 1985 och inte heller de regler som fastställts av de klassificeringssällskap som utfärdar klassbeteckningar över fartygets isklass. Klassificeringssällskapen hade således utfärdat klassbeteckningar som stred mot deras egna bestämmelser. Bristerna var i allmänhet små men beaktandet av dem ledde i flera fall till att fartyg flyttades till en betydligt lägre isklass. I samband med utredningen av oklarheterna i fråga om isklasser upptäckte man också skillnader mellan den finska texten och den engelska och den svenska texten gällande isklassdjupgående i bestämmelserna om isklass från år 1985.

De oklarheter som konstaterades i fråga om isklasser ledde till att Sjöfartsverket lämnade tullmyndigheterna uppgifter om de fartyg som har betalat farledsavgift enligt en felaktig isklass. Tullmyndigheterna har på basis av dessa uppgifter vidtagit åtgärder för efterdebitering och krävt att betalningsskyldiga rederier eller rederiernas

finska ombud (skeppsklarare) betalar de avgifter som på grund av felaktig isklass inte påförts för innevarande år och de tre föregående åren.

Kraven på efterdebitering har för de utländska fartygens del i första hand riktats till de inhemska skeppsklarare som vid sidan om de utländska redarna svarar för betalning av avgiften. Eftersom kraven på efterdebitering retroaktivt sträcker sig flera år bakåt i tiden och den avgift som tas ut bestäms enligt den sämsta isklassen, har de belopp som krävs av skeppsklararen i många fall varit påfallande höga. Skeppsklararna har inte haft möjlighet att bereda sig på den risk som kraven på efterdebitering medför.

Sjöfartsverket har mellan december 2002 och maj 2005 anmält uppgifterna för över 270 fartyg till tullmyndigheterna för efterdebiteringsåtgärder. Efter ytterligare utredningar har Sjöfartsverket återkallat begäran om efterdebitering för ca 90 fartygs del, eftersom fartygen har ansetts uppfylla isklassbestämmelserna eller överensstämma med reglerna för isklassen i fråga. I fråga om över hälften av de fartyg som anmälts för efterdebitering har bristerna gällt omfånget av skrovets isförstärkning i förhållande till vad som förutsätts i isklassbestämmelserna. För de övriga fartygens del har det varit fråga om brister som gällt den minsta maskineffekt som förutsätts i isklassen eller brister gällande konstruktionen.

Sjöfartsverket har med stöd av 28 § i lagen om farledsavgift för fler än hundra fartygs del jämkat farledsavgifter som föranletts av felaktiga isklasser. Det har i regel varit fråga om sådana brister i isförstärkning på fartygens skrov som till sin omfattning har motsvarat den felaktiga ordalydelse i bestämmelsen om fartygs isklassdjupgående som ingick i bestämmelserna om isklass från år 1985.

Sjöfartsverket har ansett att efterdebitering på grund av felaktig isklass är uppenbart oskälig då en obetydlig brist i fartygets isförstärkning i värsta fall har föranlett en betalningspåföljd på flera hundra tusen euro. Enligt Sjöfartsverkets bedömning kommer man att vara tvungen att fatta beslut om jämkning av farledsavgifter fram till dess att isklassfrågan har lösts genom

lagstiftningsåtgärder.

Sjöfartsverket har med stöd av lagen om farledsavgift fastställt en förteckning över de finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringsanstalters klassbeteckningar. Med ett godkänt klassificeringssällskap avses en organisation som godkänts enligt rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, det s.k. klassificeringssällskapsdirektivet.

Definitionen av begreppet ingår bl.a. i förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999).

Principen om motsvarighet har gått ut på att säkerhetsnivån hos fartyg som byggts enligt de regler som klassificeringssällskapen utfärdat skall motsvara säkerhetsnivån hos fartyg som byggts enligt de finsk-svenska isklassbestämmelserna. Motsvarigheten har inte fastställts på så sätt att fartyg som byggts enligt klassificeringssällskapens regler till alla delar skall motsvara fartyg som byggts enligt de finsk-svenska isklassbestämmelserna.

Vid fastställandet av isklass har huvudregeln varit att isklassen fastställs på basis av den klassbeteckning som anges i det klassificeringscertifikat som ett godkänt klassificeringssällskap utfärdat för fartyget. Enligt Sjöfartsverkets tolkning har det att ett fartyg inte överensstämmer med de finsk-svenska isklassbestämmelserna nödvändigtvis inte inneburit att fartyget har en felaktig isklass. Frågan om huruvida ett fartyg som byggts enligt ett klassificeringssällskapens regler hör till rätt isklass eller inte bedöms utifrån motsvarighetsförteckningen och klassificeringssällskapens egna regler.

Överträdelseförfarande som inletts av Europeiska gemenskapernas kommission

Europeiska gemenskapernas kommission sände den 21 mars 2002 Finland en formell underrättelse (2001/2264) gällande systemet med uttagande av farledsavgift enligt lagstiftningen om farledsavgifter.

I underrättelsen sägs att Finlands system för uttagande av farledsavgift, enligt vilket

av fartyg tas ut olika stora avgifter beroende på om de bedriver inrikes- eller utrikestrafik, begränsar friheten att tillhandahålla tjänster på ett sådant sätt som strider mot artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 4055/86. I den artikel som kommissionen hänvisar till bestäms att frihet att utföra sjötransporter mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredjeland skall gälla för medborgare i medlemsstater med hemvist i en annan medlemsstat än den person för vilken sjötransporten utförs.

Enligt Finlands svar av den 14 maj 2002 baserar sig indelningen i inrikes- och utrikestrafik på objektiva godtagbara skäl som hänför sig till systemet med uttagande av avgift, typen av trafik samt de tjänster som täcks med farledsavgifterna.

Godstransporterna i inrikestrafik hänför sig ofta till resor som inte går från hamn till hamn. Av denna orsak har man för inrikestrafikens vidkommande valt ett så enkelt system för uttagande av avgift som möjligt, dvs. att avgift tas ut en gång per kalenderår. Dessutom är de fartyg som enbart går i inrikestrafik ofta så små att de inte används för utrikestrafik och likaså är merparten av deras resor mycket korta. Det viktigaste godsslag som transporteras mellan hamnarna i Finland är oljeprodukter, vilka transporteras med fartyg som också går i utrikestrafik. Deras årliga avgiftsbörda är lika stor som hos fartyg som endast går i utrikestrafik. Dessutom har de tjänster som täcks med farledsavgifterna dimensionerats så att de motsvarar de krav som utrikestrafiken ställer. Fartyg som enbart går i inrikestrafik kan i regel inte röra sig under isförhållanden eller tillgodogöra sig isbryartjänster. Å andra sidan är fartygen så små att de inte behöver lika djupa farleder som fartygen i utrikestrafik.

I det följande skedet av överträdelseförfarandet gav kommissionen den 11 november 2003 ett motiverat yttrande, i vilket konstateras att Finland har underlåtit att fullgöra de skyldigheter om vilka bestäms i förordningen gällande tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster. Kommissionen hänvisar i sitt motiverade yttrande till att det i Finland av fartyg tas ut olika stora avgifter beroende på om de bedriver inrikes- eller



utrikestrafik. Enligt kommissionen strider detta system mot artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 4055/86 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land.

I sitt svar på nämnda motiverade yttrande av den 8 januari 2004 har Finland konstaterat att arbetet för revidering av lagen om farledsavgift är under arbete och att farledsavgiften i inrikestrafik kommer att avskaffas.

Det att farledsavgiften i inrikestrafik avskaffas kommer att höja farledsavgiften för sådana fartyg från EU-länder som har kunnat tillgodogöra sig en nedsättning av farledsavgiften i utrikestrafik till följd av att de betalt farledsavgiften i inrikestrafik, medan farledsavgifterna för fartyg från länder utanför EU kommer att sjunka.

Kommissionen har den 16 december 2004 beslutat väcka talan mot Finland vid Europeiska gemenskapernas domstol.

## **2. Målsättning och de viktigaste förslagen**

### **2.1. Målsättning**

Syftet med propositionen är att ersätta nuvarande praxis med farledsavgift med ett system som undanröjer de problem som hänför sig till årsavgiften för inrikestrafik samt förenklar avgiftssystemet. Förslaget ökar inte kostnaderna för sjöfarten, utan avsikten är att i farledsavgift skall tas ut ett belopp som motsvarar den tidigare farledsavgiften. Dessutom vidtas åtgärder för att föra lagstiftningen om farledsavgift till den nivå som förutsätts av en skattelag.

Syftet med lagförslaget är att ytterligare trygga verksamhetsbetingelserna för den finska utrike shandeln med ett säkert och för finska förhållanden lämpat tonnage, vilket möjliggör bedrivandet av fartygstrafik året runt i olika delar av Finland. Dessutom går man in för att i syfte att säkerställa den inhemska försörjningsberedskapen trygga ett tillräckligt inhemskt fartygsbestånd.

### **2.2. De viktigaste förslagen**

I propositionen föreslås att bestämmelserna

om fartygs isklass i den gällande lagen om farledsavgift skall utgå och att bestämmelserna om detta flyttas till den lag som utfärdas om fartygs isklasser och isbrytarassistans.

I propositionen föreslås att systemet med farledsavgift förenklas så att antalet på isklasser baserade avgiftsklasser minskas från nuvarande sex till fyra. Isklasserna I A Super och I A föreslås fortfarande vara avgiftsklasser. Det föreslås att isklasserna I B och I C tillsammans bildar en avgiftsklass, liksom även isklasserna II och III. Avsikten är att det enhetspris som tas ut per fartyg är lägst i isklass I A Super och högst i isklasserna II och III.

Den nuvarande farledsavgiften graderas enligt fartygets storlek i tre olika stora enhetspris i varje isklass. I lagförslaget föreslås en förenkling av farledsavgiften så att farledsavgiften grundar sig på ett enhetspris i samtliga isklasser. Avsikten är att farledsavgiften för ett fartyg räknas ut genom att fartygets nettodräktighet (fartygets storlek) multipliceras med enhetspriset för isklassen. Enligt förslaget är de enhetspris som fastställs för lastfartyg och passagerarfartyg inte lika stora. På detta sätt kan man säkerställa att av lastfartyg och passagerarfartyg som helhet sett tas ut lika mycket i farledsavgift som förut. Det föreslås att i fråga om lastfartyg farledsavgift skall tas ut för de 10 första anlöpen under kalenderåret och i fråga om passagerarfartyg för de 30 första anlöpen under kalenderåret.

I propositionen föreslås att alla lastfartyg och passagerarfartyg skall behandlas enligt samma principer vad avser farledsavgiften oberoende av om de bedriver inrikes- eller utrikestrafik. Detta innebär att årsavgiften i inrikestrafik och de nedsättningar av farledsavgiften som erhållits genom betalning av årsavgiften frångås. I det nuvarande systemet med farledsavgift har sådana fartyg från EU-länderna som betalt årsavgiften i inrikestrafik medgetts en nedsättning om 50 % på engångsavgiften i utrikestrafik. Om fartygen inte längre får nedsättning av engångsavgiften kommer farledsavgifterna för fartyg från EU-länder att stiga avsevärt, varvid det i farledsavgift flyter in totalt ca 20 miljoner euro mer än tidigare. Syftet med lagförslaget är dock att

det totala beloppet av farledsavgifter som flyter in skall vara lika stort som förut.

I propositionen föreslås att avskaffandet av årsavgiften i inrikestrafik genomförs så att i varje isklass tas i sin helhet ut lika mycket i farledsavgift som förut. Detta innebär att inom isklasserna kommer farledsavgiften för fartyg från andra än EU-länder att sjunka och farledsavgiften för fartyg från EU-länder på motsvarande sätt att stiga. Då är det totala inflödet av farledsavgifter detsamma som tidigare. Beträffande isklass I A Super föreslås dock att de sänkta farledsavgifterna för lastfartyg i denna isklass inte skall bekostas av fartyg från EU-länder utan i stället av fartyg i isklasserna II och III. På så sätt säkerställer man att farledsavgiften för fartyg i den högsta isklassen inte stiger. Detta innebär att ett belopp på ca 340 000 euro som betalats av lastfartyg i isklass I A Super överförs till avgifterna för lastfartyg i isklasserna II och III.

I propositionen föreslås att farledsavgiften för kryssningsfartyg och höghastighetsfartyg skall grunda sig på fartygets storlek och antalet anlöp. Trafiken med kryssningsfartyg och höghastighetsfartyg är säsongartad och sker under den isfria perioden. I fråga om dessa fartyg finns det inte något behov att koppla samman farledsavgiften med fartygens isklass.

Merparten av de kryssningsfartyg som besöker Finland är inte byggda för vinterförhållanden. Inemot 80 % av kryssningsfartygen har hört till isklass II, vilket innebär att farledsavgiften för dessa fartyg är tämligen hög. Kryssningsfartyg har dock kunnat ansöka om nedsättning av farledsavgiften hos Sjöfartsverket. Sjöfartsverket har för kryssningsfartyg beviljat en nedsättning om 85 % av farledsavgiften. Beslutet om nedsättning har fattats enskilt för varje fartyg just före kryssningssäsongens början så att nedsättningen har gällt särskilt för de fartygsanlöp som uppgetts för respektive sommar.

Ett typiskt drag hos kryssningsfartygstrafiken har varit att kryssningsfartygen hela tiden har vuxit i storlek. Man vet redan nu att de kryssningsfartyg som håller på att byggas kommer att vara större än de nuvarande

fartygen. Den omständighet att fartygen blir allt större innebär att den farledsavgift som kryssningsfartyg betalar per anlöp blir hög. Därför fastställde Sjöfartsverket år 2004 att den högsta engångsavgift som tas ut för kryssningsfartyg är 45 000 euro (inklusive nedsättningen om 85 %). År 2004 tillämpades taket för engångsavgiften i fråga om fyra fartyg.

Kryssningstrafiken på Finland har ökat kontinuerligt och år 2005 uppgick antalet anlöp till 258. Antalet anlöp är beroende av många faktorer, men utvecklingen hittills visar att nivån på farledsavgiften inte har utgjort något hinder för utvecklingen av kryssningsfartygstrafiken. Helhetsnivån på den farledsavgift som tas ut för kryssningsfartyg är lämplig och behöver därför inte ändras.

I fråga om kryssningsfartyg föreslås att i farledsavgift tas ut 1,060 euro per anlöp i förhållande till fartygets nettodräktighet. Av kryssningsfartyg skall dock i farledsavgift tas ut högst 45 000 euro per anlöp. Detta motsvarar den tidigare praxis genom vilken möjliggörs att farledsavgifterna för stora kryssningsfartyg inte blir oskäligt höga. För kryssningsfartyg behöver framöver inte beviljas någon särskild nedsättning av farledsavgiften eftersom den föreslagna avgift som grundar sig på fartygets storlek beloppsmässigt motsvarar storleken av den nedsatta farledsavgift som tidigare tagits ut för kryssningsfartyg. Kryssningsfartygens storlek, dvs. nettodräktighet, korrelerar nästan helt med fartygens passagerarantal. Sålunda betalar de fartyg som transporterar det största antalet passagerare också mest i farledsavgift.

Det föreslås att i farledsavgift för höghastighetsfartyg tas ut en avgift som är 20 % högre än tidigare. I propositionen föreslås att i fråga om höghastighetsfartyg i farledsavgift tas ut 6,404 euro för de 30 första anlöpen under kalenderåret i förhållande till fartygets nettodräktighet. Farledsavgiften för höghastighetsfartyg stiger totalt med inemot 300 000 euro jämfört med situationen år 2004. Beloppet av de farledsavgifter som influerats för passagerarfartyg minskas med motsvarande belopp, eftersom syftet med lagen inte är att öka den totala summan av farledsavgifter.

Fartyg som klassificeras som höghastighetsfartyg och som går i trafik på Finland är i detta skedde vissa passagerarfartyg i trafik mellan Helsingfors och Tallinn. Enhetspriset för höghastighetsfartyg kan motiveras med att det i fartygstrafikservicen (Vessel Traffic Service, VTS) är nödvändigt att fästa särskild vikt vid övervakningen och uppföljningen av trafiken med höghastighetsfartyg på grund av fartygens höga hastighet och täta avgångar. En del av fartygens rutt omfattas av fartbegränsningar, men även inom de områdena är övervakningen aktiv och trafikstyrningen ännu viktigare än inom havsområdena.

På basis av vissa undersökningar som gjorts av bl.a. Statens tekniska forskningscentral (VTT) förorsakar en högre hastighet större svallvågor, vilket belastar miljön och inverkar på den övriga trafiken. Hastighetsbegränsningar förhindrar skador men eliminerar inte den bestående skillnaden mellan snabba fartyg och övriga fartyg.

Under de närmaste åren kommer antalet höghastighetsfartyg på Finska viken även att öka.

Det föreslås att i lagen om farledsavgift skall tas in ett flertal bestämmelser i anslutning till uttagande och fastställande av avgift samt ändringssökande, vilka motsvarar bestämmelserna i den övriga skattelagstiftningen. Samtidigt ändras vissa redan existerande bestämmelser gällande uttagande av avgift i lagen om farledsavgift så att de överensstämmer med de krav som ställs på en skattelag.

Det föreslås att vissa nedsättningar inom ramen för den praxis för nedsättning av avgift som uppstått med stöd av 28 § i lagen om farledsavgift överförs till den föreslagna lagen.

### **3. Ekonomiska konsekvenser**

#### **3.1. Totalekonomiska konsekvenser**

Propositionen har inga betydande totalekonomiska konsekvenser. Syftet med propositionen är att ytterligare trygga verksamhetsbetingelserna för den finska utrikeshandeln med ett tonnage som är säkert och lämpar sig för de finska förhållandena.

För att utrikeshandeln skall fungera störningsfritt förutsätts att det finns ett tonnage med goda isgångsegenskaper för de finska förhållandena. Genom att tillämpa en avgift som baserar sig på isklasser säkerställer man att fartyg som besöker Finland även framöver är säkra och att de lämpar sig för de finska förhållandena.

#### **3.2. Konsekvenser för statsfinanserna**

I budgetpropositionen för 2006 beräknas inkomsterna av farledsavgifter uppgå till 76,3 miljoner euro. Denna proposition har ingen inverkan på nämnda inkomster. Det föreslagna avgiftssystemet har ingen inverkan på antalet fartygsanlöp i Finland.

På basis av den ståndpunkt som grundlagsutskottet intagit (GrUU 46/2004 rd) är farledsavgiften i konstitutionellt hänseende en skatt. Detta skulle innebära att den tidigare nettobudgeterade farledsavgiften ändrades till en bruttobudgeterad skatt. I propositionen utgår man dock från att farledsavgiften fortfarande är en avgift av skattenatur som täcker de kostnader som föranleds staten genom byggande, underhåll och skötsel av allmänna farleder för sjöfarten och av säkerhetsanordningar som behövs för sjötrafiken samt av fartygstrafikservicen och isbrytarassistansen. I budgetpropositionen för 2006 skall inkomsterna av farledsavgiften intäktsföras under moment 11.19.06. Omkostnaderna för farledshållningen och Sjöfartsverkets övriga omkostnader upptas under moment 31.30.21.

#### **3.3. Konsekvenser för näringslivet**

Förslaget ändrar inte helhetsnivån på farledsavgiften och därför har propositionen totalt sett inte några konsekvenser för rederierna. Förslaget kan dock medföra förändringar för vissa enskilda fartyg. Konsekvenserna för näringslivet har bedömts genom att man utifrån fartygstyp och isklass har jämfört förslaget med den gällande nivån på farledsavgiften.

Enligt förslaget bibehålls det totala inflödet av farledsavgift för lastfartyg oförändrat. Jämfört med år 2004 sjunker avgiftsnivån för lastfartyg i isklass I A Super med 0,34 miljoner euro (6,6 %) medan farledsavgiften

för fartyg i isklass II och III stiger med motsvarande summa (2 %). Inflödet av farledsavgift i de övriga isklasserna bibehålls på samma nivå som förut.

Avskaffandet av årsavgiften i inrikestrafik innebär att för de lastfartyg, som inte har kunnat tillgodogöra sig årsavgiften i inrikestrafik år 2004, kommer farledsavgiften att sjunka med sammanlagt i genomsnitt 10 %, medan farledsavgiften för de fartyg, som har tillgodogjort sig årsavgiften i inrikestrafik, kommer att stiga med 11 %. Avskaffandet av årsavgiften i inrikestrafik inverkar också i viss mån på farledsavgiften för olika fartygstyper. Jämfört med år 2004 kommer avgiftsnivån för lastfärjor (ro-ro) att stiga med 0,18 miljoner euro (1,9 %), för bulkfartyg med 0,23 miljoner euro (4,6 %) och för andra fartyg (bogserbåtar, pråmar osv.) med 0,48 miljoner euro (50,7 %). I fråga om tankfartyg beräknas avgiftsnivån däremot sjunka med 0,64 miljoner euro (4,4 %) och i fråga om torrlastfartyg med 0,23 miljoner euro (4,4 %).

Årsavgiften i inrikestrafik har mest utnyttjats av finska fartyg, vilket betyder att jämfört med år 2004 kommer farledsavgifterna att stiga mest för finska lastfartyg (ca 1,12 miljoner euro, dvs. 16,4 %).

Den farledsavgift som betalas för passagerarfartyg kommer totalt att sjunka något, eftersom det totala inflödet av farledsavgifter som tas ut för passagerarfartyg som hör till isklass I A Super föreslås bli sänkt i samma proportion som farledsavgiften för höghastighetsfartyg höjs.

Lagförslaget har endast små verkningar på farledsavgifterna för passagerarfartyg i olika isklasser. Jämfört med år 2004 kommer farledsavgiften för passagerarfartyg som hör till isklass I A Super att sjunka med totalt 3,1 procent och bibehållas på oförändrad nivå i de övriga isklasserna.

Lagförslaget gör grunderna för farledsavgiften för kryssningsfartyg enklare, då farledsavgift betalas för varje fartygsanlop enligt fartygets storlek. I förslaget har helhetsnivån för den farledsavgift som tas ut för kryssningsfartyg bibehållits oförändrad och i farledsavgift inflyter årligen ca 4 miljoner euro. Genom förslaget undanröjs

behovet att bevilja särskilda nedsättningar för kryssningsfartyg, varvid också grunderna för avgiften blir klarare. Det att grunderna för avgiften klarläggs har positiva konsekvenser för kryssningstrafikens utveckling.

Farledsavgifterna för höghastighetsfartyg kommer att stiga med 20 %. För närvarande går höghastighetsfartyg i trafik endast mellan Helsingfors och Tallinn. Trafiken med höghastighetsfartyg håller på att öka. En höjning av farledsavgiften kommer sannolikt inte att ha några större konsekvenser på trafiken med höghastighetsfartyg, eftersom farledsavgiftens andel av höghastighetsfartygens kostnader är mindre än hos t.ex. passagerarfartyg.

### 3.4. Konsekvenser för miljön

Genom lagförslaget strävar man fortsättningsvis efter att det tonnage som används inom sjöfarten skall vara miljövänligt och säkert. Den på isklasser baserade farledsavgift som föreslås gynnar fartyg med bättre isgångsegenskaper. Dessa fartyg har också den bästa säkerhetsnivån. Den arbetsgrupp som har berett lagförslaget utredde också möjligheterna att utveckla en miljöbaserad farledsavgift. Arbetsgruppen konstaterade dock på basis av sin utredning att det inte ännu i detta skede är möjligt att ändra farledsavgiften till en miljöbaserad avgift. Ett system med miljöbaserad farledsavgift förutsätter en noggrann miljöklassificering av fartygen och en noggrann övervakning samt uppföljning av fartygens utsläpp och bränsleförbrukning. Med en farledsavgift som baserar sig på isklasser kan man dock säkerställa att de fartyg som anländer till Finland fortfarande är säkra och miljövänliga.

### 3.5. Konsekvenser för den regionala utvecklingen

Avsikten är att det föreslagna avgiftssystemet inte i väsentlig grad ändrar förhållandet mellan farledsavgifterna för fartyg i olika isklasser. Detta möjliggör att året runt-fartygstrafiken till Finland bibehålls relativt oförändrad. Avsikten är att den föreslagna farledsavgiften fortsättningsvis skall vara lika stor överallt i Finland och

oavsett årstid.

### 3.6. Konsekvenser för myndigheterna

Lagförslaget och den proposition med förslag till lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans som hänför sig till lagförslaget gör det nuvarande systemet med farledsavgift klarare och enklare. Utredningen gällande fartygens tillhörighet till rätt isklass har föranlett Sjöfartsverket mycket extra arbete. Åtgärderna i anslutning till efterdebitering har för sin del i hög grad sysselsatt tullmyndigheterna.

Att ändra farledsavgiften till en skatt på det sätt som föreslås inverkar särskilt på tullverkets verksamhet. För närvarande är tullverket uppbördsmyndighet för farledsavgiften. Då farledsavgiften är en skatt ankommer verkställandet av farledsavgiften i sin helhet på tullverket. I och med detta betonas tullverkets roll i egenskap av myndighet som övervakar, styr och förvaltar farledsavgiftens enhetlighet och riktighet. Detta kommer till synes även i form av ökad kontrollverksamhet samt nya krav på rättsäkerhet som ställs på förvaltningen.

Enligt förslaget slopas Sjöfartsverkets behörighet att bevilja nedsättningar enligt prövning och en del av grunderna för nedsättning tas in i den föreslagna lagen. Befogenheten att utreda grunder för nedsättning överförs helt på tullmyndigheten. Dessutom har tullmyndigheten befogenhet att bevilja nedsättning från farledsavgift, även om man har bedömt att den föreslagna bestämmelsen tillämpas endast i undantagsfall då de gällande grunderna för nedsättning till största delen inkluderas i den nu föreslagna lagen.

Dessutom ingår i lagen om farledsavgift de nya bestämmelserna om förhandsavgörande och om debitering enligt uppskattning, vilket innebär arbetsuppgifter för tullverket. Om grunderna för avgiften i systemet med farledsavgift ändras medför detta ändringar i PortNet-systemet, som är ett myndighetsstyrt datasystem för fartygsanlöp i de finska hamnarna.

Enligt tullverkets uppskattning förutsätter lagändringen i personalkostnader en ökning på ca fyra årsverken för tullverket, vilket betyder att tullverket behöver ytterligare

160 000 euro per år för att täcka kostnaderna för löneutgifter. Ändringar i PortNet-systemet innebär kostnader om ca 25 000 – 50 000 euro. För farledsavgifterna måste man dessutom skapa ett eget skattesystem, vilket innebär kostnader om uppskattningsvis 500 000 euro.

Den föreslagna ändringen slopar Sjöfartsverkets befogenhet att bevilja nedsättning av farledsavgift enligt prövning. Detta innebär en minskning på uppskattningsvis 0,5 årsverken jämfört med situationen före utredningar för att fastställa isklass.

## 4. Beredningen av propositionen

### 4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Propositionen har beretts i en tjänstemannaarbetsgrupp som kommunikationsministeriet tillsatte den 13 januari 2004 med uppgift att revidera lagen om farledsavgift, förordningen om farledsavgift och andra författningar och föreskrifter om farledsavgift.

Arbetsgruppen lämnade sin första mellanrapport den 12 februari 2004 och i den föreslogs att Sjöfartsverket uppmanas att fortsätta fatta beslut om nedsättning av farledsavgift och att förslag till en permanent lösning av situationen läggs fram i samband med en totalreform av lagstiftningen om farledsavgift.

Arbetsgruppen lämnade den 30 april 2004 sin andra mellanrapport om revidering av farledsavgifterna för kryssningsfartyg. I den dryftades två parallella modeller för revidering av farledsavgifterna för kryssningsfartyg.

Arbetsgruppen lät konsultföretaget JT-Con utföra en utredning om tillämpandet av miljöaspekter som grund för farledsavgiften. I utredningen har man såsom alternativ för miljöstyrningen dryftat dels gränskostnadsprissättning som baserar sig på utsläppsmängder och kostnaderna för olägenheter till följd av dem, dels gradering av farledsavgifter enligt fartygens utsläppsegenskaper. Utredningen blev färdig den 9 juni 2004.

Arbetsgruppen beredde en proposition med

förslag till ändring av lagen om farledsavgift, som överlämnades till riksdagen den 19 november 2004 (RP 240/2004 rd). Lagförslaget gällde endast Sjöfartsverkets befogenheter i samband med fastställande av isklass, inte revidering av lagen om farledsavgift i övrigt. I

regeringspropositionen föreslogs att lagen om farledsavgift skulle ändras på vissa punkter så att Sjöfartsverket kan fastställa ett fartygs isklass på ett mer flexibelt sätt än tidigare. Förslaget gick ut på att Sjöfartsverket för ett fartyg skulle ha kunnat fastställa en bättre isklass än den som bestäms på basis av isklassbestämmelserna. Grundlagsutskottet konstaterade i sitt utlåtande av den 3 december 2004 om regeringens proposition (GrUU 46/2004 rd) att farledsavgiften i utrikestrafik i konstitutionellt hänseende är en skatt. Enligt utlåtandet hade det inte varit möjligt att behandla den föreslagna lagen om ändring av lagen om farledsavgift i vanlig lagstiftningsordning. På grund av grundlagsutskottets ställningstagande återkallade republikens president regeringens proposition den 14 december 2004 och behandlingen av ärendet avslutades i riksdagen den 15 december 2004.

Den arbetsgrupp som har berett revideringen av lagstiftningen om farledsavgift lade fram två alternativa förslag till lag om farledsavgift, vilka skiljde sig från varandra i synnerhet vad gäller grunderna för fastställande av avgiften.

I det ena förslaget bestäms farledsavgiften på grundval av den isgångskoefficient som räknas ut på basis av isgångsindexet, nettodräktigheten och enhetspriset. I det andra förslaget grundar sig farledsavgiften på isklass, nettodräktighet och enhetspris.

Arbetsgruppen har i olika skeden av sitt arbete hört den av kommunikationsministeriet tillsatta styrgruppen som består av representanter för industrin, rederierna, skeppsmäklarna, hamnoperatörerna och speditörerna.

#### **4.2. Remissyttranden och hur de har beaktats**

Utlåtande om de två utkast till propositioner med förslag till lag om

farledsavgift som arbetsgruppen utarbetat har begärts hos utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, handels- och industriministeriet, Tullstyrelsen, Ålands landskapsregering, Sjöfartsverket, Vägförvaltningen, Vägverket, Finlands Rederiförening rf, Ålands Redarförening rf, Fraktfartygsföreningen rf, Finlands Näringsliv EK, Finlands Hamnförbund rf, Centralhandelskammaren, Helsingfors handelskammare, Uleåborgs handelskammare, Centralen för turistfrämjande, Helsingfors hamn, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Finlands Speditörförbund rf, Hamnoperatörerna rf, Suomen Laivanpäälystöliitto—Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Konepäälystöliitto—Finlands Maskinbefälsförbund ry, Finlands Sjömans-Union rf, Suomen Erityisteknisten liitto SETELI ry, Rederiverket, Linda Line Oy och ESL Shipping Ab.

Utlåtande har dessutom skaffats av Karleby hamnverk, delegationen för hamnarna i Bottenviken, Skogsindustrin rf och Verband Deutscher Reeder.

I utlåtandena har utkastet till en proposition som baserar sig på fartygs isklass förordats. Man ansåg att det förslag som baserade sig på isgångsindex omfattade ett stort antal osäkerhetsfaktorer och att deras effekter på fartygsbeståndet och inflödet av farledsavgift är mycket svåra att förutse. Dessutom ansågs att modellen dels strider mot de mål som ställs på farledsavgiften, dels är komplicerad och svår att genomföra i praktiken med tanke på bl.a. informationssystemen.

Förslaget om att skeppsklarerarens ansvarstid i fråga om efterdebitering begränsas till nio månader understöddes i hög grad. Justitieministeriet, finansministeriet och Tullstyrelsen förhöll sig dock negativa till att det fastställs från varandra avvikande tidsfrister för redaren och redarens ombud, vilka är solidariskt ansvariga gäldenärer i fråga om farledsavgiften. Finlands Skeppsmäklareförbund rf ifrågasatte grunderna för att skeppsklareraren påförs ansvaret för fartygens farledsavgifter.

Flera remissinstanser, bl.a. Finlands Rederiförening rf, Finlands Näringsliv EK, Centralhandelskammaren, Helsingfors hamn

och Hamnoperatörerna rf föreslog att det maximiantal anlöp för vilka avgift tas ut enligt 10 § i lagförslaget inte skall vara bundet till ett kalenderår, utan i stället till en period på tolv månader som räknas med början från fartygets första anlöp. Den modell som är bunden till ett kalenderår anses dock vara tydlig med tanke på den myndighet som tillämpar lagen. Den modell som remissinstanserna har föreslagit ökar riskerna för fel i och med att det för varje fartyg tillämpas en egen period på tolv månader. Förslaget om att man skall övergå till en flexibel modell omfattande tolv månader har dessutom kommit till i slutskedet av beredningen av propositionen. Således finns det inte tid för att genomföra de ändringar som hänför sig till nämnda flexram i PortNet-systemet, som används för uttagande av farledsavgift, eftersom lagen avses träda i kraft vid ingången av 2006. Det årsbegrepp som tillämpas inom PortNet-systemet har även i övrigt ansetts fungera bra.

Justitieministeriet, finansministeriet och Tullstyrelsen lade fram många detaljerade preciseringar till lagparagraferna och motiveringen. Dessutom föreslog även andra remissinstanser vissa ändringar till propositionsutkastet. Lagförslaget och

motiveringen till det har ändrats och preciserats utifrån de utlåtanden som inhämtats.

## **5. Samband med andra propositioner**

Till riksdagen överlämnas samtidigt regeringens proposition med förslag till lag om fartygs isklasser och isbrytarassistans. Det är ändamålsenligt att propositionerna behandlas samtidigt, eftersom i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans ingår sådana bestämmelser om fastställande av fartygs isklass som ingår i den lag om farledsavgift som föreslås bli upphävd. Lagarna avses träda i kraft samtidigt.

Den föreslagna lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans har den 9 september 2005 i överensstämmelse med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och direktiv 98/48/EG om ändring av det överlämnats till Europeiska gemenskapernas kommission. Enligt artikel 9 i direktivet skall utfärdandet av en författning senareläggas med tre månader från den tidpunkt då kommissionen mottog informationen om förslaget.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslag

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

**1 §. Tillämpningsområde.** I 1 § i den föreslagna lagen bestäms om tillämpningsområdet för lagen om farledsavgift.

Det föreslagna 1 § 1 mom. motsvarar till sitt innehåll tillämpningsområdet för den gällande lagen. I den gällande lagen finns ingen uttrycklig bestämmelse om tillämpningsområde, men med stöd av 5 § 1 mom. som gäller betalningsskyldighet är envar som bedriver handelssjöfart i finskt vattenområde med registrerat finskt fartyg eller med utländskt fartyg skyldig att betala farledsavgift. I den föreslagna lagen har fartygets nationalitet eller registrering inte någon betydelse för tillämpningen av lagen, utan det viktiga är att fartyget används för handelssjöfart.

Hittills har inkomsterna av farledsavgiften nettobudgeterats och med dem har i enlighet med 1 och 2 § i lagen om farledsavgift täckts de kostnader som föranleds staten genom byggande, underhåll och skötsel av allmänna farleder för sjöfarten och av säkerhetsanordningar som behövs för sjötrafiken samt av fartygstrafikservice och isbrytarassistansen. Enligt grundlagsutskottets ställningstagande är farledsavgiften en skatt i konstitutionell mening, varför farledsavgifterna framöver skall intäktsföras i statsbudgeten. Avsikten är att farledsavgiften framöver dimensioneras så att inkomsterna av farledsavgiften täcker de kostnader som avses i 1 § i den gällande lagen om farledsavgift.

Sjöfartsverket sköter till största delen underhållet och utvecklandet av farledsnätet i Finland. De farleder som underhålls av Sjöfartsverket uppgår till ca 16 000 kilometer, varav andelen farleder för handelssjöfart är ca 4 000 kilometer. Med

säkerhetsanordningar för sjötrafiken avses sådana fasta eller flytande säkerhetsanordningar, t.ex. radarmärken, fyrar, linjetavlor, bojar och remmare som finns uppräknade i 2 § i förordningen om utmärkning av farlederna (846/1979).

Med fartygstrafikservice (Vessel Traffic Service, VTS) avses enligt 2 § 1 mom. 1 punkten i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer. Enligt 4 § 1 mom. i lagen om fartygstrafikservice består fartygstrafikservice av rapporter, navigationsassistans och fartygstrafikreglering. Enligt 2 § 1 mom. 4 punkten i lagen om fartygstrafikservice är VTS-myndighet den enhet vid Sjöfartsverket som upprätthåller fartygstrafikservice.

Enligt 2 § 1 mom. 7 punkten i lagen om Sjöfartsverket (939/2003) och 1 § 8 punkten i statsrådets förordning om Sjöfartsverket (981/2003) sörjer Sjöfartsverket för myndighets- och beställaruppgifter i anslutning till isbrytning. Sjöfartsverket svarar för tillgången på isbrytningsservice och för tillgodoseende av den har Sjöfartsverket ingått ett fraktavtal med Rederiverket, som är ett stält affärsverk. Med isbrytarassistans avses assistans av fartyg och därtill hörande bogsering i finska havsområden.

I 2 mom. bestäms om sådana omständigheter i anslutning till ett fartygs trafikeringssområde, färd samt storlek och användningsändamål vilka innebär att lagen om farledsavgift inte skall tillämpas och med stöd av vilka fartyget sålunda är befriat från farledsavgift. Bestämmelserna i 1-3 punkten motsvarar bestämmelserna i den gällande lagen om farledsavgift. I 4 punkten föreslås som en helt ny omständighet begränsning av tillämpningsområdet till följd av fartygets storlek, vilken enligt förslaget skall gälla alla andra fartyg än höghastighetsfartyg.



Momentets 1 punkt motsvarar 20 § 1 mom. 1 punkten i den gällande lagen om farledsavgift.

Enligt 2 punkten skall lagen om farledsavgift inte tillämpas på fartyg som färdas på finskt territorialvatten endast på grundval av transiteringsrätten. Punkten motsvarar 5 § 2 mom. i den gällande lagen om farledsavgift.

Enligt 3 punkten tillämpas lagen om farledsavgift inte på fartyg som anländer till och lämnar Finland genom Saima kanal utan att anlöpa någon hamn vid Finlands kust. Punkten motsvarar 20 § 1 mom. 2 punkten i den gällande lagen om farledsavgift.

Enligt 4 punkten lämnas de till sin storlek minsta fartygen, förutsatt att de inte är höghastighetsfartyg, helt utanför tillämpningsområdet för lagen om farledsavgift. Avsikten är att lagen om farledsavgift inte tillämpas på fartyg vars nettodräktighet understiger 300 och som inte är höghastighetsfartyg enligt definitionen i 2 § 2 punkten. Det föreslås att det i fråga om höghastighetsfartyg inte skall finnas någon nedre gräns vad avser fartygets nettodräktighet, utan att farledsavgift skall betalas för alla fartyg som klassificeras som höghastighetsfartyg oberoende av storlek.

**2 §. Definitioner.** Enligt 1 punkten avses med passagerarfartyg fartyg som kan medföra minst 120 passagerare men som inte är kryssningsfartyg eller höghastighetsfartyg. Definitionen motsvarar till sitt sakinnehåll definitionen av passagerarfartyg i den gällande lagen, om vilken bestäms i 19 § som gäller avgiftsfrihet enligt antalet betalningar.

Enligt 2 punkten avses med höghastighetsfartyg sådana höghastighetsfartyg som definieras i regel 1 i kapitel X i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981). IMO:s sjösäkerhetskommitté har den 20 maj 1994 utfärdat resolution MSC.36(63) samt den 5 december 2000 resolution MSC.97(73) om höghastighetsfartyg. Resolutionen från år 2000 tillämpas på fartyg som har byggts den 1 juli 2002 eller senare. I den gällande lagen om farledsavgift finns inte någon motsvarande definition på höghastighetsfartyg.

Enligt 3 punkten avses med

kryssningsfartyg fartyg som kan medföra över 12 passagerare och bedriver kryssningstrafik. Avsikten är att ett kryssningsfartyg då det besöker Finland inte skall kunna ta eller lossa last, men däremot kunna byta passagerare eller för fartygets egna behov ta bränsle eller proviant. Med byte av passagerare avses att en del av de passagerare som anländer med fartyget lämnar fartyget i Finland och i stället för dem tas nya passagerare som inleder sin kryssning. 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.

Definitionen på kryssningstrafik motsvarar i regel definitionen på kryssning i 43 § 1 mom. i utlänningslagen (301/2004). I den gällande lagen om farledsavgift finns inte någon motsvarande definition på kryssningstrafik eller kryssningsfartyg. Av fartyg i kryssningstrafik har farledsavgift tagits ut på samma sätt som av passagerarfartyg i reguljär linjetrafik. Med stöd av bestämmelsen om nedsättning av avgift i 28 § i den gällande lagen om farledsavgift har Sjöfartsverket dock beviljat kryssningsfartyg nedsättning av farledsavgiften för att få kryssningstrafik till Finland. Definitionen på kryssningstrafik motsvarar också de kännetecken för kryssningstrafik som tillämpats i Sjöfartsverkets beslut om nedsättning.

Kryssningsfartygen är i regel utländska passagerarfartyg som besöker Finland under sommarmånaderna och för en kort tid anlöper huvudsakligen Helsingfors vid sidan om andra hamnar i Östersjön. Bland kryssningsfartyg finns också fartyg som kan medföra ett färre antal passagerare än de passagerarfartyg som definieras i 1 punkten.

Enligt 4 punkten avses med lastfartyg alla andra fartyg än de som definieras i 1—3 punkten. Till denna grupp hör alla övriga fartyg enligt vad som förutsätts i lagen om farledsavgift oavsett typ eller användningsändamål, fastän fartyget enligt den fartygstekniska klassificeringen inte i sig betraktas som ett lastfartyg.

Enligt 5 punkten avses med ett fartygs nettodräktighet den i fartygets mätbrev angivna nettodräktighet som har fastställts

med tillämpning av formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (FördrS 31/1982). Ett fartygs nettodräktighet är måttet på fartygets nyttoutrymme och då det räknas ut utgår man från fartygets lastvolum och antalet passagerare.

I uppräknigen i 6 punkten finns exempel på verksamhet som skall betraktas som handelssjöfart. Även andra former av verksamhet som bedrivs på fartyg i förtjänstsyfte än de som anges i uppräknigen kan betraktas som handelssjöfart.

Den i 7 punkten angivna definitionen på redare motsvarar den definition på redare som ingår i motiveringen till den nuvarande lagen om farledsavgift (RP 38/2002 rd).

Med isklass enligt 8 punkten avses de isklasser som definieras i den föreslagna lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans.

Enligt 3 § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans, nedan lagen om isklasser, hör fartyg till isklasserna I A Super, I A, I B, I C, II och III. Med stöd av 4 § i lagen om isklasser utfärdar Sjöfartsverket närmare isklassbestämmelser samt fastställer en förteckning över de finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar. Med stöd av 5 § i lagen om isklasser kan Sjöfartsverket godkänna en isklass som bestämts för ett fartyg genom ett alternativt förfarande förutsatt att fartyget är så konstruerat att dess tekniska isgångsförmåga håller samma nivå som om fartygets isklass hade fastställts enligt isklassbestämmelserna. Enligt 6 § i lagen om isklasser likställs ett fartyg som har godkänts enligt bestämmelserna i en annan medlemsstat i Europeiska unionen, Turkiet och stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med fartyg som uppfyller de isklassbestämmelser som Sjöfartsverket har utfärdat.

Enligt 7 § i lagen om isklasser bestäms ett fartygs isklass på basis av den klassbeteckning som ett godkänt klassificeringssällskap utfärdat för fartyget och den motsvarighetsförteckning som styrkts av Sjöfartsverket. Om ett fartyg saknar klassbeteckning utfärdat av ett godkänt klassificeringssällskap fastställer

Sjöfartsverket fartygets isklass på redarens ansökan. Isklassen fastställs enligt de isklassbestämmelser som utfärdats av Sjöfartsverket eller enligt alternativa förfaranden eller enligt principen om ömsesidigt erkännande.

Med enhetspris för farledsavgift enligt 9 punkten avses ett tal som används som grund för bestämmande av farledsavgift och om vars storlek enligt fartygstyp bestäms i 6 §.

Med dödvikt enligt 10 punkten avses dödvikt enligt definitionen i regel 3 i kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 63/1984).

Dödvikt är skillnaden i ton mellan fartygets displacement i vatten och fartygets lättvikt i vatten med en täthet av 1,025 vid den lastvattenlinje som svarar mot det fastställda sommarfribordet. Lättvikt är fartygets displacement i metrisk ton utan last, bränsle, smörjolja, barlastvatten, färskvatten och matarvatten i tankar samt förbrukningsförråd liksom också utan passagerare och besättning och deras tillhörigheter.

Fartygets dödvikt är utgångspunkten vid uträkning av nedsättningen enligt 11 §.

**3 §. Behöriga myndigheter.** Det föreslås att tullverket och Sjöfartsverket är behöriga myndigheter liksom hittills. Den föreslagna paragrafen motsvarar 3 och 4 § i den gällande lagen med sådana ändringar av sakinhållet att de bestämmelser som gäller Tullstyrelsens befogenheter att utfärda närmare föreskrifter ingår i 13 § som gäller anmälningsplikt.

**4 §. Avgiftsskyldig.** Den föreslagna paragrafen om avgiftsskyldig motsvarar i sak 6 § i den gällande lagen om farledsavgift, i vilken bestäms om ansvaret för betalning av avgiften. Avsikten är att redaren och ett av tullmyndigheten godkänt, i Finland bosatt ombud för redaren solidariskt skall svara för betalning av avgiften. Med ombud avses den skeppsklarerare som anmäler fartyget för inklarerung. En redare som befinner sig i utlandet skall ha ett av tullmyndigheten godkänt, i Finland bosatt ombud.

## 2 kap. Grunder för farledsavgift

**5 §. Farledsavgift.** Enligt 1 mom. skall

farledsavgift betalas då ett fartyg anländer till Finland från utlandet eller från en finsk hamn till en finsk hamn.

Enligt 2 mom. skall för fartyg som 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 som tar last som det för med sig till utlandet eller tar passagerare från flera än en finsk hamn betalas farledsavgift endast en gång. Momentet motsvarar tullverkets nuvarande praxis enligt vilken endast en farledsavgift tas ut för last från utlandet som lossas eller last till utlandet som medtas under samma färd, även om lasten har lossats eller medtagits i flera olika hamnar. Om fartyget dock ibland tar last eller passagerare för transport mellan finska hamnar, skall farledsavgift även betalas för de hamnbesök i anslutning till vilka last har tagits.

Det föreslagna 3 mom. motsvarar till sitt innehåll 20 § 3 mom. i den gällande lagen. Syftet med bestämmelsen är att förhindra att farledsavgift betalas dubbelt då fartyget under samma resa anlöper en utländsk hamn mellan två lastningar i Finland. Orsaken till att fartyget anlöper en utländsk hamn måste vara lastnings- eller stuvningsteknisk.

Enligt 4 mom. betalas farledsavgift inte för fartyg som av tvingande skäl eller enbart för inhämtande av order för vidare resa eller för iståndsättning eller undersökning av behovet av iståndsättning av fartyget eller för att ta bränsle anlöper en finsk hamn utan att lossa eller ta last eller avlämna eller ta passagerare. Det föreslagna momentet motsvarar 20 § 1 mom. 4 punkten i den gällande lagen om farledsavgift på så sätt ändrad att tagande av bränsle har lagts till som ett sådant skäl för att anlöpa en hamn som inte omfattas av betalningsskyldigheten.

**6 §. Enhetspris för farledsavgift.** Det föreslås att paragrafen skall innehålla bestämmelser om fartygsspecifika enhetspriser i euro. Enhetspriset för last- och passagerarfartyg bestäms enligt isklass så, att last- och passagerarfartyg i de högre isklasserna föreslås ha ett lägre enhetspris och sålunda också en mindre farledsavgift. I paragrafen föreslås i isklasserna I B och I C samt i isklasserna II och III tillämpas samma enhetspris. Farledsavgiften för kryssningsfartyg och höghastighetsfartyg

skall inte vara beroende av fartygets isklass.

**7 §. Avgiftsbelopp.** I paragrafen föreslås bestämmelser om uträkning av farledsavgiften för de fartyg som definieras i 2 § 1-4 punkten. Det föreslås att farledsavgiften för lastfartyg och passagerarfartyg bestäms genom att fartygets enhetspris multipliceras med fartygets nettodräktighet. Det föreslås att ett fartygs isklass skall inverka på hur högt enhetspris ett last- eller passagerarfartyg får.

I farledsavgiften för större lastfartyg föreslås en nedsättning av enhetspriset för att dessa farledsavgifter inte på grund av att farledsavgiften i inrikestrafik avskaffas skall bli föremål för en oskälig höjning av avgiftsnivån jämfört med situationen i dag. Om ett lastfartygs nettodräktighet överskrider 25 000, multipliceras den överstigande andelen av nettodräktigheten med ett tal som är hälften av det enhetspris som anges i 6 § 1 mom. Exempelvis skall för ett lastfartyg i isklass I A Super med en nettodräktighet på 30 000 betalas farledsavgift enligt enhetspriset 1,340 euro för nettodräktighet upp till 25 000 och enligt enhetspriset 0,67 euro för nettodräktighet på 5 000 som överstiger detta.

Enligt 2 mom. fås den farledsavgift som betalas för kryssningsfartyg och höghastighetsfartyg genom att fartygets nettodräktighet och det enhetspris som anges i 6 § 2 mom. multipliceras med varandra. För kryssningsfartyg och höghastighetsfartyg föreslås ett fast enhetspris.

**8 §. Farledsavgiftens maximibelopp per fartygsanlöp.** I paragrafen bestäms om maximibeloppet av farledsavgiften per fartygsanlöp. Det föreslagna maximibeloppet av farledsavgiften, 109 000 euro, motsvarar det avrundade maximibeloppet av engångsavgiften i utrikestrafik enligt den nuvarande förordningen om farledsavgift. Maximibeloppet föreslås gälla lastfartyg och höghastighetsfartyg.

Det föreslås att det föreskrivs om egna maximibelopp per fartygsanlöp för passagerarfartyg och kryssningsfartyg. Maximibeloppet på 45 000 euro för kryssningsfartyg motsvarar det förfarande som iakttagits i beslut om nedsättning enligt 28 § i den gällande lagen om farledsavgift.

**9 §. Fastställande av fartygs**

*nettodräktighet*. I paragrafen bestäms hur ett fartygs nettodräktighet skall fastställas om handlingar om detta inte finns att tillgå. Den föreslagna paragrafen motsvarar till sitt innehåll bestämmelserna om fastställande av nettodräktighet i 11 § 2 mom. i den gällande lagen.

Om skeppsmätning föreskrivs i förordningen om skeppsmätning enligt 1969 års internationella skeppsmätningsskonvention (522/1982), förordningen om mätbrev för Suez kanal (316/1955) och förordningen om mätbrev för Panama kanal (317/1955).

### 3 kap. Avgiftsfrihet och nedsatt farledsavgift

**10 §.** *Farledsavgifternas årliga maximibelopp och tilläggsavgift.* Den föreslagna paragrafen motsvarar till sitt innehåll 19 § 1 och 2 mom. i den gällande lagen om farledsavgift. I 1 mom. föreslås bestämmelser om avgiftsfrihet för passagerarfartyg, höghastighetsfartyg och lastfartyg. Det föreslås att fartygen skall vara befriade från ytterligare farledsavgifter under samma kalenderår då för fartygen har betalats farledsavgift 30 eller 10 gånger beroende på fartygstyp.

Enligt 2 mom. skall för ett fartyg betalas ett tillägg, om de omständigheter som inverkar på beloppet av farledsavgiften förändras under kalenderåret så att farledsavgiften enligt 7 § stiger. I farledsavgift skall betalas ett belopp som motsvarar de 30 högsta avgifterna som för ett kalenderår bestäms för ett passagerarfartyg och för ett höghastighetsfartyg, och för ett lastfartyg de 10 högsta avgifterna per fartygsanlöp. Som ett exempel kan isklassen för ett lastfartyg ändras mitt under ett kalenderår så, att enhetspriset för den nya isklassen är högre än för den förra isklassen. Om för ifrågakvarande lastfartyg innan isklassen förändrades hade betalats de 10 farledsavgifter som berättigar till avgiftsfrihet, skall för fartyget betalas ett tillägg så att det sammanlagda beloppet motsvarar tio farledsavgifter fastställda enligt det nya enhetspriset. Efter att tillägget betalats skall fartyget på nytt vara befriat från ytterligare farledsavgift under kalenderåret,

förutsatt att i de omständigheter som inverkar på avgiftsbeloppet inte sker några nya förändringar.

Avsikten är att bestämmelsen om avgiftsfrihet skall gälla last-, höghastighets- och passagerarfartyg. Kryssningsfartyg skall betala farledsavgift för varje fartygsanlöp oavsett antalet anlöp.

**11 §.** *Nedsatt farledsavgift på basis av lastningskapacitetens utnyttjandegrad.* I paragrafen föreslås bestämmelser om de grunder enligt vilka farledsavgift tas ut nedsatt för sådana lastfartyg av vilkas lastningskapacitet endast en del har utnyttjats.

I 1 och 2 mom. föreslås att nuvarande praxis med nedsatta avgifter för dellast på lastfartyg skall tas in i lag. För de nedsättningar för lastfartygs dellast som beviljats med stöd av 28 § i den gällande lagen om farledsavgift har kommit att bildas en regelmässig och vedertagen beslutspraxis, och en fortsatt tillämpning av den kan motiveras med trafikeringsaspekter. Ett fartyg med betydande dellast anlöp inte en hamn i Finland om den farledsavgift som tas ut för fartyget är hög i förhållande till lastens värde.

I 1 mom. bestäms om storleken av nedsättningen, vilken baserar sig på lastningskapacitetens utnyttjandegrad. I 2 mom. ingår bestämmelser om hur lastningskapacitetens utnyttjandegrad räknas ut.

I kalkylen skall i fråga om fartygets dödvikt användas ett tal som är 90 % av fartygets dödvikt. Den andel på 10 % som dragits av från dödvikten beskriver schematiskt den del av dödvikten som inte utgörs av lasten, dvs. fartygets bränsle, smörjolja, barlastvatten, färskvatten och matarvatten i tankar samt förbrukningsförråd liksom också passagerare och besättning samt deras tillhörigheter.

En uträkning av nedsättningen förutsätter att för tullmyndigheterna kan företes handlingar av vilka på ett tillförlitligt sätt framgår fartygets dödvikt. Dödvikten uppges i ett "loading scale"-dokument och i ett godkänt material om stabilitet. Tankfartygs dödvikt meddelas dessutom i certifikatet "International Prevention Certificate" (IOPP).

**12 §.** *Nedsatt farledsavgift på andra grunder.* Det föreslagna 1 mom. motsvarar till sitt sakinnehåll bestämmelsen om nedsättning i samband med resor till Saima kanal i 20 § 2 mom. i den gällande lagen om farledsavgift.

Det föreslagna 2 mom. är helt nytt, men motsvarar de beslut om nedsättning som beviljats med stöd av 28 § i den gällande lagen om farledsavgift. Sjöfartsverket har t.ex. beviljat nedsättning av farledsavgiften för fartyg som transporterar stenkol till Björneborg, då stenkolet används som råvara för stålindustrin i norra Finland. På grund av att det fartyg som transporterar kolet är så stort måste lasten lossas i Björneborg och skeppas vidare med mindre fartyg till en annan hamn, eftersom farledsdjupet inte möjliggör direkt transport till den slutliga destinationshamnen. Om farledsavgiften tas ut till fullt belopp i det fall som anges i exemplet, leder detta till att mellanlastningen i stället görs i Sverige, vilket minskar inkomsterna av farledsavgiften. Dessutom kunde detta leda till att råvaruleveranserna till industrin äventyras.

Enligt 3 mom. kan nedsättning av farledsavgiften beviljas exporttrafik som sker som transitotrafik. Det föreslagna momentet motsvarar de beslut om nedsättning för transitotrafik som fattats med stöd av 28 § i den gällande lagen om farledsavgift och genom vilka Sjöfartsverket har beviljat nedsättningar för ryska exporttransporter som går via finska hamnar.

Med exporttrafik som sker som transitotrafik avses godstransporter via Finland till andra länder. Exempelvis för den export av ryska järnmalmsspelletar som går via Karleby hamn beviljas en nedsättning om 50 % av farledsavgiften. Utan nedsättning skulle denna trafik till följd av den höga kostnadsnivån inte kunna genomföras. En förutsättning för nedsättning är att fartygets hela last är transitolast.

4 kap. **Anmälningsskyldighet för samt fastställande och uttagande av farledsavgift**

**13 §.** *Anmälan om farledsavgift.* De föreslagna 1—3 mom. motsvarar till sitt

innehåll bestämmelsen om betalningsanmälan i 10 § i den gällande lagen. I 4 mom. föreslås bestämmelser om Tullstyrelsens befogenhet att utfärda närmare föreskrifter om innehållet i och formen för betalningsanmälan gällande farledsavgift samt om anmälningsförfarandet.

**14 §.** *Betalning av farledsavgift.* Den föreslagna paragrafen motsvarar 31 § i den gällande lagen om farledsavgift. I paragrafen bestäms om betalning av farledsavgift genom en hänvisning till vad som i tullagen bestäms om betalning av tull.

**15 §.** *Betalning av farledsavgift i förskott.* På grundval av den föreslagna paragrafen skall alla de farledsavgifter för ett kalenderår som berättigar till avgiftsfrihet enligt 10 § kunna betalas i förskott på en gång. Bestämmelsen motsvarar i sak 19 § 3 mom. i den gällande lagen om farledsavgift.

**16 §.** *Debitering enligt uppskattning.* I paragrafen föreslås bestämmelser om debitering enligt uppskattning. I den övriga skattelagstiftningen finns motsvarande bestämmelser om beskattning enligt uppskattning. Enligt förslaget skall i betalningsbeslutet anges grunderna för uppskattningen. Det föreslås att innan debitering verkställs enligt uppskattning skall den betalningsskyldige ges tillfälle att bli hörd.

**17 §.** *Avgiftshöjning.* Den föreslagna paragrafen motsvarar 25 § i den gällande lagen om farledsavgift.

**18 §.** *Felavgift.* Den föreslagna paragrafens 1 mom. motsvarar 26 § i den gällande lagen om farledsavgift. Vid fastställandet av felavgiftens storlek beaktas hur klandervärd förfarandet varit, om det upprepats och andra omständigheter som inverkar på saken.

5 kap. **Avgiftsrättelse till avgiftstagarens fördel samt efterdebitering**

**19 §.** *Rättelse till avgiftstagarens fördel.* Paragrafen motsvarar 21 § i den gällande lagen om farledsavgift.

**20 §.** *Efterdebitering.* Paragrafen motsvarar 23 § i den gällande lagen om farledsavgift.

**21 §.** *Hörande av betalningsskyldig.* Paragrafen motsvarar till sitt sakinnehåll 24 §

i den gällande lagen om farledsavgift.

#### 6 kap. Rättsmedel

**22 §. Förhandsavgörande.** I paragrafen bestäms om möjligheten till förhandsavgörande. Det föreslås att Tullstyrelsen i ett ärende som är av synnerlig vikt för sökanden på ansökan skall kunna meddela förhandsavgörande om hur lagen om farledsavgift tillämpas i sökandens situation. Förhandsavgörande skall meddelas under samma förutsättningar som de om vilka föreskrivs i olika skattelagar. Förhandsavgörande skall ges i en individualiserad fråga och sökanden skall lägga fram den utredning som behövs. Avsikten är att förhandsavgörande inte skall ges om frågor som gäller fartygs isklass eller nettodräktighet och inte heller om beloppet av farledsavgift.

**23 §. Nedsättning av och anstånd med avgift.** I paragrafen bestäms om avlyftande av farledsavgift och anstånd med avgift i analogi med vad som allmänt föreskrivs i skattelagstiftningen. Det föreslås att nedsättning skall kunna beviljas på ansökan om det med hänsyn till förhållandena vore uppenbart oskäligt att ta ut farledsavgiften till fullt belopp eller om det finns särskilda skäl för detta. Tullstyrelsen föreslås ha behörighet att avgöra ansökningar.

I den gällande lagen om farledsavgift finns inte några bestämmelser om anstånd med farledsavgift. Det föreslås att i lagen om farledsavgift tas in en bestämmelse enligt vilken Tullstyrelsen kan bevilja anstånd med betalning av farledsavgift om det med hänsyn till förhållandena vore uppenbart oskäligt att ta ut farledsavgiften till fullt belopp eller om det finns särskilda skäl för detta.

Enligt 28 § i den gällande lagen om farledsavgift kan Sjöfartsverket bevilja nedsättning av farledsavgift eller befrielse från betalning av avgift eller föreskriva att en farledsavgift som redan har betalats eller en del därav skall återbetalas, om detta påkallas av synpunkter som ansluter sig till främjandet av turismen, kustfarten eller transitotrafiken eller av vägande skäl i anslutning till främjandet av Finlands utrikeshandel, eller det med hänsyn till

förhållandena vore uppenbart oskäligt att ta ut avgiften till fullt belopp.

I fråga om nedsättningar som beviljats med stöd av 28 § i den gällande lagen om farledsavgift föreslås att i 11 § i den nya lagen föreskrivs om nedsättning som på grundval av oskälighet beviljas för dellast. I 12 § regleras dessutom de nedsättningar för exporttrafiken som beviljas i syfte att främja transitotrafiken. Beloppet av den farledsavgift som föreslås för kryssningsfartyg motsvarar å sin sida de nedsättningar som på grundval av oskälighet beviljas för närvarande. Jämfört med den praxis i fråga om nedsättning som baserar sig på 28 § i den gällande lagen om farledsavgift kan det föreslagna 1 mom. tillämpas på grundval av uppenbar oskälighet med hänsyn till förhållandena eller av särskilda skäl.

**24 §. Rättelse till den betalningsskyldiges fördel.** Den föreslagna paragrafen motsvarar 22 § i den gällande lagen.

**25 §. Ändringssökande.** I 1 och 2 mom. föreslås bestämmelser om sökande av ändring i beslut som tullmyndigheten fattat med stöd av lagen om farledsavgift. I 30 § i den gällande lagen om farledsavgift bestäms om sökande av ändring i beslut av tullmyndigheten endast genom hänvisning till bestämmelserna i tullagen. I 3 mom. bestäms om sökande av ändring i beslut som fattats av Sjöfartsverket, med vilka avses beslut om fartygs nettodräktighet enligt 9 §.

**26 §. Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen.** I paragrafen bestäms om anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen. I den gällande lagen om farledsavgift föreskrivs om ändringssökande genom hänvisningar till tullagen. Den föreslagna paragrafen avses motsvara tullagens bestämmelser om ändringssökande och bestämmelserna om ändringssökande i den övriga skattelagstiftningen, t.ex. 48 § i lagen om påförande av accis (1469/1994).

**27 §. Betalning av farledsavgift oberoende av ändringssökande.** Bestämmelser som motsvarar den föreslagna paragrafen finns även på annat håll i skattelagstiftningen, t.ex. i 74 § i bilskattelagen (1482/1994).

**28 §. Ränta på återbäring.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs om ränta på det farledsavgiftsbelopp som skall återbäras .

## 7 kap. Särskilda bestämmelser

**29 §. Övriga bestämmelser som skall tillämpas vid uttagande av farledsavgift.** Den föreslagna paragrafen innehåller en hänvisningsbestämmelse till de författningar som skall tillämpas på uttagande av farledsavgift.

Hänvisningsbestämmelserna i den föreslagna paragrafen motsvarar 31 § i den nuvarande lagen om farledsavgift utvidgad med en hänvisning till lagen om skatteuppbörd

**30 §. Minsta belopp som tas ut.** Det föreslås att i paragrafen bestäms om beloppet av den minsta farledsavgift som tas ut.

**31 §. Skyldighet att lämna uppgifter.** I paragrafen bestäms om den betalningsskyldiges skyldighet att lämna uppgifter.

**32 §. Kringgående av avgift.** I paragrafen finns en bestämmelse för den händelse att ett förhållande eller en åtgärd har givits sådan rättslig form som inte motsvarar sakens egentliga natur eller syftemål. Vid bestämmande av farledsavgift skall då förfaras som om den riktiga formen hade iakttagits i saken. Motsvarande bestämmelser finns i skattelagstiftningen, t.ex. i (poisto) 77 § i bilskattelagen.

**33 §. Elektronisk delgivning** Enligt paragrafen kan ett beslut av tullmyndigheten även delges på elektronisk väg genom användning av de kontaktuppgifter för elektronisk kommunikation som den betalningsskyldige har uppgett. Den betalningsskyldige skall då anses ha fått del av beslutet den dag det elektroniska meddelandet skickades, om inte något annat visas.

**34 §. Straffbestämmelse.** I den föreslagna paragrafen finns en hänvisning till straffbestämmelserna i 29 kap. i strafflagen (39/1889) som gäller skattebedrägeri samt grovt och lindrigt skattebedrägeri.

**35 §. Ikraftträdande.** I den föreslagna paragrafen ingår en ikraftträdandebestämmelse. Det föreslås att åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas redan innan lagen träder i kraft.

**36 §. Övergångsbestämmelser.** Enligt 1 mom. i den föreslagna paragrafen skall på farledsavgifter vilkas grund uppkommit före lagens ikraftträdande tillämpas de bestämmelser som gällde när denna lag trädde i kraft. Bestämmelserna i lagen om farledsavgift och statsrådets förordning om farledsavgift gäller bl.a. betalningsskyldighet, uttagande av avgift, avgiftsfrihet, avgiftsrätelse, efterdebitering och avgiftsbelopp.

Enligt det föreslagna 2 mom. skall de av Sjöfartsverket med stöd av 12 § 3 mom. i den upphävda lagen om farledsavgift utfärdade närmare föreskrifter om krav för vintertrafik (isklassbestämmelser), av vilka framgår skillnaderna mellan de olika isklasserna, och den av Sjöfartsverket styrkta förteckningen över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringssällskaps klassbeteckningar förbli gällande.

Med krav för vintertrafik avses Sjöfartsverkets föreskrifter av den 20 september 2002 om krav som ställs på fartygs konstruktion och maskineffekt i vintertrafik.

Med förteckningen över klassificeringssällskaps klassbeteckningar avses den av Sjöfartsverket den 27 november 2003 utfärdade föreskriften gällande den inbördes motsvarigheten mellan finsk—svenska isklasser och klassificeringssällskaps isklasser. I förteckningen fastställs vilken av ett godkänt klassificeringssällskaps klassbeteckning som motsvarar den finsk—svenska isklassen.

## 2. Närmare bestämmelser och föreskrifter

Det föreslås att Tullstyrelsen kan utfärda närmare föreskrifter om innehållet i och formen för betalningsanmälan gällande farledsavgift samt om anmälningsförfarandet. Dessutom skall Tullstyrelsen besluta om tullverkets interna befogenheter och fördelningen av uppgifter.

## 3. Ikraftträdande

Eftersom det nuvarande farledsavgiftssystemet och i synnerhet det system med avgiftsfrihet som grundar sig på

antalet fartygsanlöp är bundet till de avgifter som betalts under ett kalenderår, är det viktigt att lagen träder i kraft vid ingången av ett kalenderår. Lagen föreslås därför träda i kraft den 1 januari 2006 samtidigt som lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans träder i kraft.

#### 4. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Grundlagsutskottet konstaterade i sitt utlåtande (GrUU 46/2004 rd) av den 3 december 2004 om regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lagen om farledsavgift (RP 240/2004 rd) att bestämmelsen om Sjöfartsverkets behörighet att fastställa en bättre isklass är betydelsefull även med tanke på bestämmelserna om statliga skatter och avgifter i 81 § i grundlagen. Det typiska för konstitutionella avgifter är att de utgör ersättningar eller vederlag för tjänster som tillhandahålls av det allmänna; övriga betalningar till staten är däremot skatter i konstitutionellt hänseende. Enligt utskottets mening är farledsavgiften därmed inte ett vederlag för en specificerad prestation, utan en betalning som allmänt tas ut för att finansiera myndighetens verksamhet. Det kan också spela en viss roll om det är frivilligt eller obligatoriskt att ta emot betalningen. Det tyder på en skatt om det inte går att tacka nej till betalningar som det finns en skyldighet att betala och skyldigheten direkt med stöd av lag gäller rättssubjekt som uppfyller vissa rekvisit. Skyldigheten att betala farledsavgift inbegriper därmed inte sådan frivillighet som avses i grundlagsutskottets praxis. Utifrån detta ansåg grundlagsutskottet att farledsavgiften i utrikestrafik i konstitutionellt hänseende är en skatt.

Enligt grundlagsutskottets utlåtande skall bestämmelserna i en skattelag vara såtillvida exakta att de myndigheter som tillämpar lagen har bunden prövning när de bestämmer om skatten. I utlåtandet ansågs också som problematiskt att storleken på den skatt som baserar sig på nettodräktighet och isklass inte bestäms utifrån de beräkningsregler som anges i lagen.

Till följd av grundlagsutskottets utlåtande

måste lagstiftningen om farledsavgift harmoniseras med de krav som ställs på en skattelag.

Alla de bestämmelser som inverkar på grunderna för farledsavgiften och avgiftens storlek ingår på ett heltäckande sätt i den föreslagna lagen.

Bestämmelsen i 28 § i lagen om farledsavgift, som ger Sjöfartsverket en omfattande och från fall till fall på prövning baserad behörighet att påverka beloppet av farledsavgiften, uppfyller inte de krav gällande gränserna för prövningsrätten som ställs på en skattelag. Det föreslås att de bestämmelser som grundar sig på Sjöfartsverkets praxis beträffande nedsättning av avgift tas in i den nya lagen om farledsavgift.

I lagen om farledsavgift i dess nuvarande lydelse saknas de sedvanliga bestämmelser som hänför sig till verkställandet av beskattningen, t.ex. bestämmelser om debitering enligt uppskattning, förhandsavgörande, nedsättning och uppskov. Avsikten är att motsvarande bestämmelser skall tas in i den nya lagen om farledsavgift.

I lagförslaget görs inga ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheter som är skyddade i grundlagen.

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Bemyndigandet skall ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde. Dessutom skall de frågor som bemyndigandet omfattar fastställas noggrant i lag.

Enligt 13 § 4 mom. i lagförslaget kan Tullstyrelsen utfärda närmare föreskrifter om innehållet i och formen för betalningsanmälan gällande farledsavgift samt om anmälningsförfarandet. De föreskrifter som meddelas är av teknisk karaktär.

Enligt 23 § 2 mom. i lagförslaget föreskrivs om ställande av säkerhet för anstånd med betalning och om betalningsuppskovsranta genom förordning av finansministeriet.

Bestämmelsen om bemyndigande har



placerats och i sak anknutits till den paragraf som gäller det som skall regleras. Bemyndigandet har också i övrigt avgränsats så noggrant och utformats så exakt som möjligt. Bestämmelsen om bemyndigande står inte i strid med grundlagen.

Lagförslaget överensstämmer även i övrigt

med grundlagen och lagen kan därför behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Det är önskvärt att utlåtande om propositionen begärs av grundlagsutskottet.

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

## Lag om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

### Allmänna bestämmelser

1 §

#### Tillämpningsområde

För fartyg som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde skall betalas farledsavgift till staten enligt vad som bestäms i denna lag.

Denna lag tillämpas inte på fartyg

- 1) som används enbart i insjötrafik,
- 2) som på väg från en utländsk hamn till en annan passerar genom finskt vattenområde utan att anlöpa någon finsk hamn,
- 3) som anländer till och lämnar Finland genom Saima kanal utan att anlöpa någon hamn vid Finlands kust, eller
- 4) vars nettodräktighet understiger 300 och som inte är höghastighetsfartyg enligt definitionen i 2 § 2 punkten.

2 §

#### Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *passagerarfartyg* fartyg som kan transportera minst 120 passagerare, men som inte är ett kryssningsfartyg eller ett höghastighetsfartyg,
- 2) *höghastighetsfartyg* höghastighetsfartyg enligt definitionen i regel 1 i 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 och bedriver kryssningstrafik; 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; kryssningsfartyg får inte under sitt besök i Finland ta eller lossa last, men de kan byta passagerare eller för fartygets egna behov ta bränsle eller proviant,

4) *lastfartyg* andra än i 1-3 punkten definierade fartyg,

5) *nettodräktighet* den i fartygets mätbrev angivna nettodräktighet som har fastställts enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),

6) *handelssjöfart* med fartyg bedriven verksamhet i förtjänstsyfte, såsom transport av last och passagerare, bogsering, isbrytning, fångst samt räddningsverksamhet och assistans,

7) *redare* fartygets ägare, den som hyr fartyget eller någon som har faktiska bestämmanderätt i frågor som gäller trafiken med fartyget,

8) *isklass* isklasserna I A Super, I A, I B, I C, II och III, vilka definieras i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans ( /20 ),

9) *enhetspris för farledsavgift* ett tal som används som grund för bestämmande av farledsavgift och om vars storlek enligt fartygstyp bestäms i 6 §,

10) *dödvikt* dödvikt enligt definitionen i regel 3 i kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981).

3 §

*Behöriga myndigheter*

Tullverket svarar för debiteringen av farledsavgiften och för tillsynen över debiteringen. Tullstyrelsen beslutar om tullverkets interna fördelning av befogenheter och uppgifter.

Sjöfartsverket skall utan hinder av sekretessbestämmelserna ge tullmyndigheterna uppgifter, utredningar och utlåtanden samt annat material som behövs för tillämpningen av denna lag. Sjöfartsverket skall vid behov ge tullmyndigheterna även annan handräckning.

## 4 §

*Avgiftsskyldig*

Skyldig att betala avgiften är redaren och ett av tullmyndigheten godkänt, i Finland bosatt ombud för redaren. En redare som befinner sig i utlandet skall ha ett av tullmyndigheten godkänt, i Finland bosatt ombud.

## 2 kap.

**Grunder för farledsavgift**

## 5 §

*Farledsavgift*

Farledsavgift skall 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.

Farledsavgift skall inte betalas för fartyg som av tvingande skäl eller enbart för inhämtande av order för vidare resa eller för iståndsättning eller undersökning av behovet av iståndsättning av fartyget eller för att ta

bränsle anlöper en finsk hamn utan att lossa eller ta last eller avlämna eller ta passagerare.

## 6 §

*Farledsavgiftens enhetspris*

Enhetspriset för farledsavgift för lastfartyg och passagerarfartyg fastställs enligt fartygets isklass som följer:

Isklass	Lastfartyg Enhetspris (euro)	Passagerarfartyg Enhetspris (euro)
I A Super	1,340	0,902
I A	2,500	1,776
I B, I C	4,885	2,959
II, III	7,100	5,048

Enhetspriset för kryssningsfartyg är 1,060 euro och enhetspriset för höghastighetsfartyg 6,404 euro.

## 7 §

*Avgiftsbelopp*

Den farledsavgift som betalas för lastfartyg och passagerarfartyg fås genom att fartygets nettodräktighet multipliceras med det enhetspris för farledsavgift som anges i 6 § 1 mom. Om ett lastfartygs nettodräktighet överstiger 25 000, multipliceras den överstigande andelen av nettodräktigheten dock med ett tal som är hälften av det enhetspris som anges i 6 § 1 mom.

Den farledsavgift som betalas för kryssningsfartyg och höghastighetsfartyg fås genom att fartygets nettodräktighet multipliceras med det enhetspris som anges i 6 § 2 mom.

## 8 §

*Farledsavgiftens maximibelopp per fartyg sanlöp*

Farledsavgiften är högst 109 000 euro. Farledsavgiften för passagerarfartyg är dock högst 34 000 euro och för kryssningsfartyg

högst 45 000 euro.

9 §

*Fastställande av nettodräktighet*

Om ett fartyg inte har något mätbrev, om den dräktighet som anges i mätbrevet inte motsvarar fartygets verkliga dräktighet eller om fartyget enligt gällande mättningsregler för fartyg inte är berättigat att använda den nettodräktighet som anges i mätbrevet fastställer Sjöfartsverket den nettodräktighet för fartyget som används vid uträkningen av farledsavgiften i enlighet med gällande mättningsregler för fartyg.

3 kap.

**Avgiftsfrihet och nedsatt farledsavgift**

10 §

*Farledsavgifternas årliga maximibelopp och tilläggsavgift*

När för passagerarfartyg eller höghastighetsfartyg har betalats 30 farledsavgifter och för lastfartyg 10 farledsavgifter, är fartyget befriat från ytterligare farledsavgifter under kalenderåret i fråga.

Om de omständigheter som inverkar på farledsavgiftens storlek likväl förändras under kalenderåret så att den farledsavgift som avses i 7 § stiger, skall för fartyget i farledsavgift betalas ett tillägg. I farledsavgift skall då för ett kalenderår betalas ett belopp som motsvarar de 30 högsta farledsavgifterna som för ett kalenderår bestäms för ett passagerarfartyg och ett höghastighetsfartyg och på motsvarande sätt de 10 högsta avgifterna för ett lastfartyg.

11 §

*Nedsatt farledsavgift enligt lastningskapacitetens utnyttjandegrad*

Farledsavgiften för ett lastfartyg betalas nedsatt med 75 procent, om

lastningskapacitetens utnyttjandegrad är högst 15 procent och nedsatt med 50 procent, om lastningskapacitetens utnyttjandegrad är över 15 men högst 30 procent.

Lastningskapacitetens utnyttjandegrad fås genom att det tal som anger den sammanlagda mängd last som förts in till Finland och ut från Finland uttryckt i metriska ton jämförs med ett tal som är 90 procent av fartygets dödvikt.

12 §

*Nedsatt farledsavgift på andra grunder*

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

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

Farledsavgiften för ett lastfartyg betalas nedsatt med 50 procent i exporttrafik som sker som transitotrafik via Finland, om fartygets hela last är last i transitotrafik.

4 kap.

**Anmälningsplikt för samt fastställande och uttagande av farledsavgift**

13 §

*Farledsavgiftsanmälan*

Den avgiftsskyldige skall för fastställande av farledsavgift lämna en anmälan till tullmyndigheterna. I farledsavgiftsanmälan skall finnas de uppgifter som behövs för bestämmande av avgiften.

När ett fartyg anländer från utlandet till Finland skall farledsavgiftsanmälan lämnas till den tullanstalt där fartyget inklaras.

När ett fartyg går i inrikesfart skall

farledsavgiftsanmälan lämnas till den tullanstalt inom vars verksamhetsområde den hamn fartyget anlöper är belägen.

Farledsavgiftsanmälan kan också lämnas i elektronisk form eller i annan för automatisk databehandling lämplig form. Tullstyrelsen kan utfärda närmare föreskrifter om innehållet i och formen för farledsavgiftsanmälan samt om anmälningsförfarandet.

#### 14 §

##### *Betalning av farledsavgift*

Om inte något annat föreskrivs i denna lag tillämpas på betalning av farledsavgift vad som i tullagen (1466/1994) bestäms om betalning av tull.

#### 15 §

##### *Betalning av farledsavgift i förskott*

De farledsavgifter som avses i 10 § 1 mom. kan betalas på en gång i förskott.

#### 16 §

##### *Debitering av farledsavgift enligt uppskattning*

Om en betalningsanmälan som avses i 13 § inte har lämnats eller farledsavgiften inte ens efter rättelse kan debiteras på basis av anmälan, skall debitering verkställas enligt uppskattning. I betalningsbeslutet skall då anges grunderna för uppskattningen.

Innan debitering verkställs enligt uppskattning skall den betalningsskyldige ges tillfälle att bli hörd.

#### 17 §

##### *Avgiftshöjning*

Farledsavgiften kan höjas

1) med högst 30 procent, om den betalningsskyldige har lämnat bristfälliga eller oriktiga uppgifter för fastställande av

farledsavgiften eller helt eller delvis försummat sin anmälningsplikt, eller

2) med högst 50 procent, om den betalningsskyldige för fastställande av farledsavgiften uppsåtligen eller av grov vårdslöshet har lämnat en bristfällig, vilseledande eller oriktig anmälan eller annan uppgift eller handling, underlåtit att lämna uppgifter för fastställande av farledsavgift eller annars försummat sin skyldighet att lämna uppgifter och förfarandet har varit ägnat att medföra att den betalningsskyldige skulle ha kunnat undgå farledsavgift.

Om ett förfarande som avses i 1 mom. 2 punkten med beaktande av den fördel som kunnat fås därav och andra omständigheter som inverkar på ärendet skall anses som grovt, skall farledsavgiften höjas med minst 50 och högst 100 procent.

#### 18 §

##### *Felavgift*

Om någon farledsavgift inte påförs i en situation som avses i 17 § 1 mom. eller om avgiftsbeloppet är obetydligt och avgiftshöjning inte har påförts, kan i felavgift uppbäras minst 10 och högst 2 500 euro.

Vid fastställande av felavgiftens storlek beaktas hur klandervärt förfarandet varit, om det har upprepats och andra omständigheter som inverkar på ärendet.

#### 5 kap.

##### **Avgiftsrättelse till avgiftstagarens fördel samt efterdebitering**

#### 19 §

##### *Rättelse till avgiftstagarens fördel*

Har farledsavgiften eller en del av den på grund av räknefel eller därmed jämförbart misstag eller på grund av att tullmyndigheten till någon del inte har prövat saken inte blivit påförd eller återburits till ett för högt belopp utan att den betalningsskyldige har orsakat det, skall tullmyndigheten, om ärendet inte annars är anhängigt eller har avgjorts genom beslut med anledning av besvär, rätta sitt

beslut.

Rättelse skall göras inom ett år från ingången av kalenderåret efter det under vilket farledsavgiften eller återbäringen av farledsavgiften fastställdes eller med stöd av den betalningsskyldiges anmälan borde ha fastställts.

#### 20 §

##### *Efterdebitering*

Har farledsavgiften blivit helt eller delvis opåfordrad på grund av att den betalningsskyldige helt eller delvis har försummat sin anmälningsplikt eller för påförande av avgift inlämnat bristfällig, vilseledande eller oriktig anmälan eller annan uppgift eller handling, eller har farledsavgiften av nämnda skäl återburits till ett för högt belopp, skall tullmyndigheten ålägga den betalningsskyldige att betala den farledsavgift som inte påförts.

Efterdebitering skall verkställas inom tre år från ingången av kalenderåret efter det under vilket farledsavgiften eller återbäringen av farledsavgiften fastställdes eller borde ha fastställts.

#### 21 §

##### *Hörande av betalningsskyldig*

Innan rättelse till avgiftstagarens fördel och debitering av farledsavgift i efterskott verkställs skall den betalningsskyldige ges tillfälle att bli hörd.

#### 6 kap.

##### **Rättsmedel**

#### 22 §

##### *Förhandsavgörande*

Är saken av synnerlig vikt för sökanden, kan Tullstyrelsen på ansökan meddela förhandsavgörande om hur bestämmelserna om farledsavgift skall tillämpas. Förhandsavgörande meddelas dock inte om frågor som gäller fartygs isklass eller nettodräktighet och inte heller om beloppet

av farledsavgift.

I ansökan skall den fråga specificeras i vilken förhandsavgörande söks och den utredning som behövs för avgörande av ärendet läggas fram.

Förhandsavgörande meddelas för viss tid. Ett förhandsavgörande som vunnit laga kraft skall på sökandens yrkande iakttagas som bindande så som anges i förhandsavgörandet.

Ärenden som gäller förhandsavgörande skall behandlas skyndsamt.

#### 23 §

##### *Nedsättning av och anstånd med avgift*

Om det med hänsyn till förhållandena vore uppenbart oskäligt att ta ut farledsavgiften till fullt belopp eller om det finns särskilda skäl till detta, kan Tullstyrelsen på ansökan och på de villkor den bestämmer 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 eller om det finns särskilda skäl till detta, kan Tullstyrelsen på ansökan bevilja anstånd med betalning av farledsavgift. Genom förordning av finansministeriet föreskrivs om ställande av säkerhet för anstånd med betalning och om betalningsuppskovsränta i fråga om farledsavgift.

#### 24 §

##### *Rättelse till den betalningsskyldiges fördel*

Om tullmyndigheten med anledning av rättelseyrkande eller besvär eller av annan orsak konstaterar att farledsavgift har fastställts till ett för högt belopp eller återburits till för lågt belopp, skall den rätta sitt beslut, om inte ärendet har avgjorts genom beslut med anledning av besvär.

Rättelse kan göras inom tre år från ingången av kalenderåret efter det under vilket farledsavgiften eller återbäringen av farledsavgiften fastställdes eller även senare på grundval av skriftligt yrkande som gjorts

inom nämnda tid.

## 25 §

### *Ändringssökande*

Ändring i beslut som gäller farledsavgift eller återbäring av farledsavgift eller i andra beslut av tullmyndigheten som meddelats med stöd av denna lag får sökas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol. I beslut genom vilket det har bestämts att förhandsavgörande inte meddelas får ändring dock inte sökas genom besvär. Besvärsrätt på statens vägnar över ett tulldistrikts beslut har tullombudet vid tulldistriktet och över Tullstyrelsens beslut tullombudet vid Tullstyrelsen. Ändring skall sökas skriftligen och besvärsskriften skall inom besvärstiden ges in till den myndighet vars beslut överklagas.

Besvärstiden är tre år från ingången av kalenderåret efter det år då farledsavgiften fastställdes eller återbars, dock alltid minst 60 dagar från delfäendet av beslutet. När besvär anförs över beslut om något annat än fastställande av farledsavgift är besvärstiden 30 dagar från delfäendet av beslutet. För tullombudet är besvärstiden 30 dagar från det att beslutet fattades.

I beslut som Sjöfartsverket har fattat med stöd av 9 § söks ändring på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

## 26 §

### *Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen*

Ändring i förvaltningsdomstolens beslut får sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om domstolen beviljar besvärstillstånd. Besvärstillstånd kan beviljas

1) om det för lagens tillämpning i andra liknande fall eller för en enhetlig rättspraxis är av vikt att ärendet avgörs av högsta förvaltningsdomstolen,

2) om det på grund av ett uppenbart fel som inträffat i ärendet finns särskilda skäl för högsta förvaltningsdomstolen att avgöra ärendet, eller

3) om det föreligger vägande ekonomiska eller andra skäl att bevilja besvärstillstånd.

Besvär skall anföras inom 60 dagar från delfäendet av förvaltningsdomstolens beslut. Besvärsskriften skall inom besvärstiden ges in till högsta förvaltningsdomstolen eller Helsingfors förvaltningsdomstol. Besvärsrätt på statens vägnar har tullombudet vid Tullstyrelsen.

Om inte något annat bestäms i denna lag gäller beträffande sökande av ändring i övrigt förvaltningsprocesslagen.

## 27 §

### *Betalning av farledsavgift oberoende av ändringssökande*

Farledsavgift skall oavsett besvär betalas inom föreskriven tid.

## 28 §

### *Ränta på återbäring*

Återbärs farledsavgift till följd av avgiftsrättelse eller besvär, betalas ränta på återbäringsbeloppet. Räntan beräknas som en årlig ränta som motsvarar den i 12 § i räntelagen (633/1982) avsedda referensräntan för den halvårsperiod som föregår kalenderåret i fråga, minskad med två procentenheter. Räntan räknas från betalningsdagen.

Ränta betalas inte på återbäringsbelopp under 17 euro. Ränta på återbäring utgör inte skattepliktig inkomst vid inkomstbeskattningen.

7 kap.

### **Särskilda bestämmelser**

## 29 §

### *Övriga bestämmelser som skall tillämpas vid debitering av farledsavgift*

Om inte något annat föreskrivs i denna lag tillämpas på påföljder vid dröjsmål med betalning av farledsavgift vad som bestäms i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995). I samband med uppbörd, debitering och återbärande av farledsavgift

iakttas i tillämpliga delar vad som bestäms i lagen om skatteuppbörd (609/2005) eller med stöd av den.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag tillämpas på indrivning av farledsavgift i utökningsväg och säkerställande av indrivning av farledsavgifter vad som bestäms i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utökningsväg (367/1961) samt lagen om säkerställande av indrivningen av skatter och avgifter (395/1973).

## 30 §

*Minsta belopp som debiteras*

Det minsta belopp som debiteras i farledsavgift är 10 euro.

## 31 §

*Skyldighet att lämna uppgifter*

Den betalningsskyldige skall på begäran ge tullmyndigheten de uppgifter och handlingar som behövs för debitering av farledsavgift samt för tillsynen över och kontrollen av farledsavgift.

## 32 §

*Kringgående av avgift*

Har ett förhållande eller en åtgärd givits sådan rättslig form som inte motsvarar sakens egentliga natur eller syfte, skall farledsavgift debiteras som om den riktiga formen hade använts i saken.

## 33 §

*Elektronisk delgivning*

Ett beslut av tullmyndigheten kan även

delges på elektronisk väg genom användning av de kontaktuppgifter för elektronisk kommunikation som den betalningsskyldige har uppgett. Den betalningsskyldige anses då ha fått del av beslutet den dag det elektroniska meddelandet skickades, om inte något annat visas.

## 34 §

*Straffbestämmelse*

Bestämmelser om straff för skattebedrägeri, grovt skattebedrägeri och lindrigt skattebedrägeri finns i 29 kap. 1—3 § i strafflagen (39/1889).

## 35 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs lagen av den 16 augusti 2002 om farledsavgift (708/2002) och statsrådets förordning av den 22 augusti 2002 om farledsavgift (719/2002).

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

## 36 §

*Övergångsbestämmelser*

På farledsavgifter vilkas grund uppkommit före denna lags ikraftträdande tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

De bestämmelser som Sjöfartsverket utfärdat med stöd av 12 § 3 mom. i den upphävda lagen om farledsavgift och den förteckning som fastställts av Sjöfartsverket förblir i kraft tills något annat bestäms med stöd av lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans.

Helsingfors den 7 oktober 2005

**Republikens President**



**TARJA HALONEN**

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*