

**UTKAST** Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I propositionen föreslås det en ändring i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift. Farledsavgiften har varit halverad åren 2015–2021. Det föreslås att halveringen ska fortsätta att gälla också under åren 2022–2023.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2022 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2022 och gälla till och med den 31 december 2023.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning .....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	3
3 Målsättning .....	8
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	8
5 Alternativa handlingsvägar .....	9
6 Remissvar .....	9
7 Ikraftträdande.....	9
8 Förhållande till andra propositioner.....	9
9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning .....	10
LAGFÖRSLAG .....	11
om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift.....	11

## **MOTIVERING**

### **1 Bakgrund och beredning**

Farledsavgiften grundar sig på lagen om farledsavgift (1122/2005), enligt vilken det för fartyg som bedriver handelssjöfart på Finlands territorialvatten ska betalas farledsavgift till staten. Farledsavgiften halverades temporärt 2015–2017 genom en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014). Den temporära halveringen av farledsavgiften förlängdes först till att gälla 2018 och sedan till att gälla också under perioden 2019–2021 genom lagarna om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (896/2017, 904/2018 och 997/2020).

Genom dessa åtgärder understöds handelssjöfarten, de näringar som utnyttjar dess tjänster och konkurrenskraften i Finland med tanke på återhämtningen efter de svåra ekonomiska förhållanden som covid-19-pandemin lett till. Lagändringen genomförs genom en ändring av ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift, sådan den lyder i lagen om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (997/2020).

Propositionen var ute på remiss den ...

### **2 Nuläge och bedömning av nuläget**

Farledsavgift ska betalas till staten för fartyg som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde, när ett fartyg ankommer till en finsk hamn från utlandet eller ankommer till en finsk hamn efter att ha lämnat en annan finsk hamn. Avgiften tas ut av Tullen. Avgiften tas ut på basis av fartygstyp, isklass och nettodräktighet i enlighet med den gällande prislistan. Det finns övre gränser för den enskilda farledsavgiften per anlop och för antalet betalningar under ett kalenderår samt regler om lättnader på basis av mängden last och typen av trafik. Ett passagerarfartyg betalar avgiften högst 30 gånger och ett lastfartyg högst 10 gånger under ett kalenderår. Tullen tar årligen ut 6 000–7 000 farledsavgifter beroende på den totala trafikvolymen och fartygens trafikeringssfrekvens. Intäkterna av farledsavgifterna redovisas i statsbudgeten som medel med allmän täckning och används för att täcka statens utgifter.

Det konstaterades i regeringens beslut av den 3 april 2014 om ramarna för statsfinanserna att farledsavgiften ska halveras för åren 2015–2017 som en del av kompensationen för kostnadseffekterna av svaveldirektivet (IMO Marpol Annex VI), som trädde i kraft inom sjöfarten den 1 januari 2015, och för att stödja den arbetsmarknadsuppbyggnad som nåddes den 30 augusti 2013. Halveringen genomfördes genom en sänkning av samtliga farledsavgifter, men så att enhetspriserna för fartyg med god isklass fick en högre viktning än enhetspriserna för passagerarfartyg, fartyg med sämre isklass och fartyg som inte hör till någon isklass.

Halveringen av farledsavgiften har förlängts tre gånger. Behovet av att kompensera för svaveldirektivet försvann när regleringen av svavelutsläpp genom IMO:s åtgärder utvidgades till att omfatta samtliga havsområden vid ingången av 2020. Östersjön och andra SECA-områden (Sulphur Emissions Control Area) omfattas fortfarande av strängare bestämmelser om svavelutsläpp. Därefter har målsättningen varit att minska kostnaderna inom näringslivet för att stärka Finlands internationella konkurrenskraft. En förlängning av giltigheten för den halvering

av farledsavgiften som verkställdes 2020 till att gälla också 2021 ingick bland de åtgärder som regeringen genomförde för att möta de ekonomiska utmaningar som handelssjöfarten och utrikeshandeln ställdes inför på grund av coronavirussjukdomen covid-19. Annars skulle farledsavgiftens priser per enhet ha återgått till den nivå de hade före halveringen.

*Farledsavgiftens priser per enhet 2012–2014 och den nedsatta farledsavgiftens priser per enhet 2015–2021.*

Priser per enhet	Farledsavgift 2012–2014		Farledsavgift 2015–2021 (ändring inom parentes)		
	Euro/netton/isklass	Lastfartyg	Passagerarfartyg	Lastfartyg	Passagerarfartyg
IAS		1,277	0,860	0,470 (-63,2 %)	0,625 (-27,3 %)
IA		2,389	1,694	1,098 (-54,0 %)	1,294 (-23,6 %)
IB och IC		4,821	2,919	2,578 (-46,5 %)	2,358 (-19,2 %)
II och III		6,918	4,878	4,381 (-36,7 %)	4,169 (-14,5 %)
Kryssningsfartyg			1,045		0,911 (-12,8 %)
Höghastighetsfartyg			6,303		5,381 (-14,6 %)
Pråm		3,473		2,107 (-39,3 %)	
<b>Maximibelopp, euro/anlöp</b>					
Lastfartyg		107 750		53 875 (-50 %)	
Passagerarfartyg			32 430		16 215 (-50 %)
Kryssningsfartyg			44 500		22 250 (-50 %)

De halverade farledsavgifterna varierar beroende på fartygstyp, storlek och isklass från några hundra eller tusen euro upp till maximiavgifterna i prislistan. Den övre gränsen för antalet avgiftsbelagda anlöp påverkar i hög grad farledsavgifterna för ett enskilt fartyg som går i trafik. För fartyg i reguljär trafik betalas farledsavgifterna i allmänhet redan i början av året, varefter fartyget får betalningsbefrielse för resten av året. Passagerarfärjor och ro-ro-fartyg anlöp ibland en finsk hamn upp till flera hundra gånger om året. Också lastfartyg bedriver så tät trafik att de under ett år kan uppnå gränsen för befrielse från farledsavgift. Många lastfartyg gör enstaka anlöp. Antalet anlöp av fartyg som beviljas nedsatta farledsavgifter på grund av att fartyget inte går med full last (50 eller 75 procent) eller att fartyget transiterar last i exportriktningen (50 procent) eller av andra orsaker är varje år mycket stort.

Farledsavgiftens priser per enhet har dimensionerats i enlighet med kostnaderna för produktionen av den service som tillhandahålls handelssjöfarten. Servicen omfattar farledshållning, ledning av sjötrafiken, isbrytning och sjömätning. Under åren 2010–2020 varierade dessa kostnader mellan 74,9 och 99,4 miljoner euro. Isbrytningstjänsterna är den största utgiftsposten och den påverkas framför allt av variationen mellan vintrarna, men också av t.ex. priserna på det bränsle isbrytarna förbrukar.

De totala intäkterna av farledsavgifterna påverkas inte bara av ändringar i prislistan utan också av antalet anlöp av fartyg i reguljär trafik (upp till den övre gränsen för antalet anlöp), antalet anlöp av enskilda fartyg och av fartygens typ, isklass och storlek (nettodräktighet). Också antalet anlöp av fartyg som inte går med full last och hur livlig transittrafiken är påverkar intäkterna. Före halveringen 2010–2014 inbringade farledsavgiften 69,0–87,6 miljoner euro per år. Under perioden med halverad farledsavgift 2015–2020 var intäkterna 45,3–52,2 miljoner euro per år. Under 2020, som med avseende på verksamhetsförutsättningarna var exceptionellt, uppgick

intäkterna av den halverade fartygsavgiften till 46,7 miljoner euro (före eventuella korrigeringar). Intäkterna minskade framför allt på grund av att så få kryssningsfartyg anlöpte finska hamnar. I övrigt togs i stort sett motsvarande antal farledsavgifter ut som under de föregående åren. Före halveringen av farledsavgiften 2010–2014 varierade intäkterna av farledsavgiften i förhållande till kostnaderna mellan 77,7 och 105,3 procent. Under tiden för den halverade farledsavgiften har förhållandet varit 53,4–61,2 procent.

I statsbudgeten för 2020 beräknades intäkterna av farledsavgifterna uppgå till 50,16 miljoner euro. Intäkterna blev cirka 3,5 miljoner mindre än beräknat. I statsbudgeten för 2021 har intäkterna av farledsavgifterna beräknats uppgå till 48,1 miljoner euro. I uppskattningen har man förberett sig på att coronakrisen kommer att minska intäkterna. I jämförelse med de sammanlagda intäkterna 2020 är villkoren för att de förväntade intäkterna ska flyta in att krisen är över och att framför allt passagerartrafiken har återhämtat sig för sommaren 2021. Enligt Tullen var intäkterna av det första uttaget av farledsavgifter i januari 2021 flera miljoner euro mindre än i januari 2020. Detta är av betydelse för att farledsavgifterna för den reguljära fartygstrafiken i allmänhet betalas i början av året för att rederierna ska kunna utnyttja den sänkning av farledsavgifterna som baserar sig på det maximala antalet anlöp. Om fartygstrafiken inte återhämtar sig under 2021, kommer intäkterna av farledsavgifter 2021 förmodligen att bli lägre än vad som angetts i intäktskalkylen i statsbudgeten.

*Kostnader för tjänster som tillhandahållits handelssjöfarten och intäkter av farledsavgifter 2010–2020 (Trafikledsverket).*

<b>Tjänster för handelssjöfarten, 1 000 euro</b>	<b>2 010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Farledshållning för handelssjöfarten vid kusten	24 450	24 978	25 326	21 454	23 644	20 642	20 868	23 355	24 540	21 078	23 199
Ledning av sjötrafiken vid kusten (VTS)	10 780	12 207	12 170	14 626	13 909	15 253	14 055	11 769	14 035	15 514	15 310
Vintersjöfart	44 703	56 771	41 731	53 131	42 866	34 213	46 167	47 928	55 369	55 073	50 676
Sjömätning för handelssjöfarten vid kusten	4 641	5 460	3 570	2 334	2 244	4 755	2 985	800	1 479	2 417	931
<b>Sammanlagt</b>	<b>84 574</b>	<b>99 416</b>	<b>82 797</b>	<b>91 545</b>	<b>82 663</b>	<b>74 863</b>	<b>84 075</b>	<b>83 852</b>	<b>95 423</b>	<b>94 082</b>	<b>90 116</b>
<b>Intäkter, 1 000 euro</b>											
Farledsavgift	69 017	75 740	81 374	81 926	87 587	45 338	46 335	47 366	49 078	52 166	46 700
Övriga inkomster	1 328	1 516	508	1 578	132	1 291	24	169	1 488	484	1 583
<b>Sammanlagt</b>	<b>70 345</b>	<b>77 256</b>	<b>81 882</b>	<b>83 504</b>	<b>87 719</b>	<b>46 629</b>	<b>46 359</b>	<b>47 535</b>	<b>50 566</b>	<b>52 650</b>	<b>48 283</b>
<b>Över-/underskott</b>	<b>-14 229</b>	<b>-22 160</b>	<b>-915</b>	<b>-8 041</b>	<b>5 056</b>	<b>-28 234</b>	<b>-37 716</b>	<b>-36 317</b>	<b>-44 857</b>	<b>-41 432</b>	<b>-41 833</b>
<b>Kostnadsmotsvarighet, %</b>	<b>83,2</b>	<b>77,7</b>	<b>98,9</b>	<b>91,2</b>	<b>105,3</b>	<b>61,8</b>	<b>55,0</b>	<b>56,9</b>	<b>53,4</b>	<b>56,0</b>	<b>53,6</b>

\* Specifikationen av kostnader ändrades i samband med ämbetsverksreformen vid ingången av 2019.

Åren 2018–2019 inflöt 67,8–75,5 procent av intäkterna av farledsavgifter från lastfartyg. Passagerarbilfärjornas andel var 21,1–23,1 procent. Kryssningsfartygens andel var 10,2–10,5 procent åren 2018–2019, men deras andel av trafiken var mycket liten 2020. Bogserbåtar och

skjutbogsereare stod för en liten del av farledsavgifterna. Sett utifrån isklass betalades den största andelen av farledsavgifterna, 35,2–38,5 procent, av fartyg som hör till den näst högsta isklassen IA. Andelen för fartyg ur den högsta isklassen IAS var 18,4–20,5 procent. Deras andel kommer att minska i och med att fartygsbeståndet förnyas och att de nya fartygen allt oftare hör till isklass IA. Andelen av intäkterna av farledsavgiften för fartyg i isklasserna (IAS och IA) var sammanlagt 53,6–58,2 procent. De andelar fartyg i andra isklasser (IB, IC, II och III) stod för var sammanlagt 31,4–35,5 procent. Fartyg som inte hör till någon isklass utgjorde en andel på 10,5–10,9 procent. Med tanke på farledsavgiften är den viktigaste fartygstypen bland dessa kryssningsfartyg.

*Intäkter av farledsavgiften enligt fartygstyp och isklass 2018–2020 (Tullen).*

	2018, euro	Andel, %	2019, euro	Andel, %	2020, euro	Andel, %
<b>Fartygstyp</b>						
Kryssningsfartyg	5 100 229	10,2	5 508 700	10,5	484 372	1,0
Passagerarfartyg	10 834 049	21,7	11 064 202	21,1	10 955 494	23,2
Lastfartyg	33 833 813	67,8	35 612 330	68,0	35 705 188	75,5
Fartyg utan eget framdrivningsmaskineri	137 597	0,3	202 856	0,4	175 808	0,4
<b>Sammanlagt</b>	<b>49 905 689</b>	<b>100,0</b>	<b>52 388 088</b>	<b>100,0</b>	<b>47 320 861</b>	<b>100,0</b>
<b>Isklass</b>						
IA Super	10 209 358	20,5	9 619 454	18,4	9 176 106	19,4
IA	18 791 910	37,7	18 462 750	35,2	18 227 660	38,5
IB	3 552 992	7,1	3 834 459	7,3	3 865 745	8,2
IC	1 728 096	3,5	1 809 520	3,5	1 832 579	3,9
II	10 370 693	20,8	12 854 188	24,5	13 535 301	28,6
III	14 813	0,0	96 160	0,2	19 448	0,0
Ingen isklass	5 237 827	10,5	5 711 556	10,9	664 021	1,4
<b>Sammanlagt</b>	<b>49 905 689</b>	<b>100,0</b>	<b>52 388 088</b>	<b>100,0</b>	<b>47 320 861</b>	<b>100,0</b>

Tullens och Statistikcentralens statistik över transport och utrikeshandel åskådliggör betydelsen av varuhandelns och handelssjöfartens betydelse för den finländska ekonomin. Under åren 2018–2020 svarade sjötransporterna för mellan 83 och 84 procent av volymen inom Finlands utrikeshandel mätt i ton. År 2019 uppgick de totala mängderna sjötransporter inom den finländska importen och exporten till 91,5 miljoner ton (importen svarade för 45 miljoner ton och exporten för 47 miljoner ton). Året därpå sjönk den totala mängden sjötransporter med 7,9 procent till 84 miljoner ton till följd av den globala kris som covid-19 gav upphov till. Åren 2019 och 2020 var sjötransporternas andel av exporten 92 procent och av importen mellan 77 och 78 procent av volymen i ton. Om transiteringen beaktas, transporterades åren 2016–2020 sammanlagt mellan 92 och 104 miljoner ton varor och fraktgods årligen via de finländska sjöförbindelserna. Av den totala mängden fraktgods transporterades t.ex. under denna period omkring 32–34 procent med finländska rederiers fartyg.

Det totala värdet av Finlands varuhandel 2019 uppgick till sammanlagt 131 miljarder euro och största delen av varorna transporterades sjövägen. År 2020 sjönk värdet på varuhandeln till 117 miljarder euro. Värdet på varuexporten sjönk med 11,9 procent och varuimporten med 9,8 procent jämfört med året innan.

Före covid-19-epidemin reste sammanlagt cirka 19 miljoner passagerare årligen mellan Finland och utlandet sjövägen. År 2019 transporterades sammanlagt 3,3 miljoner fordon med passagerarbilfärjorna. Av dem var antalet personbilar 2,2 miljoner, antalet bussar 40 000, antalet lastbilar 660 000, antalet släpvagnar 445 000 och antalet andra transportmedel 46 000. Under 2020 avbröts trafiken med passagerarfartyg delvis, eller så gjordes förändringar i trafiken. Antalet passagerare sjönk drastiskt och stannade på 6,7 miljoner passagerare. Samtidigt sjönk också antalet transporterade fordon inom persontrafiken avsevärt.

Hamnarna registrerade sammanlagt cirka 29 600 fartygsanlöp från utlandet 2019. Året därpå registrerade hamnarna sammanlagt cirka 25 600 fartygsanlöp från utlandet. Antalet anlöp minskade med 13,5 procent. Vissa av ändringarna i passagerartrafiken på de viktigaste reguljära passagerarfartygslinjerna och bortfallet av gästande kryssningsfartyg förklarar det minskade antalet fartygsanlöp 2020. Över 80 procent av alla anlöp görs av fartyg som hör till de högsta isklasserna (IA och IAS).

Farledsavgiftens betydelse för de logistiska kostnaderna i Finland kan ställas i relation till transportvolymerna, även om de konsekvenser coronakrisen, som började 2020 och fortsatte under början av 2021, har haft på omfattningen av fartygstrafik och transporter bör beaktas. Passagerar- och kryssningstrafikens andel av farledsavgifterna under de sista normala trafikeringsåren, sammanlagt cirka 16 miljoner euro, har under de senaste åren kanaliserats via biljetter för cirka 19 miljoner resenärer och avgifter för över tre miljoner transporterade fordon. Lastfartygens farledsavgifter på 34–36 miljoner euro kan beroende på år hänföras till varustransporter med lastfartyg på sammanlagt nästan 100 miljoner ton. I förhållande till antalet transporter är farledsavgiftens betydelse för transportkostnaderna liten. Den kostnadsökning som farledsavgiften innebär i förhållande till lastens värde kan vara betydande för mindre värdefulla varuslag. För transporter av värdefulla varuslag är farledsavgiftens relativa betydelse liten.

Farledsavgiftens ekonomiska betydelse för transportkostnaderna har varit större åren 2020 och 2021 på grund av att fartygens fyllnadsgrad har sjunkit och på grund av sämre lönsamhet för fartygstrafiken. Framför allt resor med passagerarfartyg och transporter av personbilar och lastbilar minskade radikalt för undvikande av smittspridning och på grund av myndighetsrekommendationer och reserestriktioner. Passagerantalet för hela året var en tredjedel mindre än åren innan och resandet har inte heller ökat i omfattning under första delen av 2021. De fartyg som var i trafik transporterade stora mängder lastbilsfrakter, men det garanterade inte lönsamheten för de rutter som trafikerades. Försörjningsberedskapscentralen understödde en del av trafiken. Trafiken med lastfartyg fungerade fortfarande i huvudsak normalt 2020, men lastmängderna minskade mot slutet av året. Den försvagade internationella handeln har gjort att mängderna av fraktgodis som transporteras med lastfartyg fortfarande varit små under början av 2021.

Huruvida vi står inför en vändning inom sjöfarten mot större efterfrågan på transporter som i sin tur ger ökade kassaflöden och återhämtning beror på om covid-19-epidemin viker undan, inte bara i Finland utan i dess grannländer, i resten av Europa och på de övriga kontinenterna. I vilken utsträckning resandet ökar beror på utvecklingen i grannländerna. Utvecklingen beträffande fraktgodstrafikens omfattning är via det globala hälsoläget i vid bemärkelse kopplad till utvecklingen inom den internationella handeln. Hälsoläget kan vända till det bättre och

därmed till ökad ekonomisk aktivitet och ökat resande redan under 2021, men de ekonomiska utmaningarna för den allmänna ekonomiska återhämtningen inom handelssjöfarten och dess kundkrets kvarstår en längre tid.

### **3 Målsättning**

Målet för propositionen är att stödja sjöfartsbranschen så att den har möjlighet att återhämta sig från de ekonomiska utmaningar den har ställts inför på grund av covid-19-epidemin. Sjöfartsbranschens återhämtning, fungerande sjötransportförbindelser och Finlands konkurrenskraft understöds på grund av dess centrala betydelse för samhällsekonomin och invånarnas välfärd. Samtidigt beaktas de utgifter som de tjänster som produceras för sjöfarten föranleder staten.

### **4 Förslagen och deras konsekvenser**

I propositionen föreslås det att man åren 2022 och 2023 fortsättningsvis ska ta ut nedsatt farledsavgift enligt den prislista som gällde under perioden 2015–2021. Till följd av åtgärden ökar kostnaderna för fartygstrafiken och sjötransporterna inte jämfört med om man 2022 skulle återgå till den prislista som användes före den tillfälliga halveringen av farledsavgiften eller om man skulle fastställa en ny prislista som motsvarar de nuvarande kostnaderna för serviceutbudet. Effekten av åtgärden är omedelbar och den riktas jämlikt mot all den fartygstrafik som betjänar Finlands handelssjöfart under de två trafikåren.

Bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna görs under antagandet att de fartyg och fartygstyper som har uteblivit under krisen (närmast passagerarbilfärjorna och de kryssningsfartyg som anlöper finska hamnar under sommarsäsongen) återgår i trafik i en sådan mängd att uttaget av farledsavgift för trafiken 2022 och 2023 stiger till den nivå som var fallet under åren närmast före krisen.

Med stöd av detta antagande kommer uttaget av farledsavgift att uppgå till uppskattningsvis 51 miljoner år under vart och ett av de år den förlängda giltighetstiden för lagen omfattar (2022 och 2023).

Genom en fortsatt halvering av farledsavgiften undgår rederierna inom handelssjöfarten och deras kunder farledsavgifter för sjöfrakter för uppskattningsvis 36 miljoner euro såväl 2022 som 2023 jämfört med den situation som skulle råda vid en återgång till den prislista som gällde åren 2012–2014. Uppskattningen baserar sig på den genomsnittliga skillnaden mellan intäkterna av farledsavgiften under perioden 2012–2014 och perioden 2015–2020. Det är inte möjligt att göra upp en exakt prognos som beaktar alla detaljer när det gäller omfattningen av fartygstrafiken och uttaget av farledsavgift.

Undvikandet av en kostnadsökning gynnar främst sådana rederier som bedriver reguljär trafik, men också mindre regelbunden trafik. I fråga om transportererna inom utrikeshandeln och resandet undviks en prishöjning på uppskattningsvis några tiotals cent och högst några euro per frakttön, resebiljett eller transporterat fordon.

För staten medför propositionen enligt vad som anförts ovan en förlust på cirka 36 miljoner under vart och ett av de år den temporära lagen är i kraft (2022 och 2023) jämfört med en



situation där trafiken normaliseras och farledsavgiften tas ut enligt den prislista som var i bruk 2012–2014. Underskottet i inkomsterna av farledsavgifter i proportion till kostnaderna för de tjänster som produceras för handelssjöfarten beror till största delen på kostnaderna för isbrytningen, som i sin tur är beroende av de varierande vinterförhållandena. Under den tid farledsavgiften har varit halverad (åren 2015–2020) har underskottet utgjort 29,5–46,3 miljoner euro per år. Det är inte möjligt att göra upp en exakt prognos för kostnaderna för de tjänster som produceras för handelssjöfarten åren 2022 och 2023 på grund av att det är svårt att förutse hur stora kostnader isbrytningen ger upphov till.

Att fortfarande ta ut en halverad farledsavgift kan indirekt i viss mån förbättra Finlands internationella konkurrenskraft och därmed näringslivets sysselsättningseffekt och skattebetalningsförmåga.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

Utan åtgärder återgår farledsavgiften den 1 januari 2022 till den nivå den hade i prislistan för 2012–2014. Under ekonomiskt osäkra förhållanden innebär en höjning av farledsavgiften utmaningar för sjöfartsnäringarna och deras transportkunder. Som alternativ till att fortsätta halveringen av farledsavgiften kan farledsavgiften tillfälligt sänkas ytterligare eller tillfälligt avskaffas antingen för all fartygstrafik eller för en del av fartygstrafiken. De här alternativen skulle orsaka ett alltför stort inkomstbortfall för statsfinanserna och man skulle bli tvungen att finansiera handelssjöfartens tjänster genom att öka statsskulden. En åtgärd som behandlar olika delar av fartygstrafiken på olika sätt är inte jämlik och även svår att genomföra med tanke på reglerna om statligt stöd.

Alternativa stödåtgärder för två år framåt, såsom stora näringsunderstöd och lånegarantier, skulle endast kunna utsträckas till att gälla fartyg som är registrerade i Finland, och de skulle därmed vara problematiska med tanke på unionslagstiftningen. Om den i denna proposition föreslagna åtgärden ersattes med alternativa stödåtgärder, skulle farledsavgiften stiga från sin halverade nivå och beröva alternativa stödinsatser dess effekt. Dessutom skulle ett sådant arrangemang öka särbehandlingen inom fartygstrafiken.

## **6 Remissvar**

De synpunkter som framfördes i yttrandena ...

## **7 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 januari 2022 och gäller till och med den 31 december 2023.

## **8 Förhållande till andra propositioner**

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2022 och avses bli behandlad i samband med den.

## **9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

En fortsatt halvering av farledsavgiften bedöms inte ha några konsekvenser med avseende på tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna. Farledsavgiften är till sin juridiska karaktär en skatt och i propositionen föreslås det att halveringen av avgiften ska fortsätta för alla aktörer som omfattas av avgiftsskyldigheten, vilket betyder att åtgärden behandlar alla nämnda aktörer sinsemellan likvärdigt i enlighet med jämlikhetsprincipen i 6 § i grundlagen. Propositionen bedöms inte ha några konsekvenser med avseende på näringsfriheten enligt 18 § i grundlagen.

Målet med propositionen är att stödja sjöfartsnäringen och de branscher som är beroende av sjötransporter under de undantagsförhållanden som har förorsakats av covid-19-epidemin.

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

*Kläm*

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

Lagförslag

## Lag

### om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014) 1 mom. i ikraftträdandebestämmelsen, sådant det lyder i lag 997/2020, som följer:

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015. Bestämmelserna i 6 och 8 § gäller till och med den 31 december 2023.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den x.x. 2021

**Statsminister**

xx

Kommunikationsminister xx xxx