

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 nuvarande lagen om farledsavgift upphävs.

Genom den föreslagna lagen rättas sådana missförhållanden till som förekommit vid uppbärande av farledsavgiften. Avgiftsgrunderna för farledsavgiften föreslås inte bli ändrade.

Bestämmelserna om grunderna för farledsavgiften kommer inte att ändras genom propositionen.

En viktig reform då det gäller förbättrande av tillsynen kommer att vara att isavgiftsklassintygen gäller en viss tid. Samtidigt ändras begreppet isavgiftsklassintyg till isklassintyg. Likaså revideras intygsblanketten så att de handlingar som utgör grund för fast-

ställande av isklass specificeras. Det innebär att man då ett fartyg anländer till Finland vid en senare tidpunkt kan konstatera om fartyget fortfarande har rätt till den isklass som fastsällts i intyget genom att jämföra isklassintyget med fartygets gällande handlingar.

Bemyndigandet att utfärda bestämmelser på lägre nivå än lag föreslås bli ändrat så att det motsvarar de krav som ställs i grundlagen och en del av de bestämmelser som ingår i gällande förordning om farledsavgift samt en del av Sjöfartsverkets isavgiftsklassbestämmelser föreslås bli intagna i den föreslagna lagen.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Nuläge	3
1.1. Lagstiftning	3
1.2. Bedömning av nuläget	3
1.3. Lagstiftningen i utlandet	4
2. Propositionens mål och de viktigast förslagen	4
3. Propositionens ekonomiska verkningar.....	5
4. Beredningen av propositionen	5
DETALJMOTIVERING.....	6
1. Lagförslag.....	6
2. Närmare bestämmelser	10
3. Ikraftträdande.....	10
4. Lagstiftningsordning	10
LAGFÖRSLAGET	12
BILAGA.....	19
FÖRORDNINGSUTKAST	19
om farledsavgift	19

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge**1.1. Lagstiftning**

Gällande lag om farledsavgift (1028/1980) är från 1980. Lagen har ändrats 1998 (761/1998) då bestämmelserna om uppbärande av avgiften förenhetligades så att de motsvarade förfarandet för uppbörd av avgifter i den reviderade tullagen (1466/1994). Med stöd av 2, 3, 6 och 12 § lagen om farledsavgift har utfärdats en förordning om farledsavgift (1016/1983). Enligt 11 § 2 mom. förordningen om farledsavgift beslutar Sjöfartsverket om den isavgiftsklass till vilken ett fartyg skall hänföras och utfärdar närmare föreskrifter om isavgiftsklasserna.

Bestämmelserna om farledsavgift kan i fråga om innehåll indelas i tre grupper. Dessa grupper gäller syftet med att uppbära avgiften, grunderna för hur den bestäms och själva förfarandet vid uppbärandet.

Farledsavgiften uppbärs enligt 1 § 1 mom. och 3 § lagen om farledsavgift för täckande av de kostnader som staten åsamkas genom byggandet, underhållet och skötseln av allmänna farleder för sjöfarten och av säkerhetsanordningar som behövs för sjötrafiken samt av isbrytarassistenten.

Med stöd av den bestämmelse om bemyndigande som ingår i 3 § lagen om farledsavgift fastställs farledsavgiftens storlek närmare genom förordning med beaktande av fartygets nettodräktighet och lämplighet för vintertrafik. Vid fastställandet av avgiften kan enligt 3 § 2 mom. i lagen beaktas även andra faktorer som inverkar på fartygets konstruktion och på trafiken med fartyget. Enligt 3 § 1 mom. i lagen kan dock av de kostnader som åsamkas för staten för isbrytarassistenten en del lämnas obeaktade då genom förordning stadgas om detaljerade avgiftsgrunder eller avgifter.

Det belopp som årligen inflyter i form av farledsavgifter uppgår till ca 67 280 000

euro. År 2001 uppgick detta belopp till 68 209 000 euro.

1.2. Bedömning av nuläget

Vid uppbärandet av farledsavgiften har konstaterats att vissa fartyg enligt de handlingar som företetts i samband med uppbörden har en bättre isklass än vad fartyget enligt gällande bestämmelser skulle ha rätt till. Likaså har fartygets dräktighet i vissa fall varit mindre enligt handlingarna än i verkligheten.

I praktiken har det visat sig vara omöjligt att vid uppbörden av farledsavgift på basis av fartygets handlingar konstatera att fartyget betalar en lägre fartygsavgift än vad det skulle vara skyldigt till enligt den faktiska isavgiftsklassen och nettodräktigheten. Oklarheter i ett fartygs handlingar har i regel kommit fram i samband med sporadisk tillsyn över fartygssäkerheten, varvid fartygsavgiften för besöket i fråga har kunnat rättas till. Det har varit nästan omöjligt att klarlägga om fartyget vid tidigare besök i Finland har betalat en för låg farledsavgift eftersom de tidigare besöken inte har gett något sådant material på basis av vilket saken skulle kunna kontrolleras.

En stor del av bristerna i uppbörden av farledsavgiften har kunnat rättas till med hjälp av datasystemet Port@Net. Tullmyndigheterna och Sjöfartsverket genomförde 1999 en viktig reform när det gäller förfarandet då de uppgifter om fartyg och resorna som används vid fastställande av farledsavgiften samt avgiftsbesluten började lagras i ett elektroniskt dataregister. De missbruk i fråga om farledsavgiften som kunnat konstateras hör till den tid då grunderna för farledsavgiften utreddes manuellt utan den säkerhet och möjlighet till uppföljning i realtid på tullmyndigheternas olika kontor som ett datasystem ger.

Man har också framfört den åsikten att de nuvarande bestämmelserna som baserar sig på ett fartygs nettodräktighet ger större möj-

ligheter till missbruk i samband med fastställande av farledsavgiften än ett system som baserar sig på bruttodräktigheten. Således skulle en övergång från nettodräktighet till bruttodräktighet som grund för fastställande av farledsavgiften minska missbruk. En övergång till bruttodräktighet som avgiftsgrund skulle ha en stor inverkan på avgiftstorleken för de olika fartygen men inte helt avlägsna möjligheterna till spekulation med isavgiftsklasser. Ett fartygs isavgiftsklass har många gånger större inverkan på farledsavgiften än dräktigheten.

Om utgångspunkten skulle vara att till bruttodräktigheten hänförs endast ett fartygs största möjliga lastlinjedjup skulle detta leda till oskäligheter eftersom en del av fartygen då inte skulle kunna utnyttja en isförstärkning som går till ett lägre djup.

En ändring av bestämmelserna om grunderna för avgiften skulle kräva en bredare näringspolitisk utredning, forskning inom näringsbranschen och hörande av intressesfären inom sjöfartsbranschen. Man kommer att bli tvungen vid kommunikationsministeriet att överväga en ändring av grunderna för farledsavgiften, särskilt i samband med beredningen av EU:s ramdirektiv om prissättningen av trafik tjänster. Grunderna för avgiften kan även komma upp till övervägande vid en eventuell ombildning av Sjöfartsverket till affärsverk.

På grund av ovan nämnda skäl och då de missförhållanden som kunnat konstateras kan rättas till genom att det nuvarande systemet utvecklas gäller propositionen främst en revidering av bestämmelserna om uppbärande av farledsavgift.

1.3. Lagstiftningen i utlandet

Sjöfartsavgifterna baserar sig i flera länder på ett fartygs bruttodräktighet, medan de i Finland baserar sig på nettodräktigheten. En övergång från nettodräktighet till bruttodräktighet som grund för avgifterna skulle kräva en omfattande utredning om hur avgiften inverkar på näringen. I Finland har man hittills ansett att tillämpandet av nettodräktigheten som grund för avgiften bättre än bruttodräktigheten beaktar ett fartygs brukskapacitet och således betalningsförmåga.

I andra länder inverkar inte ett fartygs isavgiftsklass på de sjöfartsavgifter som uppbärs för fartyget, varför det inte går att finna några internationella lösningsmodeller för att förhindra de missbruk som hänför sig till uppbörden av farledsavgifter som konstaterats i Finland.

2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

Syftet med propositionen är att ändra de förfaringsätt som hänför sig till uppbörden av farledsavgifter så att de uppgifter om fartyget som inverkar på fastställandet av farledsavgift blir så noggrant specificerade att missbruken kan avhjälpas.

I propositionen har föreslagits jämförelsevis få ändringar av faktainnehållet i den nuvarande lagen om farledsavgift. Ändringarna är närmast terminologiska rättelser och preciseringar. En stor del av ändringarna beror på att antalet behövliga bestämmelser om bemyndigande har ökat samt av att en del av bestämmelserna i förordningen om farledsavgift och av sjöfartsstyrelsens isavgiftsklassbestämmelser föreslås bli överförda till lagen om farledsavgift.

Den viktigaste reformen då det gäller uppbörden av farledsavgift är att giltighetstiden för isavgiftsklassintyget begränsas så att intyget gäller högst så länge som fartygets klassificeringscertifikat är i kraft, dvs. i praktiken högst fem år. Samtidigt ändras begreppet isavgiftsklassintyg till isklassintyg.

Avsikten är att i syfte att underlätta tillsynen över isklassintygen förnya intygsblanketten så att de handlingar som utgör grund för fastställande av intygen specificeras i blanketten. Dessutom intensifieras samarbetet mellan Sjöfartsverket och tullmyndigheterna i praktiken i frågor som hänför sig till uppbörden av farledsavgiften och främjas utnyttjandet av det elektroniska datasystemet Port@Net.

Enligt 81 § 1 mom. grundlagen bestäms om statsskatt genom lag, som skall innehålla bestämmelser om grunderna för skattskyldigheten och skattens storlek samt om de skattskyldigas rättsskydd. Enligt paragrafens 2 mom. skall bestämmelser om avgifter samt de allmänna grunderna för storleken av av-

gifter för de statliga myndigheternas tjänsteåtgärder, tjänster och övriga verksamhet liksom utfärdas genom lag.

Med stöd av 1 § 1 mom. lagen om farledsavgift uppbärs till staten farledsavgift till täckande av de kostnader som staten åsamkas genom byggandet, underhållet och skötseln av allmänna farleder för sjöfarten och av säkerhetsanordningar som behövs för sjötrafiken samt av isbrytarassistanzen. Farledsavgiften är således avsedd som vederlag för konkreta tjänster som den offentliga makten erbjuder. På grund härav bör farledsavgiften anses som en avgift och inte som skatt. Samma ståndpunkt har även professorn i statsförfattningsrätt Mikael Hidén tagit i sitt utlåtande av den 1 april 1997.

Avsikten är att i samband med revidering av lagen om farledsavgift överföra föreskrifter och bestämmelser från förordningen om farledsavgift och från Sjöfartsverkets förvaltningsbestämmelser till lagnivå till den del i bestämmelserna föreskrivs om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om saker som enligt grundlagen hör till en lag. Avsikten är att föreskriva om de allmänna grunderna för fastställande av farledsavgift i lagen. Däremot skulle en noggrannare avgiftstabell fortfarande ingå i statsrådets förordning. Avsikten är att samtidigt se över bestämmelserna om bemyndigande i enlighet med 80 § grundlagen.

Eftersom alla ovan nämnda revideringar skulle föranleda många ändringar i lagen om farledsavgift föreslås att en helt ny lag om farledsavgift ges.

3. Propositionens ekonomiska verkningar

Det är närmast fråga om en teknisk revidering genom vilken man försöker motarbeta att betalningen av farledsavgift i samband med isavgiftsklassintyg kringgås. Enligt Sjöfartsverkets uppskattning har verket under fyra år årligen gått miste om en inkomst på upp till ca 170 000 euro i farledsavgifter.

4. Beredningen av propositionen

Tullstyrelsen tillsatte den 27 december 2000 en arbetsgrupp med uppdrag att i samarbete med Sjöfartsverket utreda vilka ändringar som behövs för att rätta till de missförhållanden som upptäckts i förfarandet vid uppbörden av farledsavgift samt att bereda lagstiftningsförslag om ändring av lagen och förordningen om farledsavgift till kommunikationsministeriet.

Arbetsgruppens promemoria färdigställdes den 31 maj 2001 och den överläts till kommunikationsministeriet den 15 juni 2001. Ministeriet har begärt utlåtande om promemorian av finansministeriet, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Finlands Hamnförbund, Finlands Skeppsmäklareförbund samt arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna inom sjöfartsbranchen. I utlåtandena motsätter man sig inte reformen.

Regeringens proposition baserar sig på det förslag som beretts vid Sjöfartsverket på basis av promemorian och den fortsatta beredningen har skett som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet.

Kommunikationsministeriet har dessutom begärt utlåtande om det utkast till lagförslag som ministeriet berett av Tullstyrelsen och fört förhandlingar om förslaget med justitieministeriet. Kommunikationsministeriet har strävat efter att beakta förslagen till ändringar i lagförslaget. Enligt både Tullstyrelsens och justitieministeriets ståndpunkt blir de allmänna grunderna för avgifternas storlek synnerligen öppna då det gäller isbrytarassistanzen i lagförslagets 2 §. Eftersom det inte finns någon avsikt att ändra bestämmelserna om grunderna för farledsavgiften i propositionen föreslås inte någon ändring av 2 § till denna del.

Tullstyrelsen har dessutom föreslagit att avgiftstabellerna överförs till lagen. Enligt justitieministeriets ståndpunkt är det bättre att ta in avgiftstabellerna i statsrådets förordning, vilket överensstämmer med propositionen.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 och 2 §. *Farledsavgift. Avgiftens storlek.* Den föreslagna lagens 1 och 2 § motsvarar till sitt faktainnehåll 1 § 1 mom. och delvis 3 § 1 mom. i den nuvarande lagen.

Det föreslås att 1 § 2 mom. i den nuvarande lagen enligt vilken angående lotsningsavgift, som uppbärs för täckande av de kostnader staten åsamkas genom lotsningsverksamheten, och avgift för den bogsering som utförs av Sjöfartsverkets fartyg stadgas särskilt, slopas i lagen om farledsavgift eftersom avgifterna inte hör till farledsavgiften.

2 kap. Myndigheter

3 och 4 §. *Tullmyndigheterna. Sjöfartsverket.* Den föreslagna lagens 3 och 4 § motsvarar till sitt faktainnehåll 8 § 1 och 3 mom. samt 9 § i den nuvarande lagen.

3 kap. Betalningsskyldighet

5 §. *Betalningsskyldighet.* I den föreslagna paragrafen bestäms betalningsskyldigheten på samma grunder som i 2 § 1 och 3 mom. i den nuvarande lagen.

Den föreslagna 5 § 1 mom. har dessutom ändrats så att i stället för begreppet "Finlands territorialvatten" används begreppet "finskt vattenområde".

Den nuvarande lagens 2 § 2 mom., enligt vilket farledsavgiften under de vintermånader som stadgas genom förordning kan höjas genom uppbörd av ett särskilt vintertillägg, har inte mera i praktiken tillämpats. På grund härav föreslås att bestämmelsen inte tas in i lagen.

6 §. *Ansvar för betalning av avgiften.* Den föreslagna paragrafen motsvarar 7 § i gällande lag. Det som är nytt är hur ansvaret för betalning av avgiften för ett fartyg i inrikestrafik fastställs då det gäller redaren eller hans ombud. I den nuvarande paragrafen fastställs

ombudets ansvar endast då det gäller fartyg i utrikestrafik så att den som för ägarens räkning anmäler fartyget för inklareringsansvar för betalning av avgiften. Det föreslås att termen ägare i denna paragraf, liksom annanstans i den föreslagna lagen, ersätts med termen redare som bättre lämpar sig för ändamålet. Med redare avses antingen fartygets ägare, den som hyr fartyget eller den som utövar den faktiska bestämmanderätten i frågor som gäller trafiken med fartyget.

4 kap. Uttagande av avgift

7 §. *Farledsavgift i utrikestrafik.* Den föreslagna paragrafen är ny i lagen om farledsavgift, även om principen att uppbära farledsavgift i utrikestrafik som en engångsavgift, som bestäms på grundval av fartygets isklass och nettodräktighet, motsvarar 2 § i gällande förordning om farledsavgift. Också i 3 § 1 mom. i den nuvarande lagen om farledsavgift finns en allmän bestämmelse enligt vilken farledsavgiftens storlek fastställs genom förordning med beaktande av fartygets nettodräktighet och lämplighet i vintertrafik.

Det föreslås att i paragrafen tas in en allmän bestämmelse om att för engångsavgiftens storlek kan sättas en övre gräns. Enligt nuvarande praxis skulle närmare bestämmelser om den övre gränsen utfärdas genom förordning av statsrådet.

Enligt 3 § 2 mom. i den nuvarande lagen kan förutom fartygets nettodräktighet och lämplighet för vintertrafik vid fastställande av farledsavgiftens storlek beaktas även andra faktorer som inverkar på fartygets konstruktion och på trafiken med fartyget. Det föreslås att denna bestämmelse inte längre tas in i den nya lagen om farledsavgift.

Man har strävat efter att i paragrafen beakta 81 § 2 mom. i grundlagen, enligt vilket bestämmelser om de allmänna grunderna för storleken av avgifter utfärdas genom lag.

8 §. *Farledsavgift i inrikestrafik.* Den föreslagna paragrafen är ny på lagnivå även om principen att utta farledsavgift i inrikestrafik

som en årsavgift på grundval av fartygets nettodräktighet motsvarar 1 § i den nuvarande förordningen om farledsavgift.

I paragrafen har i enlighet med motiveringen för 7 § beaktats de krav som ställs på lagstiftningsnivå i grundlagen.

9 §. *Beaktande av farledsavgift i inrikestrafik.* Den föreslagna paragrafen om beaktande av betald farledsavgift i inrikestrafik vid betalning av engångsavgiften för utrikestrafik motsvarar 4 § i den nuvarande förordningen om farledsavgift. Det föreslås att lagstiftningsnivån för bestämmelsen som inverkar på engångsavgiftens storlek lyfts till en högre nivå med beaktande av de krav som ställs på lagstiftningsnivån i grundlagen.

10 §. *Betalningsanmälan.* I den föreslagna paragrafen åläggs den betalningsskyldige en klar skyldighet att för fastställande av farledsavgiften lämna behövlig betalningsanmälan, som skall innehålla även uppgifter om de grunder för avgiften som behövs för fastställande av farledsavgiften. I den gällande lagen har inte direkt föreskrivits om denna skyldighet.

Enligt 4 § i gällande lag skall de uppgifter som behövs för uppbärande av farledsavgiften ges med den fartygsanmälan som inlämnas till tullmyndigheterna då fartyget anländer och på basis av vilken sjöfarts- och hamnmyndigheterna får de uppgifter om fartygsbesöket som de behöver. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/6/EG om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från gemenskapshamnar, används för anmälan som ges på grund av ankomst eller avfärd begreppet allmän deklaration. Genom en allmän deklaration kan inte ges andra uppgifter om ankomsten och avfärden än vad som nämns i själva formuläret. Ett fartygs isklass ingår inte i dessa uppgifter.

Betalningsanmälan är en mera beskrivande term än fartygsanmälan och passar både för de uppgifter som för närvarande skall uppges i fartygsanmälan för uppbärande av farledsavgifter och för de uppgifter som skall uppges för uppbärande av farledsavgifter när direktivet har genomförts.

3 mom. i den föreslagna paragrafen om betalningsanmälan som skall lämnas för fartyg i inrikestrafik motsvarar till sitt faktainnehåll 4

§ 2 mom. i den nuvarande lagen. I det föreslagna momentet tas dock inte in den bestämmelse om anmälan för månadsavgift som ingår i 4 § 2 mom. i den nuvarande lagen, eftersom det föreslås att avgiften uppbärs som en årsavgift.

5 kap. Grunder för avgiften

11 §. *Fartygs nettodräktighet.* Den föreslagna paragrafen om fartygs nettodräktighet motsvarar i princip 5 § i den nuvarande förordningen om farledsavgift. Det föreslås att bestämmelsen om nationalitetscertifikat slopas, eftersom nationalitetscertifikatet inte längre används som grund för bestämmande av nettodräktighet.

12 §. *Isklass.* Det föreslås att i paragrafen tas in bestämmelser om de allmänna grunderna för bestämmande av farledsavgiftens storlek samt bestämmelser om bemyndigande. Den föreslagna paragrafen om isklass motsvarar 11 § i nuvarande förordningen, men den har preciserats med vissa bestämmelser som tagits ur sjöfartsstyrelsens isavgiftsklassbestämmelser. Det föreslås att det nuvarande begreppet isavgiftsklass ändras till isklass som är lämpligare då det baserar sig på rent tekniska egenskaper hos fartyget.

Det föreslås att bestämmelsen om bemyndigande preciseras. Enligt den föreslagna bestämmelsen kan närmare bestämmelser om de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av isklass samt om utrustningskrav för fartyg i de olika isklasserna utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessutom föreslås att genom förordning av statsrådet föreskrivs om isklassdjupgående och fastställande av isklass för fartygskombinationer.

I den föreslagna paragrafen ingår även ett bemyndigande för Sjöfartsverket att besluta om frågor i anslutning till fordringar för vintertrafik som nämns i bilagorna till sjöfartsstyrelsens nuvarande isavgiftsklassbestämmelser. I bilaga I till bestämmelserna ingår regler för förstärkning och konstruktion av fartyg för gång i is. Reglerna är synnerligen tekniska och omfattar bl.a. tekniska scheman och konstruktionsritningar. I bilaga III ingår en förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringsanstalters klassbeteckningar.

13 §. *Fastställande av isklass.* En bestämmelse som motsvarar den föreslagna paragrafen har tidigare ingått i sjöfartsstyrelsens beslut. Det föreslås att bestämmelserna om grunderna för fastställande av isklass lyfts upp till lagnivå eftersom de har en central inverkan på grunderna för avgifter. Avsikten är dessutom att i lagen föreskriva om redares skyldighet att ge uppgifter för fastställande av isklass.

Enligt den föreslagna paragrafen skulle isklassen fastställas liksom för närvarande av en inspektör vid Sjöfartsverket eller av en utomstående inspektör som verket befullmäktigat. Enligt 124 § grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rätts säkerheten eller andra krav på god förvaltning. Man kommer även i fortsättningen att bli tvungen att fastställa ett fartygs isklass utanför tjänstetid på kvällen och under veckoslut, varför det fortfarande behövs även utomstående inspektörer. Sjöfartsverket övervakar även dessa inspektörers verksamhet.

14 §. *Isklassintyg.* Även bestämmelserna om isklassintyg ingår för närvarande i sjöfartsstyrelsens bestämmelser. Fastställande av isklass och utfärdande av isklassintyg är liknande verksamheter varför isklassintyget i enlighet med 13 § i propositionen utfärdas av en inspektör vid Sjöfartsverket eller en utomstående inspektör som befullmäktigats av verket.

Av isklassintyget skall framgå de uppgifter som utgör grund för bestämmande av isklass.

Dessutom föreslås att till paragrafen fogas en bestämmelse om begränsande av isklassintygets giltighetstid. Enligt bestämmelsen skall intyget vara i kraft lika länge som klassificeringscertifikatet är i kraft.

Det föreslås att som ett nytt 4 mom. till paragrafen fogas en bestämmelse om bemyndigande enligt vilken redaren är skyldig att till inspektören ge de uppgifter och utredningar som behövs för utfärdande av isklassintyg.

Dessutom föreslås att i paragrafen tas in en bestämmelse om bemyndigande enligt vilken närmare bestämmelser om de uppgifter och utredningar som behövs för utfärdande av isklassintyg utfärdas genom förordning av statsrådet.

Sjöfartsverket skall fastställa ett formulär för isklassintygsblanketten.

15 §. *Utomstående inspektörers skyldigheter.* För tryggande av god förvaltning enligt 124 § grundlagen föreslås att i paragrafen föreskrivs om det förfarande som en av Sjöfartsverket befullmäktigad utomstående inspektör skall iaktta vid fastställande av isklass och utfärdande av isklassintyg. Det föreslås att i lagen tas in en bestämmelse som hänvisar till tillämpning av lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), språklagen (148/1922), lagen om offentlighet i myndigheters verksamhet (621/1999) och lagen om delgivning i förvaltningsärenden (232/1966).

16 §. *Återtagande av isklassintyg.* Enligt den föreslagna paragrafen skall Sjöfartsverket vid behov återta det isklassintyg som utfärdats för fartyget och fastställa en ny lägre isklass om fartyget har skadats eller konstruktionens skick annars försämrats. Enligt förslaget skall redaren anmäla en skada som försämrar fartygets skick till Sjöfartsverket. Om saken har tidigare föreskrivits i sjöfartsstyrelsens bestämmelser men enligt propositionen hör den till lagnivå.

17 §. *Avsaknad av isklassintyg.* Den föreslagna paragrafen om de fall då isklassintyg saknas motsvarar 7 § 1 mom. i nuvarande förordning, även om ordalydelsen i momentet har preciserats så att man har lämnat bort "inte företes". Ändringen föranleds av att myndigheterna känner till om fartyget har ett isklassintyg som är i kraft eller inte.

18 §. *Felaktig isklass.* Paragrafen som föreslås motsvarar till sitt faktainnehåll 7 § 2 mom. i den nuvarande förordningen, men ordalydelsen har preciserats. Den del i vilken föreskrivs om anmälan som skall göras till sjöfartsmyndigheterna då de uppgifter som utgör grund för fastställande av isklass har ändrats har strukits på grund av att det i den föreslagna lagens 14 § 3 mom. och 17 § föreskrivs om samma sak.

6 kap. Avgiftsfrihet

19 §. *Avgiftsfrihet enligt antalet betalningar och tilläggsavgift.* Den föreslagna paragrafen motsvarar 8 § i gällande förordning om farledsavgift, som ändrades i december 2001. I praktiken kan grunden för avgiftsfrihet enligt antalet betalningar konstateras direkt i datasystemet Port@Net utan att intyg över avgiftsfrihet behöver företes. Därför skulle tullmyndigheten, enligt det föreslagna 4 mom., åläggas att ge ett skilt intyg över avgiftsfrihet endast om den betalningsskyldige ber om det.

20 §. *Övrig avgiftsfrihet.* Den föreslagna paragrafen om övrig avgiftsfrihet motsvarar 5 § i den nuvarande lagen med den skillnaden att 1 mom. 4 punkten har slopats eftersom det föreskrivs om saken i 19 § i den föreslagna lagen. Dessutom föreslås att bestämmelserna om de farledsavgifter som uppbärs på Saima kanal flyttas från förordningen till lagen.

7 kap. Avgiftsrättelse och efterdebitering

21—26 §. *Rättelse till avgiftstagarens fördel. Rättelse till den betalningsskyldiges fördel. Efterdebitering. Hörande av betalningsskyldig. Avgiftshöjning. Felavgift.* De föreslagna 21—26 § motsvarar till sitt faktainnehåll 11—11 e § i den nuvarande lagen om farledsavgift. Den nedre och övre gränsen för felavgiften som anges i mark föreslås bli omräknade till jämna eurobelopp som avrundas på lämpligt sätt i 26 §.

8 kap. Särskilda bestämmelser

27 §. *Inspektörens befogenheter.* Det föreslås att i lagen tas in en bestämmelse om befogenheter för en inspektör. Motsvarande bestämmelse ingår i 7 § 1 mom. i sjöfartsstyrelsens nuvarande isavgiftsklassbestämmelser. Bostadsutrymmen på fartyget lämnas utanför besiktningen då besiktning av dem inte är motiverat i detta fall.

28 §. *Nedsättning av farledsavgift.* Bestämmelserna om nedsättning av farledsavgift har samlats i den föreslagna paragrafen från i fråga om faktainnehållet motsvarande 10 § i den nuvarande förordningen om far-

ledsavgift, sådant detta lagrum lyder före den ändring på viss tid som gjordes den 26 oktober 2000 (881/2000), samt från 6 § 1 mom. i den nuvarande lagen om farledsavgift.

Det föreslås att förbudet om ändringssökande slopas i paragrafen eftersom rätten att söka ändring i ett beslut är garanti för god förvaltning som tryggas i lag.

29 §. *Straffbestämmelse.* Det föreslås att straffbestämmelsen till sitt faktainnehåll i övrigt skall motsvara 11 f § i den nuvarande lagen, men hotet om fängelse föreslås bli slopat.

30 §. *Ändringssökande och rättelseyrkande.* Det föreslås att 1 mom. i paragrafen om ändringssökande till sitt faktainnehåll skall motsvara 11 g § i den nuvarande lagen om farledsavgift.

Det föreslås att i paragrafens 2 mom. tas in en bestämmelse om att ett beslut om fastställande av isklass eller om isklassintyg som utfärdats av en av Sjöfartsverket befullmäktigad utomstående inspektör på sökandens begäran skall behandlas genom rättelseyrkande. Motsvarande bestämmelse ingår i sjöfartsstyrelsens gällande isavgiftsklassbestämmelser. Enligt grundlagen skall minst om grunderna för rättelseyrkande föreskrivas i lag.

Det föreslås i paragrafens 3 mom. att sökande av ändring i beslut om rättelseyrkande ordnas enligt vad som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Det föreslås att sökande av ändring i beslut som Sjöfartsverket fattat med stöd av den föreslagna lagen om farledsavgift och i 28 § 2 mom. avsett beslut av kommunikationsministeriet ordnas på samma sätt.

31 §. *Övriga bestämmelser om farledsavgift.* Den föreslagna hänvisningsbestämmelsen till tullagen motsvarar till sitt faktainnehåll 10 § i den nuvarande lagen om farledsavgift. Bestämmelser till det föreslagna 2 mom. har i tillämpliga delar tagits från gällande 30 § i tullagen.

9 kap. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

32 §. *Ikraftträdande.* I den föreslagna paragrafen ingår bestämmelser om ikraftträdande.

10 § om nedsättning av avgiften i förord-

ningen om farledsavgift har ändrats så att nedsättning eller befrielse från farledsavgift kan beviljas om detta påkallas av bl.a. vä- gande skäl som ansluter sig till främjandet av transitotrafiken. Eftersom man särskilt ville ge akt på hur ändringen av förordningen inverkar på transitotrafikens utveckling och uppbärandet av avgiften samt transportmö- jigheterna för finskt tonnage, föreskrevs att förordningen är i kraft endast till utgången av 2002. Enligt statsrådets finansutskotts stånd- punkt skall kommunikationsministeriet innan giltighetstiden för förordningen går ut utreda hur nedsättningen i fråga om typen av fartyg och varusortiment har utfallit. På basis av denna utredning tar statsrådet ställning till frågan.

På grund av det ovan anförda föreslås att den ändrade 10 § i förordningen om far- ledsavgift tillämpas utgången av 2002.

Det föreslås att åtgärder som verkställighe- ten av lagen förutsätter skall få vidtas redan innan lagen träder i kraft.

33 §. *Övergångsbestämmelser.* Isklassintyg som har utfärdats innan den föreslagna lagen träder i kraft skulle enligt förslaget gälla högst till utgången av 2003, om inte Sjöfarts- verket beslutar något annat med stöd av den- na lag.

28 § i den föreslagna lagen tillämpas först från den 1 januari 2003. Ifall tillämpningen av grunderna för nedsättningen, vilka beslu- tats genom förordning, skall förlängas före- slås att 28 § i lagen ändras på motsvarande sätt hösten 2002.

2. Närmare bestämmelser

Avsikten är att närmare bestämmelser om farledsavgiftens storlek och avgiftsgrunder utfärdas genom förordning av statsrådet. Li- kaså skulle genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser bl.a. om de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av isklass och utfärdande av is- klassintyg samt om de utrustningskrav som ställs på fartyg i de olika isklasserna. Försla- get till förordning ingår som bilaga till lag- förslaget.

Avsikten är att Sjöfartsverket utfärdar be- stämmelser om fordringar för fartyg i vinter- trafik och styrker förteckningen över finska

isklasser som motsvarar godkända klassifice- ringsanstalters klassbeteckningar.

3. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och bli- vit stadfäst. Till utgången av 2002 skall till- lämpas 10 § förordningen om farledsavgift och lagens 28 § skall tillämpas först från och med den 1 januari 2003. Åtgärder som verk- ställigheten av lagen förutsätter får vidtas in- nan lagen träder i kraft.

4. Lagstiftningsordning

Genom den föreslagna lagen skulle en del av regleringen på förordningsnivå och annan lägre nivå lyftas till lagnivå. Samtidigt har det gjorts vissa ändringar och preciseringar som föranleds av den nya grundlagen och öv- riga krav på ändring som lagstiftningen stäl- ler.

Enligt 81 § 1 mom. grundlagen bestäms om statskatt genom lag, som skall innehålla be- stämmelser om grunderna för skattskyldighe- ten och skattens storlek samt om de skatt- skyldigas rättsskydd. Enligt paragrafens 2 mom. utfärdas bestämmelser om avgifter samt de allmänna grunderna för storleken av avgifter för de statliga myndigheternas tjäns- teåtgärder, tjänster och övrig verksamhet ge- nom lag.

Med stöd av gällande 1 § 1 mom. lagen om farledsavgift uppbärs till staten farledsavgift till täckande av 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. En- ligt lagens 3 § 1 mom. av de kostnader som åsamkas staten för isbrytarassistansen kan dock en del lämnas obeaktade då genom förordning bestäms om detaljerade avgifts- grunder eller avgifter. Motsvarande bestäm- melse ingår i 1 och 2 § i den föreslagna la- gen. Farledsavgiften är således avsedd som vederlag för konkreta tjänster som den of- fentliga makten erbjuder. På grund härav bör farledsavgiften anses som en avgift och inte som skatt. Samma ståndpunkt har även pro- fessor Mikael Hidén tagit i sitt utlåtande av

den 1 april 1997. Utlåtandet har getts innan grundlagen trädde i kraft, men 81 § grundlagen motsvarar 61 och 62 § regeringsformen som överfördes nästan som sådana till grundlagen.

I förslaget till en ny lag om farledsavgifter skulle de allmänna grunderna för avgifter för verksamheten och avgifternas storlek ingå i lagen och en detaljerad avgiftstabell i statsrådets förordning.

I propositionen föreslås att de bestämmelser om bemyndigande som tidigare ingått i förordningen om farledsavgift tas in i lagen om farledsavgift i enlighet med 80 § grundlagen. Samtidigt kommer bestämmelserna att preciseras. Bemyndigandet enligt vilket Tullstyrelsen kan utfärda närmare tekniska bestämmelser om förfarandet vid uppbärandet av farledsavgiften ändras inte. Enligt förslaget ingår de allmänna bestämmelserna om fartygs isklass, fastställande av isklass och isklassintyg i 12, 13 och 14 §. Enligt förslaget skall med stöd av det bemyndigande som ingår i dessa paragrafer närmare bestämmelser om de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av isklass och utfärdande av isklassintyg samt om de utrustningskrav som ställs på fartyg i de olika isklasserna liksom även isklassdjupgående och bestämmande av isklass för fartygskombinationer utfärdas genom förordning av statsrådet.

Enligt 12 § 3 mom. i lagförslaget skall Sjöfartsverket utfärda närmare bestämmelser bl.a. om fordringarna för fartyg i vintertrafik. Av dessa bestämmelser skall framgå skillnaderna mellan de olika isklasserna i detalj. För närvarande finns det ett beslut av sjöfartsstyrelsen om detta. Det innehåller mycket tek-

niska bestämmelser och även tekniska scheman och konstruktionsritningar. På grund härav anses det finnas särskilda skäl enligt 80 § 2 mom. grundlagen att bemyndiga Sjöfartsverket att utfärda rättsnormer i dessa frågor.

Enligt 13 och 14 § i lagförslaget kan isklassen fastställas och isklassintyget utfärdas även av en av Sjöfartsverket befullmäktigad utomstående inspektör, vilket innebär att förvaltningsuppgifter överförs på andra än myndigheter på det sätt som anges i 124 § grundlagen. Förfarandet är ändamålsenligt eftersom man är tvungen att fastställa fartygs isklass och utfärda isklassintyg även utanför tjänstetid på kvällen och under veckoslut. Sjöfartsverket har inte något jourssystem och det skulle bli dyrt att inrätta ett sådant för dessa uppgifter. Uppgiften kan inte anses äventyra kravet på god förvaltning. Sjöfartsverket övervakar utomstående inspektörers verksamhet. Dessutom skall enligt 15 § i lagförslaget även en utomstående inspektör i sin verksamhet iaktta lagen om förvaltningsförfarande, språklagen, lagen om offentlighet i myndigheters verksamhet samt lagen om delgivning i förvaltningsärenden. Enligt 30 § i lagförslaget kan den som är missnöjd med ett beslut om fastställande av isklass och utfärdande av isklassintyg som fattats av en inspektör framställa ett rättelseyrkande till Sjöfartsverket.

Vid beredningen av lagen har på ovan nämnda grunder ansetts att den föreslagna lagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

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

*Lagförslaget***Lag****om farledsavgift**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Farledsavgift

För täckande av de kostnader som staten åsamkas genom byggande, underhåll och skötsel av allmänna farleder för sjöfarten och av säkerhetsanordningar som behövs för sjötrafiken samt av isbrytarassistansen tas till staten ut en farledsavgift enligt det som bestäms i denna lag.

2 §

Avgiftens storlek

Med farledsavgiften täcks kostnaderna för den verksamhet som anges i 1 §. Av de kostnader som åsamkas staten för isbrytarassistansen kan dock en del lämnas obeaktade då genom statsrådets förordning bestäms om detaljerade avgiftsgrunder eller avgifter.

2 kap.

Myndigheter

3 §

Tullmyndigheterna

Tullmyndigheterna svarar för att farledsavgiften tas ut. Tullstyrelsen kan utfärda när-

mare bestämmelser om förfarandet vid uttagande av farledsavgiften.

4 §

Sjöfartsverket

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

3 kap.

Betalningsskyldighet

5 §

Betalningsskyldighet

Envar som bedriver handelssjöfart i finskt vattenområde med registrerat finskt fartyg eller med utländskt fartyg är skyldig att betala en farledsavgift.

Skyldighet att betala farledsavgift föreligger inte då fartyg på väg från en utländsk hamn till en annan passerar genom finskt vattenområde utan att anlöpa finsk hamn.

6 §

Ansvar för betalning av avgiften

För betalningen av avgiften svarar redaren och den som för redarens räkning anmäler

fartyget för inklarerings eller är redarens ombud i inrikestrafik.

Betalningsskyldig som inte är bosatt i Finland samt utländsk betalningsskyldig skall ha ett av tulldistriktet godkänt, i Finland bosatt ombud, som svarar för de förpliktelser som den betalningsskyldige har enligt denna lag och för påföljerna av att dessa förpliktelser som försummas.

4 kap.

Uttagande av avgift

7 §

Farledsavgift i utrikestrafik

I utrikestrafik betalas farledsavgift som en engångsavgift då fartyget anländer till Finland.

Engångsavgiftens storlek bestäms på grundval av fartygets nettodräktighet och isklass.

Närmare bestämmelser om engångsavgiftens storlek och vid behov om dess övre gräns utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 §

Farledsavgift i inrikestrafik

I inrikestrafik betalas farledsavgiften kalenderårsvis som en årsavgift. Årsavgiftens storlek bestäms på grundval av fartygets nettodräktighet. Närmare bestämmelser om årsavgiftens storlek ges genom förordning av statsrådet.

Som inrikestrafik betraktas en resa mellan två hamnar i Finland om inte någon utländsk hamn besöks under resan för lastning eller lossning eller för tagande eller avlämnande av passagerare.

9 §

Beaktande av farledsavgift i inrikestrafik

Om ett fartyg för vilket har betalats farledsavgift i inrikestrafik anländer från utlandet under samma kalenderår, uppbärs som

farledsavgift hälften av den engångsavgift som anges i 7 §.

10 §

Betalningsanmälan

Redaren skall för fastställande av avgiften lämna en betalningsanmälan till tullmyndigheterna. I anmälan skall finnas de uppgifter som behövs för bestämmande av avgiften enligt de grunder för avgiften som anges i 5 kap.

Betalningsanmälan gällande fartyg i utrikestrafik inlämnas till den tullanstalt där fartyget inklaras.

Betalningsanmälan gällande fartyg i inrikestrafik skall lämnas till den tullanstalt som är närmast fartygets hemort. Anmälan skall lämnas årligen före utgången av mars månad, eller om fartyget då inte är i trafik, så snart fartyget inleder trafiken.

Betalningsanmälan kan också lämnas i elektronisk form eller i annan för automatisk databehandling lämplig form.

5 kap.

Grunder för avgiften

11 §

Fartygs nettodräktighet

Som ett fartygs nettodräktighet används den nettodräktighet som anges i fartygets mätbrev, om inte annat föranleds av 2 mom.

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

12 §

Isklass

Fartyg hör till isklasser enligt följande:

1) till specialklass (isklass I A Super) fartyg hos vilket konstruktionens hållfasthet i fråga om de för fartygets isforceringsförmåga viktigaste delarna av fartyget i väsentlig mån överträffar vad som fordras i isklassen I A och vilket även vad skrovform och maskineffekt beträffar kan ta sig fram under svåra isförhållanden,

2) till isklass I A, I B och I C enligt isförstärkning och maskineffekt, fartyg som uppfyller föreskrivna krav för vintertrafik och är förstärkta för gång i is,

3) till isklass II fartyg, som har ett eget framdrivningsmaskineri och vars skrov är av stål och som är konstruerat för gång i högsjö, men inte förstärkt för gång i is,

4) till isklass III fartyg, som inte hör till någon isklass enligt 1—3 punkten.

Närmare bestämmelser om de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av isklass samt om de utrustningskrav som ställs på fartyg som hör till de olika isklasserna utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet föreskrivs också om isklassdjupgående och bestämmande av isklass för fartygskombinationer.

Sjöfartsverket utfärdar närmare föreskrifter om de krav för vintertrafik av vilka skillnaderna mellan de olika isklasserna framgår, samt styrker förteckningen över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringsanstalters klassbeteckning.

13 §

Fastställande av isklass

En inspektör vid Sjöfartsverket eller en utomstående inspektör som verket befullmäktigat fastställer ett fartygs isklass på redarens begäran.

Redaren skall ge inspektören de uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av isklass.

Isklassen fastställs

1) på basis av den förteckning över finska isklasser som motsvarar godkända klassificeringsanstalters klassbeteckningar och som styrkts av Sjöfartsverket med stöd av 12 § 3 mom.,

2) på basis av ett särskilt intyg som utfärdats av en godkänd klassificeringsanstalt, eller

3) i beslut som avser enskilda fartyg och som Sjöfartsverket fattar på basis av de bestämmelser som verket utfärdat med stöd av 12 § 3 mom.

14 §

Isklassintyg

Isklassintyget utfärdas på redarens begäran av en inspektör som anges i 13 §.

I isklassintyget specificeras de uppgifter som utgjort grund för fastställande av isklass.

Isklassintyget är i kraft så länge de uppgifter som utgjort grund för fastställande av isklassen inte har ändrats. Intyget är dock i kraft högst så länge klassificeringscertifikatet för fartyget är i kraft. Om de uppgifter som utgjort grund för fastställande av isklassen för ett fartyg förändras, till exempel klassificeringsanstaltens klassbeteckning, maskineffekten eller djupgåendet, är redaren skyldig att hos inspektören anhålla om ett nytt isklassintyg senast då fartyget för första gången efter förändringen är i Finland.

Redaren skall ge inspektören de uppgifter och utredningar som behövs för utfärdande av isklassintyg. Närmare bestämmelser om uppgifterna och utredningarna utfärdas genom förordning av statsrådet.

Sjöfartsverket fastställer ett formulär för isklassintygsblanketten.

15 §

Utomstående inspektörers skyldigheter

I ärende som gäller fastställande av isklass och utfärdande av isklassintyg skall även en av Sjöfartsverket befullmäktigad utomstående inspektör iaktta lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), språklagen (148/1922), lagen om offentlighet i myndigheters verksamhet (621/1999) och lagen om delgivning i förvaltningsärenden (232/1966).

16 §

Återtagande av isklassintyg

Om ett fartyg har skadats eller konstruktionens skick av någon annan orsak har blivit sämre skall Sjöfartsverket vid behov återta det isklassintyg som utfärdats för fartyget och fastställa en ny lägre isklass som motsvarar fartygets förmåga att gå i is och konstruktionens skick.

Redaren skall anmäla en isskada eller en annan skada som försämrar fartygets skick till Sjöfartsverket.

17 §

Avsaknad av isklassintyg

Har fartyget inte ett isklassintyg som är i kraft, tas farledsavgift för utrikestrafik ut enligt isklass III.

18 §

Felaktig isklass

Är isklassen enligt isklassintyget bättre än vad fartygets egenskaper förutsätter och detta beror på att felaktiga uppgifter om fartyget givits för fastställande av isklass, uppbärs farledsavgift enligt isklass III för den tid då fartygets isklass har varit felaktig.

6 kap.

Avgiftsfrihet

19 §

Avgiftsfrihet enligt antalet betalningar och tilläggsavgift

Har för ett passagerarfartyg som är registrerat för minst 120 passagerare betalats farledsavgift 32 gånger och för ett annat fartyg 10 gånger, är fartyget under samma kalenderår befriat från ytterligare engångsavgifter för utrikestrafik, om de uppgifter som inverkar på farledsavgiftens storlek inte ändras så att engångsavgiften stiger.

Om de uppgifter som inverkar på farledsavgiftens storlek ändras så att engångsavgiften stiger skall för fartyget i farledsavgift betalas ett tillägg. Avgiften betalas till ett belopp som motsvarar de 32 högsta engångsavgifterna som för ett kalenderår bestäms för ett passagerarfartyg som är registrerat för minst 120 passagerare och för ett annat fartyg de 10 högsta engångsavgifterna som bestäms för ett kalenderår.

Ovan i 1 och 2 mom. nämnda avgifter kan betalas på en gång i förskott.

Tullmyndigheterna skall på begäran av den betalningsskyldige utfärda intyg över avgiftsfrihet, om avgifter som nämns i 1 och 2 mom. bevisligen har betalats. Intyget över avgiftsfrihet blir ogiltigt om de uppgifter som inverkar på farledsavgiftens storlek ändras så att engångsavgiften stiger.

20 §

Övrig avgiftsfrihet

Farledsavgift uppbärs inte för fartyg

- 1) som används enbart i insjötrafik,
- 2) som anländer till och lämnar Finland genom Saima kanal utan att anlöpa någon hamn vid Finlands kust,
- 3) som staten äger och som inte används i kommersiellt syfte, eller
- 4) som av tvingande skäl eller enbart för inhämtande av order för vidare resa eller för iståndsättning eller undersökning av behovet av iståndsättning av fartyget anlöper finsk hamn utan att lossa eller inta last eller avlämna eller ta passagerare.

För fartyg som avses ovan i 1 mom. 2 punkten uppbärs dock i samband med resan till Saima kanal hälften av farledsavgiften såväl då fartyget samtidigt för med sig last från utlandet till en hamn vid Finlands kust som då fartyget för last till utlandet från en hamn vid Finlands kust.

Befriade från att på nytt betala farledsavgift är fartyg, som under samma resa mellan lastningar i Finland av lastnings- eller stuvningstekniska skäl anlöper utländsk hamn för att fylla på sin last.

7 kap.

Avgiftsrättelse och efterdebitering

21 §

Rättelse till avgiftstagarens fördel

Har farledsavgiften eller en del därav på grund av ett räknefel eller ett därmed jämförbart misstag eller på grund av att tulldistriktet 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 tulldistriktet, om ärendet inte annars är anhängigt eller avgjort genom beslut med anledning av besvär, rätta sitt beslut.

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

22 §

Rättelse till den betalningsskyldiges fördel

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

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

23 §

Efterdebitering

Har farledsavgiften blivit helt eller delvis opåförd på grund av att den betalningsskyldige helt eller delvis har försummat sin anmälningsplikt eller inlämnat bristfällig, vilseledande eller oriktig anmälan eller annan uppgift eller handling, eller har farledsavgif-

ten av nämnda skäl återburits till ett för högt belopp, skall tulldistriktet ålägga den betalningsskyldige att betala den farledsavgift som inte påförts honom eller henne.

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

24 §

Hörande av betalningsskyldig

Innan rättelse till avgiftstagarens fördel eller efterdebitering verkställs skall den som enligt 6 § svarar för betalningen av farledsavgiften beredas tillfälle att bli hörd.

25 §

Avgiftshöjning

Farledsavgiften kan höjas

1) med högst 30 procent, om den betalningsskyldige har lämnat bristfälliga eller oriktiga uppgifter för fastställande av farledsavgiften eller om han eller hon helt eller delvis underlåtit att fullgöra 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 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 kan fås därav och andra omständigheter som inverkar på ärendet skall anses som grovt, skall farledsavgiften höjas med minst 50 och högst 100 procent.

26 §

Felavgift

Om det förfarande som avses i 25 § 1

mom. gäller en åtgärd för vilken någon farledsavgift inte påförs eller om avgiftsbeloppet är obetydligt och avgiftshöjning inte har påförts, kan i felavgift uppbäras minst 10 och högst 2 500 euro.

8 kap.

Särskilda bestämmelser

27 §

Inspektörens befogenheter

En inspektör har rätt att besiktiga fartyget i den utsträckning som är nödvändigt för fastställande eller kontrollerande av isklass samt för utfärdande av isklassintyg. Bostadsutrymmen på fartyget får dock inte besiktigas.

28 §

Nedsättning av farledsavgift

Sjöfartsverket kan på skriftlig ansökan i enskilda fall bevilja nedsättning av farledsavgift eller befrielse från sådan avgift och 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 eller kustfarten 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.

Kommunikationsministeriet kan överta avgörandet av ett ärende som gäller nedsättning av eller befrielse från avgiften, om ärendet är principiellt viktigt.

29 §

Straffbestämmelse

Den som försummar sin anmälningsplikt eller någon annan skyldighet enligt denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller annars bryter mot denna lag eller

bestämmelser som utfärdats med stöd av den skall, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs på något annat ställe i lag, för *farledsavgiftsförseelse* dömas till böter.

30 §

Ändringssökande och rättelseyrkande

Ändring i beslut som gäller farledsavgift eller återbäring av farledsavgift eller i något annat beslut av tullmyndigheterna som meddelats med stöd av denna lag kan sökas, om inte något annat anges i denna lag, med iakttagande i tillämpliga delar av vad som i tulllagen (1466/1994) bestäms om sökande av ändring.

Den som är missnöjd med ett beslut om fastställande av isklass eller om utfärdande av isklassintyg som fattats av en av Sjöfartsverket befullmäktigad utomstående inspektör kan framställa ett skriftligt rättelseyrkande till Sjöfartsverket. Rättelseyrkandet skall framställas inom 30 dagar från det att beslutet delgivits. Till beslutet skall fogas en anvisning om rättelseyrkande.

Om sökande av ändring i beslut som Sjöfartsverket fattat med stöd av denna lag, i 28 § 2 mom. avsett beslut av kommunikationsministeriet och i beslut om rättelseyrkande enligt 2 mom. gäller vad som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

31 §

Övriga bestämmelser om farledsavgift

Om inte något annat föreskrivs i denna lag tillämpas på betalningen av farledsavgift vad som bestäms om betalning av tull i tullagen.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag tillämpas på påföljder vid dröjsmål med betalningen av farledsavgifter, indrivning i utsokningsväg och säkerställande av indrivning vad som bestäms i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995), lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsokningsväg (367/1961), med undantag av bestämmelserna om grundbesvär, samt lagen om säkerställande av indrivningen av skatter och avgifter (395/1973).

9 kap.	Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.
Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	33 §
32 §	<i>Övergångsbestämmelser</i>
<i>Ikraftträdande</i>	
Denna lag träder i kraft den 200 .	Isklassintyg som har utfärdats innan denna lag träder i kraft är fortfarande giltiga dock högst till utgången av 2003, om inte Sjöfartsverket beslutar något annat med stöd av denna lag.
Genom denna lag upphävs lagen den 30 december 1980 om farledsavgift (1028/1980) jämte ändringar.	Lagens 28 § tillämpas först från och med den 1 januari 2003.
Till utgången av 2002 tillämpas 10 § förordningen om farledsavgift (1016/1983).	

Helsingfors den 28 mars 2002

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Kimmo Sasi*

*Bilaga
Förordningsutkast*

Statsrådets förordning

om farledsavgift

I enlighet med statsrådets beslut, fattat på föredragning från kommunikationsministeriet, föreskrivs med stöd av lagen den 200 om farledsavgift (/200):

1 §

Farledsavgift i utrikestrafik

om farledsavgift (/) bestäms som följer:
Engångsavgift, grundavgifter (ga) och avgiftsenheter (ae)

Farledsavgift i utrikestrafik enligt 7 § lagen

Isklass	Tal som anger ett fartygs nettodräktighet				
	under 2 000 ae	ga	2 000—9 999 ae	10 000 eller större ga	ae
I A Super	1,68	3 360	1,43	14 800	1,26
I A	3,36	6 720	2,86	29 600	2,52
I B	5,65	11 300	4,81	49 780	4,24
I C	7,55	15 100	6,42	66 460	5,67
II	8,49	16 980	7,22	74 740	6,37
III	9,44	18 880	8,02	83 040	7,08

ga = avgiften vid den nedre gränsen för talet som anger nettodräktigheten

ae = avgift per enhet som överskrider den nedre gränsen för talet som anger nettodräktigheten

Engångsavgift uppbärs inte till den del den överskrider 109 140 euro.

Engångsavgiftsenheten för fartyg utan maskin är hälften av engångsavgiftsenheten i isklass III.

2 §

Farledsavgift i inrikestrafik

Farledsavgift i inrikestrafik enligt 8 § lagen om farledsavgift bestäms som följer:

Årsavgiften i inrikestrafik räknas ut så att avgiftsenheten, 5 euro 80 cent, multipliceras med fartygets nettodräktighet.

Ett fartyg vars nettodräktighet understiger 1000 betalar dock hälften av den ovan näm-

da avgiften.

3 §

Utrustningskrav

Ett fartyg som hör till isklass I A Super, I A, I B, I C och II skall vara utrustat med VHF-telefon avsedd för havsområden.

4 §

Uppgifter och utredningar som behövs för fastställande av isklass och utfärdande av isklassintyg

För fastställande av isklass och utfärdande av isklassintyg skall redaren ge den inspektör som förordnats av Sjöfartsverket följande uppgifter och utredningar:

- 1) mätbrev,
- 2) lastlinjecertifikat,
- 3) gällande klassificeringscertifikat jämte bilaga samt rapport över föregående årsbesiktning, som den dag isklassintyget utfärdas inte får vara äldre än ett år,
- 4) Sjöfartsverkets beslut om fartygets isklass, om sådant utfärdats,
- 5) officiellt intyg över fartygets maskineffekt med eventuella begränsningar,
- 6) officiellt intyg eller befälhavarens skriftliga anmälan om fartygets dödvikt,
- 7) utredning över fartygets radiotelefonanläggning samt
- 8) övriga uppgifter och utredningar som inspektören anser behövliga för fastställande av isklass och utfärdande av isklassintyg.

5 §

Isklassdjupgående

Fartygets isklass skall fastställas enligt det

djupgående som anges i lastlinjecertifikatet som motsvarar nettodräktigheten i mätbrevet.

6 §

Fartygskombination

För fastställande av isklass kan Sjöfartsverket betrakta en fartygskombination bestående av en skjutbar pråm och ett skjutande maskindrivet fartyg som ett maskindrivet fartyg om fartygens form och kopplingssystem är sådana att fartyget fungerar som ett fartyg vid gång i is.

Maskineffekten och skrovförstärkningen bestäms av fartygskombinationens totala displacement.

För en fartygskombination utfärdas ett gemensamt isklassintyg. Om det skjutande fartyget rör sig allena skall det därtill utfärdas ett separat isklassintyg och fartyget kan härvid ha en högre isklass.

Om pråmen på någon resa bogseras på konventionellt sätt hör den härvid till isklass III.

7 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 200 .