

RP 153/2020 rd

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 denna proposition föreslås det en ändring av en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift. Farledsavgiften har varit halverad 2015–2020. Det föreslås att halveringen ska fortsätta att gälla också under 2021.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2021 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2021 och gälla till och med den 31 december 2021.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	3
3 Målsättning	7
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	8
5 Alternativa handlingsvägar	8
6 Remissvar	9
7 Ikraftträdande.....	9
8 Förhållande till andra propositioner.....	9
9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	9
LAGFÖRSLAG	11
Lag 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 finskt vattenområde ska betalas farledsavgift till staten. Farledsavgiften halverades temporärt 2015–2017 genom en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (1214/2014). Giltighetstiden för den temporära halveringen av farledsavgiften förlängdes först till 2018 och sedan till 2019–2020 genom lagar om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift (896/2017 och 904/2018).

År 2020 har statsminister Sanna Marins regering genomfört åtgärder för att trygga samhällets funktion och för att underlätta näringslivets och medborgarnas svåra situation under undantagsförhållandena till följd av covid-19-epidemin. Som ett led i dessa åtgärder föreslås det att farledsavgiften fortsättningsvis ska vara halverad år 2021. Syftet med åtgärden är att kompensera de inkomstförluster och utmaningar i fråga om lönsamheten som berör handelssjöfarten och dess transportkunder under osäkra ekonomiska förhållanden. Åtgärden stöder Finlands konkurrenskraft. Lagändringen genomförs genom 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 (904/2018).

En remissbehandling av propositionen ordnades mellan den 26 juni och den 12 augusti 2020 i utlåntandetjänsten utlåtande.fi och i dokumenthanteringssystemet Vahva. Sammanlagt 15 remissyttranden gavs om propositionen. Efter att remisstiden gått ut erhöles ett remissyttrande som inte hade någon inverkan på propositionen.

De organisationer och företag inom handelssjöfart, logistik och utrikeshandel som yttrade sig var Rederierna i Finland rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands Skeppsmäklare rf, Finlands näringsliv rf, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Finlands Hamnförbund rf, Åbo Speditör- och Skeppsmäklarförbund rf, HaminaKotka Satama Oy, Skogsindustrin rf, Neste Abp, Företagarna i Finland rf samt Centralhandelskammaren och handelskamrarna. Samkommunen Satakuntaliitto gav ett yttrande i egenskap av organisation på landskapsnivå. Finansministeriet och Försörjningsberedskapscentralen gav yttranden i egenskap av myndigheter. Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

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 från en finsk hamn till en finsk hamn. Avgiften tas ut av Tullen. Avgiften debiteras 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 på basis av den totala trafikvolymen och trafikeringsfrekvensen för enskilda fartyg. Intäkterna av farledsavgifterna redovisas i statsbudgeten som medel med allmän täckning och används till täckande av statens utgifter.

RP 153/2020 rd

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 så att priset per enhet för lastfartyg och särskilt för lastfartyg av högre isklass sänktes mer än priset per enhet för passagerarfartyg, kryssningsfartyg och fartyg av lägre isklass.

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

Farledsavgiftens priser per enhet 2012–2014 och den nedsatta farledsavgiftens priser per enhet 2015–2020.

Priser per enhet	Farledsavgift 2012–2014		Farledsavgift 2015–2020 (ändring inom parentes)	
	Lastfartyg	Passagerarfartyg	Lastfartyg	Passagerarfartyg
Euro/netton/isklass				
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 %)
Högastighetsfartyg		6,303		5,381 (-14,6 %)
Pråm	3,473		2,107 (-39,3 %)	
Maximibelopp, euro/anlöp				
Lastfartyg	107 750		53 875 (-50 %)	
Passagerarfartyg		32 430		16 215 (-50 %)
Kryssningsfartyg		44 500		22 250 (-50 %)

Transport- och utrikeshandelsstatistiken avslöjar betydelsen av att trygga en fungerande handelssjöfart för Finland. Enligt Tullen uppgick transportmängderna inom sjötransporterna för den finländska importen och exporten år 2019 till sammanlagt 91,5 miljoner ton (importen svarade för 45 miljoner ton och exporten för 47 miljoner ton). Mätt i ton svarade sjötransporterna för 84 procent av volymen inom Finlands utrikeshandel åren 2018–2019. År 2019 var sjötransporternas andel inom exporten 92 procent och inom importen 78 procent av volymen. Om transiteringen via Ryssland beaktas, transporterades åren 2016–2019 sammanlagt 95–104 miljoner ton varor och frakt årligen via de finländska sjöförbindelserna. Av den totala mängden frakt transporterades t.ex. 2016–2019 omkring 32–34 procent med finländska rederiers fartyg. Det totala värdet av Finlands varuhandel år 2019 uppgick till sammanlagt 131 miljarder euro och största delen transporterades sjövägen.

RP 153/2020 rd

Under de senaste åren har sammanlagt cirka 19 miljoner passagerare årligen rest mellan Finland och utlandet sjövägen. Dessutom transporterades det sammanlagt 3,3 miljoner fordon med passagerarbilfärjorna 2019. Av fordonen var antalet personbilar 2,2 miljoner, antalet bussar 40 000, antalet lastbilar 660 000, antalet släpvagnar 445 000 och antalet övriga transportmedel 46 000.

Åren 2010–2018 har det skett cirka 30 000–31 000 fartygsanlöp från utlandet i de finska hamnarna. De linjefartyg som trafikerar mellan Finland och dess grannländer samt mellan Finland och hamnarna vid södra Östersjön och Nordsjön svarar för en betydande del av anlöpen. Antalet enskilda anlöp är också högt. Över 80 procent av alla anlöp görs av fartyg som hör till de högsta isklasserna (IA och IAS).

Farledsavgifterna under halveringen varierar beroende på fartygstyp, storlek och isklass från några hundra eller tusen euro upp till maximibeloppen i prislistan. I fråga om ett enskilt fartyg påverkar den övre gränsen för antalet avgiftsbelagda anlöp i hög grad den kalkylerade genomsnittliga avgiften per anlöp under året. För fartyg inom reguljär passagerarbilfärjetrafik betalas i regel de årliga farledsavgifterna redan i början av året. I typiska fall är avgiften för 30 anlöp för ett passagerarfartyg sammanlagt från cirka 200 000 euro till högst 486 450 euro. Fartygen i fråga kan anlända till Finland upp till flera hundra gånger under ett år. I fråga om lastfartyg varierar de enskilda avgifterna från några tusen euro till den övre gränsen för avgiften. För lastfartyg i större storleksklass i reguljär trafik kan avgifterna för tio anlöp uppgå till sammanlagt 200 000 euro. Även de här fartygen kan besöka Finland flera tiotals gånger om året.

Farledsavgiftens priser per enhet har dimensionerats med målsättningen att täcka kostnaderna för den service som erbjuds handelssjöfarten. Servicen omfattar farledshållning, ledning av sjötrafiken, isbrytning och sjömätning. Under 2010–2019 varierade dessa kostnader mellan 74,9 och 99,4 miljoner euro. Isbrytjänsterna svarar för de mest betydande beloppen. Kostnaderna påverkas av kostnadsstrukturen för isbrytningen, bränslepriserna och variationen mellan vinternarna.

Före halveringen 2010–2014 inbringade farledsavgiften 69,0–87,6 miljoner euro per år. Under halveringen av farledsavgiften 2015–2019 var intäkterna 45,3–52,2 miljoner euro per år. Intäkterna påverkas inte bara av ändringar i prislistan utan också av antalet fartyg i trafik och av det antal anlöp som fartygen gör (upp till den övre gränsen för antalet anlöp) samt av fartygens typ, isklass och storlek (nettodräktighet). Även fartyg som inte är fullastade och transittransporter har en inverkan. Före halveringen av farledsavgiften 2010–2014 varierade intäkterna av farledsavgiften i förhållande till kostnaderna för serviceutbudet mellan 77,7 och 105,3 procent. Under tiden för den halverade farledsavgiften har talet varit 53,4–61,2 procent.

I statsbudgeten för 2020 har intäkterna av farledsavgifterna beräknats uppgå till 50,16 miljoner euro. Intäkterna kommer sannolikt att stanna på 40–45 miljoner euro. Sommarens besök av kryssningsfartyg blir inte av och antalet besök av lastfartyg kan minska när handeln och produktionen minskar. Avbrotten i linjetrafiken minskar inte intäkterna av farledsavgiften, eftersom fartygen betalade farledsavgifterna redan i början av året. I kommunikationsministeriets budgetförslag för 2021 antas det att intäkterna av farledsavgiften uppgår till 48,1 miljoner euro.

RP 153/2020 rd

Kostnader för tjänster som tillhandahållits handelssjöfarten och intäkter av farledsavgifter 2010–2019 (Trafikledsverket).

Tjänster för handelssjöfarten, 1 000 euro										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Farledshållning för handelssjöfarten vid kusten	24 450	24 978	25 326	21 454	23 644	20 642	20 868	23 355	24 540	
Ledning av sjötrafiken vid kusten (VTS)	10 780	12 207	12 170	14 626	13 909	15 253	14 055	11 769	14 035	
Vintersjöfart	44 703	56 771	41 731	53 131	42 866	34 213	46 167	47 928	55 369	
Sjömätning för handelssjöfarten vid kusten	4 641	5 460	3 570	2 334	2 244	4 755	2 985	800	1 479	
Inköp av tjänster (2019)										72 584
Övriga kostnader (2019)										20 829
Sammanlagt	84 574	99 416	82 797	91 545	82 663	74 863	84 075	83 852	95 423	93 413
Intäkter, 1 000 euro										
Farledsavgift	69 017	75 740	81 374	81 926	87 587	45 338	46 335	47 366	49 078	52 166
Övriga inkomster	1 328	1 516	508	1 578	132	1 291	24	169	1 488	484
Sammanlagt	70 345	77 256	81 882	83 504	87 719	46 629	46 359	47 535	50 566	52 650
Över-/underskott	-14 229	-22 160	-915	-8 041	5 056	-28 234	-37 716	-36 317	-44 857	-40 763
Kostnadsmotsvarighet, %	83,2	77,7	98,9	91,2	105,3	61,8	55,0	56,9	53,4	56,4

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

Åren 2018–2019 kom cirka 67,8–68,0 procent (33,8–35,6 miljoner euro) av intäkterna av farledsavgiften från lastfartyg. Passagerarbilfärjornas andel var 21,1–21,7 procent (cirka 11 miljoner euro) och kryssningsfartygens andel 10,2–10,5 procent (5,1–5,5 miljoner euro). Pråmarnas och skjutbogserarnas andel var liten. Sett utifrån isklass betalades den största andelen av intäkterna för farledsavgiften, 35,2–37,7 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. Andelen av intäkterna av farledsavgiften för fartyg ur de högsta isklasserna (IAS och IA) var sammanlagt 53,6–58,2 procent. Andelarna för fartyg ur andra isklasser (IB, IC, II och III) var sammanlagt 31,4–35,5 procent. Fartyg som inte hör till någon isklass utgjorde en andel på 10,5–10,9 procent. Den viktigaste typen av fartyg som inte hör till någon isklass är kryssningsfartyg.

Farledsavgiftens betydelse för Finlands logistikkostnader kan relateras till transportvolymerna. Passagerar- och kryssningsfartygens andel av farledsavgifterna, sammanlagt cirka 16 miljoner euro, har under de senaste åren kanaliserats via biljetter för cirka 19 miljoner resenärer och avgifter för över tre miljoner fordon som transporterats med passagerarbilfärjor. Lastfartygens farledsavgifter på cirka 34–36 miljoner euro kan beroende på året hänföras till varutransporter med lastfartyg på sammanlagt nästan 100 miljoner ton. I förhållande till antalet transporter är farledsavgiftens betydelse för transportkostnaderna liten. Det kostnadstillägg 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.

RP 153/2020 rd

Intäkter av farledsavgiften enligt fartygstyp och isklass 2018–2019 (Tullen).

	2018, euro	Andel, %	2019, euro	Andel, %
Fartygstyp				
Kryssningsfartyg	5 100 229	10,2	5 508 700	10,5
Passagerarfartyg	10 834 049	21,7	11 064 202	21,1
Lastfartyg	33 833 813	67,8	35 612 330	68,0
Fartyg utan eget framdrivningsmaskineri	137 597	0,3	202 856	0,4
Sammanlagt	49 905 689	100,0	52 388 088	100,0
Isklass				
IA Super	10 209 358	20,5	9 619 454	18,4
IA	18 791 910	37,7	18 462 750	35,2
IB	3 552 992	7,1	3 834 459	7,3
IC	1 728 096	3,5	1 809 520	3,5
II	10 370 693	20,8	12 854 188	24,5
III	14 813	0,0	96 160	0,2
Ingen isklass	5 237 827	10,5	5 711 556	10,9
Sammanlagt	49 905 689	100,0	52 388 088	100,0

Våren 2020 försämrades den ekonomiska situationen för rederierna inom handelssjöfarten, särskilt inom passagerarfartygstrafiken, på grund av covid-19-epidemin. Först minskade färjeresorna då resenärerna reagerade på riskerna med epidemin. Rederierna avbröt biljettförsäljningen enligt regeringens rekommendation för tiden mellan den 11 april 2020 och den 13 maj 2020. De trafikerade rutterna minskades, fartyg lades upp och personal permitterades i stor utsträckning. De fartyg som var i trafik transporterade rikligt med lastbilsfrakt, men intäkterna från detta kunde inte garantera lönsamheten för trafikerandet av rutterna. En del av trafiken till Estland och Sverige stöddes av Försörjningsberedskapscentralen. I slutet av maj började resandet öka och passagerarbilfärjorna började tas i trafik igen. Antalet passagerare för hela året blir sannolikt klart lägre än tidigare år. Lastfartygstrafiken fungerade ganska normalt under våren men lasterna började i någon mån minska i maj och juni. En del torrlastfartyg avställdes. Det befaras att lönsamhetsproblemen inom lastfartygstrafiken ökar när den internationella handeln enligt de ekonomiska prognoserna minskar under 2020.

3 Målsättning

Målet för propositionen är att bidra till att kompensera de ekonomiska skador som covid-19-epidemin förorsakar rederierna och deras transportkunder samt stödja de finländska sjötransportförbindelsernas funktionsförmåga så att den under ekonomiskt osäkra förhållanden kan återgå till den nivå som rådde före krisen. Målet är att stödja fungerande sjötransporter eftersom de har en viktig betydelse för samhällsekonomin och medborgarnas välfärd.

4 Förslagen och deras konsekvenser

I propositionen föreslås det att man år 2021 fortsättningsvis ska ta ut nedsatt farledsavgift enligt prislistan för 2015–2020.

Till följd av åtgärden ökar kostnaderna för fartygstrafiken och sjötransporterna inte jämfört med om man 2021 återgår till den prislista som användes före den tillfälliga halveringen av farledsavgiften eller om man fastställer 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 ett helt trafikår.

Om fortsatt nedsatt farledsavgift uppbärs undgår rederierna inom handelssjöfarten och deras transportkunder att betala cirka 35,6 miljoner euro i farledsavgifter 2021 i jämförelse med om man återgår till den prislista som gällde 2012–2014. Nyttan överförs till transportkunderna. Beräkningen baserar sig på den genomsnittliga skillnaden mellan intäkterna av farledsavgiften enligt de olika prislistorna 2012–2014 och 2015–2019. Antagandet är att mängden fartygstrafik år 2021 återgår till samma nivå som före krisen 2020. Det är inte möjligt att göra upp en exakt prognos över mängden fartygstrafik och andra detaljer som inverkar på en lönsam farledsavgift.

Undvikandet av en kostnadsökning gynnar främst 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 frakton, biljett eller transporterat fordon.

För staten medför propositionen år 2021 en förlust som motsvarar den beräknade inbesparingen på 35,6 miljoner i fråga om transportkostnader, i jämförelse med att farledsavgiften tas ut enligt prislistan för 2012–2014. Man har inte utvärderat förmågan att uppnå det exakta kostnadssambandsmålet för farledsavgiften 2021 hos den prislista som tillämpades före halveringen och som användes som jämförelse för kostnadseffekterna och de statsfinansiella konsekvenserna. Kommunikationsministeriet har i sitt budgetförslag för 2021 framfört att intäkterna av farledsavgiften kommer att uppgå till 48,1 miljoner euro.

Att fortfarande ta ut sänkt farledsavgift kan indirekt förbättra Finlands internationella konkurrenskraft, näringslivets sysselsättningseffekt och skattebetalningsförmågan en aning.

5 Alternativa handlingsvägar

Utan åtgärder återgår farledsavgiften till nivån i prislistan för 2012–2014. Under osäkra ekonomiska 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 trafik eller en del av fartygstrafiken. De här alternativen skulle orsaka alltför stora inkomstbortfall för statsfinanserna och man skulle till för stor del bli tvungen att finansiera handelssjöfartens tjänster genom att öka statskulden. 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 under ett års tid, såsom direkta näringsunderstöd och lånegarantier, riktar sig endast till fartyg som för finsk flagg. Samtidigt skulle farledsavgiften höjas från den halverade nivån och det minskar likabehandlingen inom fartygstrafiken.

6 Remissvar

De åsikter som framfördes i yttrandena var i huvudsak för propositionen. En fortsättning på halveringen av farledsavgiften 2021 sågs som en behövlig åtgärd för att sänka utrikeshandelns logistikkostnader på grund av de ekonomiska förluster och den fortsatta osäkerhet som hänförs till coronaepidemin. Det gavs inga yttranden som klart motsatte sig propositionen.

I yttranden av företrädare för näringslivet föreslogs dock allmänt att halveringen av farledsavgiften ska förlängas med två eller flera år i stället för ett år eller avgiften sänkas permanent för att transportkostnaderna ska kunna förutses och utrikeshandelns konkurrenskraft förbättras. I flera yttranden föreslogs det att farledsavgiften slopas för 2021 eller slopas helt och hållet senast efter det att den sänkta avgiften upphört att gälla. I ställningstagandena föreslogs det att kostnaderna för farledshållningen och isbrytningen finansieras ur statsbudgeten.

I ett yttrande framfördes att man när krisen är över bör förhålla sig kritisk till sänkningen av farledsavgiften, som ett samhällsekonomiskt verkningsslöst stöd som snedvrider konkurrensen.

I finansministeriets yttrande, som lyfte fram statsfinansernas perspektiv, konstaterades att den helhet av stödåtgärder för sjöfarten som regeringen inlett är omfattande, och sänkningen av farledsavgiften ansågs inte ha någon ökad inverkan. I yttrandet framhölls också de försämrade statsfinanserna.

Regeringens proposition har inte ändrats utifrån remissyttrandena.

Yttrandena och ett sammandrag av dem kan laddas ner i statsrådets projektportal ([LVM052:00/2019](#)).

7 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 januari 2021 och gäller till och med den 31 december 2021.

8 Förhållande till andra propositioner

Propositionen hänförs till budgetpropositionen för 2021 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.

RP 153/2020 rd

Propositionen bedöms inte ha några konsekvenser med avseende på näringsfriheten enligt 18 § i grundlagen.

Målet med propositionen är att stödja sjöfartsnäringen i de undantagsförhållanden som har förorsakats av epidemin av den smittsamma sjukdomen covid-19.

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 904/2018, som följer:

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015. Bestämmelserna i 6 och 8 § gäller till och med den 31 december 2021.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 5 oktober 2020

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka