



1.3.2024

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Väylämaksun pysyvä puolittaminen, arviomuistio

Pääministeri Orpon hallitusohjelmassa linjataan, että merenkulun väylämaksu puolitetaan pysyvästi Suomen vientiteollisuuden kilpailukyvyistä huolehtimiseksi. Elinkeinoelämän keskusliitto EK kannattaa linjausta.

Merenkulun kustannukset tulevat nousemaan lähivuosina merkittävästi muun muassa ilmastotoimien seurauksena. Lisäkustannukset haastavat ulkomaankauppaa käyvien yritysten kilpailukykyä ja kuljetuspalveluja tuottavien varustamojen investointikykyä. Väylämaksun pysyvällä puolittamisella on siten positiivisia vaikutuksia ulkomaankaupan kilpailukykyyn, varustamojen investointeihin, meriliikenteen tehokkuuteen sekä ilmastopäästöjen vähentämiseen. Väylämaksuratkaisu parantaa myös väylämaksun ennakointia ulkomaankauppaa käyvien yritysten ja varustamojen välisissä pitkäkestoisissa kuljetussopimuksissa.

Arviomuistio antaa hyvän pohjan väylämaksun puolittamisen lisäksi väylämaksulain uudistamiselle tässä yhteydessä. Tässä joitakin nostoja, joita tulisi selvittää tarkemmin lain uudistuksen yhteydessä ja pyrkiä korjaamaan puutteet.

- Väylämaksun vertaamisesta ja perustelemisesta valtion meriväylien ylläpidon ja jäänmurron kustannuksilla tulee luopua. Meriväylät ovat liikennejärjestelmän perusinfraa, kuten muutkin väylät ja niiden ylläpito, ja niiden kustannuksista vastaa valtio yleisillä verovaroilla. Väylämaksun ja valtion väylänpidon kustannusten irtikytkeminen on tapahtunut jo kymmenen vuotta sitten, ja nyt siitä tulee pysyvää.
- Väylämaksun vaikutukset ovat lain keskeinen peruste. Merkittävin on tarkoitus suosia jäävähvisteisiä aluksia väylämaksun tasossa ja sitä kautta ulkomaankaupan kustannuksissa Suomen sijainnin ja ilmaston vuoksi.
- Yhteiskunnallisia tai muita perusteita ei olisi tarpeen kytkeä väylämaksuun. Ilmasto- ja ympäristösäädäntö ohjaa meriliikennettä riittävästi EU:ssa ja kansainvälisellä tasolla. Väylämaksulla ei ole ohjausvaikutusta alusvalintoihin, jotka määräytyvät rahdin ominaisuuksien, kuljetustarpeen, säännöllisyyden, ympärivuotisuuden, alusten saatavuuden, talviliikenteen rajoitusten ym. markkina- ja liiketoimintaan liittyvien kriteerien perusteella.
- Väylämaksun rakenteella on tunnistettu olevan joitakin kielteisiä vaikutuksia rahtimarkkinaan. Näitä ovat korkeat maksut yksittäisille tai vuosittain harvalukuisille projektikuljetuksille ja kuljetuksille, joilla esimerkiksi vietäisiin teollisuuden matala-arvoisia suuren volyymin sivutuotteita jatkokäyttöön maailmalle.
- Väylämaksun rakenne ei myöskään tue varustamoiden joustavaa palvelukehitystä, jossa esimerkiksi viisi alusta vuorotellen muodostaisi säännöllisen viikkotarjonnan

Vihreä Kasvu
Tiina Haapasalo

1.3.2024

yhden aluksen sijaan. Yhden aluksen väylämaksun sijaan maksuja kertyy viidestä aluksesta, vaikka asiakkaalle palvelu on yksi ja sama.

- Väylämaksun sitominen kalenterivuoteen tuo jäykkyyttä merirahtimarkkinaan ja tulisi muuttaa kahdentoista kuukauden rullaavaan maksukertymään yritysten ja virastojen/verottajan sähköisessä reaalityaloudessa.
- Laki on monitulkintainen, jos alus käy Suomessa muussa tarkoituksessa kuin ottamassa tai jättämässä lastia tai matkustajia (5§ 6 mom). Tulkinta on ollut, että maksua ei tarvitse suorittaa, jos alus käy pakottavasta syystä satamassa. Muissa tapauksissa kaikilta Suomen aluevesirajan ylittäneiltä aluksilta peritään maksu. Tämä heikentää kilpailukykyä yrityksiltä, jotka voisivat tarjota aluksille huoltotoimenpiteitä, tankkausta tai erilaisia satama- tai maapalveluja.
- Lausuntopyyntöissä kysyttiin myös väylämaksujen hinnastosta ja yksityiskohdista. EK:lla ei ole hintataulukon muutosehdotuksia, mutta voi kysyä onko tarpeen määrillä väylämaksut euron tuhannesosan tarkkuudella ja alennuksetkin prosentin kymmenesosilla.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK osallistuu mielellään säädöshankkeen valmisteluun.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen
Johtaja