



Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 25.9.2024 – LiV 2.10.2024

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi väylämaksulain 6 ja 8 §:n muuttamisesta ja väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 §:n kumoamisesta, HE 116/2024 vp

Esitys

Hallituksen esityksellä kumottaisiin voimassa oleva väylämaksun väliaikainen puolitus ja väylämaksua korotettaisiin 1.1.2025 alkaen. Väylämaksun yksikköhintoja ja enimmäismääriä korotettaisiin nykyisen väliaikaisen hinnaston pohjalta 75,2 prosentilla. Korotuksen voimakkuus olisi tasapuolinen kaikelle väylämaksun alaiselle alusliikenteelle. Väylämaksun perusteita ei muutettaisi muutoin. Alusliikenteen säännöllisyyden ja talviliikennekelpoisuuden ohjaus säilyisivät maksuissa rakenteellisesti ennallaan. Maksukorotuksen tavoitteena on lisätä valtion väylämaksutuloja 36 miljoonalla eurolla vuonna 2025 ja sen jälkeen. Esitys perustuu pääministeri Petteri Orpon hallituksen kevään 2024 kehysriihen päätöksiin julkisen talouden tasapainottamisesta sekä riihessä tehtyyn väylämaksukirjaukseen.

Väylämaksun korotuksen toteutustapa

Väylämaksun korotus tehtäisiin vuodesta 2015 lähtien käytössä olleeseen puolitetuun hinnastoon sen sijaan, että palattaisiin vuosina 2012–2014 käytössä olleeseen hinnastoon. Väylämaksu on aina ollut aluksen koko (nettovetoisuus) huomioon ottaen sitä alhaisempi, mitä parempi on aluksen jääluokitus. Vuonna 2015 alkanut väylämaksun puolitus alensi maksuja enemmän parhaiden jääluokkien lastialuksille, kuin matkustaja-aluksille, heikon jääluokan aluksille tai jääluokkaa vailla oleville aluksille. Tällä haluttiin painottaa ympärivuotisen liikenteen toimivuutta aiempaa enemmän. Väylämaksun enimmäismäärät alennettiin suoralla puolituksella. Hinnastoa tai muita väylämaksun määräytymisperusteita ei ole muutettu puolituksen voimassaolon aikana. Suomeen liikennöivän aluskannan ominaisuudet ovat osaltaan mukautuneet 10 vuoden ajan puolitetuun hinnastoon ja tulevaa liikennöintiä on suunniteltu tältä pohjalta. Nyt esitetyllä korotuksella maksut nousisivat suhteellisesti yhtä paljon kaikille maksuluokille säilyttäen maksuluokkien välisten porrastusten erot ennallaan. Väylämaksun enimmäismäärät nousisivat nyt esitetyllä korotuksella maltillisemmin, kuin palattaessa puolitusta edeltäneisiin enimmäismääriin. Väylämaksutuloja on helpompi ennakoida korottamalla nykyistä hinnastoa, kuin olisi palattaessa aikaisempaan hinnastoon.

Valmisteluaikataulu ei mahdollistanut kokonaan uuden väylämaksuhinnaston laatimista määrittäen maksuja eri aluslajeille, eri jääluokille, alusten erilaisille liikennöintitiheyksille ja eri kuljetustyypeille sekä suhteessa valtiolle kauppamerenkulusta aiheutuviin menoihin.



Esityksen vaikutukset

Vuonna 2023 väylämaksuja maksettiin yhteensä noin 49 miljoonaa euroa. Väylämaksun korottamisen myötä varustamot ja niiden asiakkaat maksaisivat väylämaksuja 36 miljoonaa euroa enemmän, eli vuonna 2025 tavoiteltaisiin yhteensä noin 85 miljoonan euron väylämaksutulota. Arvio perustuu oletukseen siitä, että alusliikenteen määrä ja ominaisuudet toteutuisivat vuonna 2025 viime vuosien kaltaisesta maksukorotuksesta riippumatta.

Tulotavoitteeseen liittyy epävarmuuksia. Väylämaksukertymä riippuu talouskehityksen ehdoilla määräytyvästä kuljetuspalvelujen ja matkustamisen kysynnästä, joihin puolestaan vaikuttaa logististen kustannusten taso väylämaksu mukaan luettuna. Maksukorotus voi vähentää aluskäyntejä varsinkin kustannuskriittisissä liikenteen lajeissa. Nykyinen väylämaksu muodostaa suuruusluokaltaan muutamasta kymmenestä sentistä arviolta yhteen euroon suuruisen kustannuslisän kuljetettua rahtitonnia, matkustajaa ja ajoneuvoa kohti. Väylämaksu muodostaa Suomen logistisiin kokonaiskustannuksiin arviolta yhdestä kahteen prosentin kymmenyksen kustannuslisän. Esitys nostaisi näitä kustannuslisiä suoraan maksukorotuksen suhteessa.

Maksukorotus lisäisi valtion väylämaksutulojen vastaavuutta vertailtuihin valtion menoihin rannikon väylänpidossa, jäänmurrossa, meriliikenteen ohjauksessa ja merenmittauksessa. Vuosina 2015–2023 väylämaksutulot olivat 44,7–52,2 miljoonaa euroa ja vertaillut kirjanpidolliset menot olivat yhteensä 74,9–114,7 miljoonaa euroa.

Lausuntopalaute

Esitys oli lausunnoilla 13.6.–31.7.2024. Lausuntoja antoivat muun muassa varustamoyritykset ja laivaedustajat, logistiikka-alan yritykset, kuljetuspalveluja ostavat yritykset, elinkeinoalojen etujärjestöt, ammattijärjestöt ja viranomaiset.

Elinkeinoalojen lausunnoissa ymmärrettiin tarve tasapainottaa julkista taloutta, mutta väylämaksun korottamista pääasiassa vastustettiin kuljetuskustannusten nousun vuoksi. Sen esitettiin haittaavan Suomen kilpailukykyä ja joidenkin lausuntojen mukaan tuotannollisia ja logistisia investointeja. Esille nostettiin myös kustannuskriittisiä alusliikenteen lajeja, joiden jatkuvuutta maksukorotus uhkasi. Väylämaksutulojen lisääntymistä epäiltiin joissain lausunnoissa. Useat lausijat toivoivat esityksestä luovuttavan. Osa lausujista esitti nykyisen tasoiseen väylämaksuun palaamista myöhemmin. Jossain lausunnoissa nostettiin esille tarkeys huolehtia kauppamerenkulun tarvitsemien julkisten palvelujen rahoituksesta. Väylämaksuun ehdotettiin uusia huojennuksia ja vapautuksia joko yleisenä sääntönä tai yksittäisissä liikenteen lajeissa tai esimerkiksi aluskäynneissä, joita tehdään muutoin kuin rahdin kuljettamisen vuoksi. Valtiovarainministeriö toi esille tarpeen arvioida väylämaksun tasoa myös jatkossa.

Hallituksen esitystä ei muutettu lausuntopalautteen pohjalta. Väylämaksukorotusta esitetään nyt kehysriihessä määritetyn tulotavoitteen mukaisesti. Väylämaksun määräytymisperusteiden muutokset edellyttäisivät pidempää valmistelua. Uudet huojennukset joka tapauksessa johtaisivat tulotavoitteen vuoksi tarpeeseen korottaa väylämaksuhinnastoa voimakkaammin joko yleisesti tai yksittäisissä liikenteen lajeissa.

Juha Tervonen, johtava asiantuntija
Konserniohjausosasto