



Lausunto

1 (2)

1.10.2024

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Hallituksen esitys väylämaksulain muuttamisesta

Väylämaksulakia muutettiin hallitusohjelman mukaisesti syksyllä 2023 vakioimalla väylämaksun puolitettu taso vuoteen 2027 saakka. Samalla käynnistettiin väylämaksujen laajempi uudistaminen liikenne- ja viestintäministeriössä. Uudistamiselle on ollut laaja elinkeinoelämän tuki.

Kevään 2024 kehysriihessä tehty päin vastainen päätös väylämaksujen nostamisesta tuli merilogistiikan toimijoille ja rahdinantajille täytenä yllätyksenä. Hallituksen tarve tehdä julkista taloutta tervehdyttäviä päätöksiä on ymmärrettävä, mutta väylämaksun tason nostaminen fiskaalisin perustein heikentää ulkomaankauppaa käyvien yritysten kilpailukykyä, joka kiertyy rasitteena takaisin kansantalouteen.

Merenkulun kustannukset tulevat nousemaan lähivuosina merkittävästi ilmastotoimien seurauksena. Ilmastokustannukset ja samaan aikaan nostettavat väylämaksut haastavat ulkomaankauppaa käyvien yritysten kilpailukykyä ja kuljetuspalveluja tuottavien varustamojen investointikykyä. Päästökauppa aiheuttaa meriliikenteelle noin 600 miljoonan euron lisäkustannukset vuosittain.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n näkemys on, että väylämaksu tulee säilyttää nykyisellä viime syksynä hyväksytyllä tasollaan vuoden 2027 loppuun saakka. Näin väylämaksujen ennakoitavuus säilyy ulkomaankauppaa käyvien yritysten ja varustamojen välisissä pitkäkestoisissa kuljetussopimuksissa.

Nykyisessä väylämaksun rakenteessa on merkittävä epäkohta. Maksuissa on 50 % lisäalennus Venäjän vientikuljetuksille Suomen kautta. Tällainen alennus on erittäin kyseenalainen, kun Venäjä käy hyökkäyssotaa Ukrainassa. Varsinkin tässä tilanteessa, jossa maksujen suurempi nosto kohdistuisi suomalaisyritysten vienti- ja tuontikuljetuksille.

Ellei väylämaksun nostoa voida lykätä, on tässä yhteydessä joka tapauksessa poistettava venäläisten vientikuljetusten lisäalennus. Väylämaksulain 12 § sanotaan, että suomalaisesta satamasta viennin kauttakuljetavaraa hakevan lastialuksen väylämaksu suoritetaan 50 prosentilla alennettuna, jos aluksen koko lasti on kauttakuljettua. **Emme voi tukea sitä, että Venäjän viennillä Suomen kautta olisi alemmat väylämaksut kuin suomalaisyrityksillä. Se ei ole hyväksyttävää, kun Venäjä käy hyökkäyssotaa Ukrainassa, eikä varsinkaan niin, että suomalaisyritysten väylämaksut nousisivat venäläisiä enemmän.**

Väylämaksulaissa tulisi lisäksi ottaa huomioon lisäksi mm. näitä asioita:

- Väylämaksun rakenteella ja tasolla on kielteisiä vaikutuksia vuosittain harvalukuisille projektikuljetuksille ja kuljetuksille, joilla esimerkiksi vietäisiin teollisuuden matala-arvoisia suuren volyymin sivutuotteita kiertotalouden käyttöön maailmalle.
- 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.
- Myöskään väylämaksun ohjausvaikutusta alusvalintoihin ei pidä liioitella. Alusvalinnat määräytyvät rahdin ominaisuuksien, kuljetustarpeen, säännöllisyyden, ympärivuotisuuden, alusten saatavuuden, talviliikenteen rajoitusten ym. markkinaa ja liiketoimintaan liittyvien kriteerien perusteella.
- Väylämaksun rakenne ei tue varustamoiden joustavaa palvelukehitystä, jossa esimerkiksi viisi alusta vuorotellen muodostaisi säännöllisen viikkotarjonnan yhden aluksen sijaan. Yhden aluksen väylämaksun sijaan maksuja kertyy viidestä aluksesta, vaikka asiakkaalle palvelu on yksi ja sama.
- Väylämaksun sitominen kalenterivuoteen tuo jäykkyyttä merirahtimarkkinaa ja tulisi muuttaa kahdentoista kuukauden rullaavaan maksukertymään yritysten ja virastojen/verottajan sähköisessä reaalityössä.
- Laki on monitulkintainen, jos alus käy Suomessa muussa tarkoituksessa kuin otta-
massa tai jättämässä lastia tai matkustajia (5§ 6 mom). Tulkinta on ollut, että maksua ei tarvitse suorittaa, jos alus käy pakottavasta syystä satamassa. Muissa tapauksissa kailta Suomen aluevesirajan ylittäneiltä aluksilta peritään maksu. Tämä heikentää kilpailukykyä yrityksiltä, jotka voisivat tarjota aluksille huoltotoimenpiteitä, tankkausta tai erilaisia satama- tai maapalveluja.