

Lausuntoyhteenveto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta

Hallituksen esitys väylämaksulain muuttamisesta ja väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksen mukaan väylämaksua kannetaan vuosina 2022–2023 väliaikaisesti puolitetuna samalla tavoin, kuin sitä on kannettu väliaikaisten lakien nojalla vuosina 2015–2021. Toimenpiteellä pyritään edistämään Suomen kilpailukykyä ja elinkeinojen palautumista Covid-19-tartuntatautiepidemian aiheuttamista taloudellisista haasteista. Ilman toimenpidettä väylämaksu kannettaisiin 1.1.2022 alkaen ennen puolitusta voimassa olleen hinnaston mukaisesti.

Esityksestä järjestettiin lausuntokierros 24.5.–2.7.2021 Lausuntopalvelussa ja Vahvassa. Lausuntoja annettiin määräaikaan mennessä yhteensä 18 kappaletta, jonka lisäksi yksi lausunto annettiin määräajan jälkeen. Kauppamerenkulkua, muuta ulkomaankaupan logistiikkaa sekä ulkomaankauppaa käyviä aloja edustavilta etujärjestöiltä ja yrityksiltä saatiin 13 lausuntoa. Yksi lausunto saatiin maakuntaliitolta ja yksi merenkulkualan ammattiliitolta. Neljä lausuntoa saatiin viranomaistahoilta.

Lausunnoissa hallituksen esitystä kannatettiin yleisesti. Esitystä vastustavia lausuntoja ei annettu. Lausunnoissa esitettiin runsaasti muita väylämaksua koskevia kannanottoja. Useissa elinkeinoja edustavien tahojen lausunnoissa esitettiin väylämaksun poistamista jatkossa kokonaan ja väylänpidon ja jäänmurron kustannusten kattamista valtion talousarviosta. Joissain lausunnoissa esitettiin väylämaksun poistamista tietyiltä alustyypeiltä ja liikenteen lajeilta tai ympäristöohjaavuuden lisäämistä väylämaksuun. Joissain lausunnoissa puollettiin väylämaksun nykyisiä ominaisuuksia. Yhden lausunnon mukaan väylämaksun alennukseen tulee suhtautua kriittisesti kilpailua vääristävänä ja kansantaloudellisesti tehottomana tukena. Valtiontalouden näkökulmaa esille tuoneessa lausunnossa korostettiin väylämaksuesityksen ja muiden tukitoimenpiteiden merkitystä valtion rahoitusasemalle vallitsevissa olosuhteissa sekä tavoitetta kohdentaa julkisia voimavaroja vaikuttavimpiin toimenpiteisiin.

Suomen Varustamot ry lausui kannattavansa esitystä pitäen tärkeänä väylämaksun jääluokkaporrastusten ja käyntikertaleikkureiden säilyttämistä alusten ympärivuotisen liikennöintikyvyn kannustimina. Lisäksi painotettiin, ettei jäänmurtajahankintoja tule rahoittaa väylämaksun korotuksella.

Suomen Laivameklarit ry totesi lausunnossaan, että puolitetuna kannettu väylämaksu on muodostunut maksun normaaliksi tasoksi. Lausunnon mukaan maksujen tulee pysyä puolitetuna niin kauan kuin väylämaksujärjestelmä on olemassa. Väylämaksun tasosta tulisi olla varma tieto vaali- tai budjettikautta pidemmälle ajanjaksolle yritysten toiminnan ja investointien suunnittelun vuoksi. Lisäksi todettiin, ettei väylämaksujärjestelmä ole enää tarkoituksenmukainen kustannus- ja kilpailukykyvaikutusten, kuljetuspalveluja välittävien agenttiyritysten taloudellisten vastuiden, heikon talvimerenkulun ohjaavuuden ja käyntikertarajojen muodostamien jäykkyyksien vuoksi. Lausunnossa esitettiin väylämaksusta luopumista tai jos näin ei voida tehdä, väylämaksulla tulisi kannustaa esimerkiksi päästöttömään merenkulkuun.

Suomen Transitoliikenneyhdistys ry lausui kannattavansa esitystä. Lisäksi lausunnossa todettiin väylämaksun muodostavan Suomen kuljetusreitille lisäkustannuksen puolitetunakin ja esitettiin väylämaksusta luopumista koko alusliikenteeltä tai ainakin transitoliikenteeltä. Väylämaksun esitettiin kohteleavan transitoliikenteen aluskäyntejä epätasapuolisesti ja siksi transitoliikenteelle väylämaksun alennuksen tulisi olla puolitusta huomattavasti suurempi. Lausunnon mukaan meriväylien ylläpito tulisi rahoittaa valtion talousarviosta eikä lisäämällä ulkomaankaupan elinkeinojen logistisia kustannuksia.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK lausui kannattavansa esitystä ja sen ennakoivuutta. Lisäksi lausunnossa esitettiin ensisijaisena toimenä väylämaksun poistamista vedoten positiivisiin vaikutuksiin ulkomaankaupan kilpailukyvyyn, meriliikenteen tehokkuuden, päästöjen vähentämisen, kiertotalouden liiketoiminnan ja transitoliikenteen kannalta.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) lausui pitävänsä esitystä hyvänä. Lisäksi liitto totesi, että väylämaksu on ulkomaankauppaa käyville yrityksille logistista kilpailukykyä heikentävä lisäkustannus, jonka vuoksi väylämaksusta tulisi luopua ja valtion meriväyläkustannukset tulisi kattaa valtion budjetista.

Teknologiategollisuus ry lausui kannattavansa esitystä. Lisäksi lausunnossa esitettiin väylämaksusta luopumista Suomen kilpailijoihin nähden merkittävästi heikompaan logistiseen sijaintiin ja kilpailuhaittaan vedoten. Meriväylien ylläpito esitettiin sisällytettävän perusväylänpidon budjettiin. Mikäli väylämaksusta ei haluta luopua kokonaan, tulisi ensisijaisesti luopua lastialusten väylämaksusta.

Suomen Satamaliitto ry lausui kannattavansa esitystä, joka parantaa kuljetuskustannusten ennustettavuutta. Lisäksi lausunnossa esitettiin väylämaksusta luopumista. Talvimerenkulun avustamisen katsottiin olevan talousarviosta rahoitettava julkinen palvelu. Myös EU:n päästökaupan todettiin lisäävän jatkossa merenkulun kustannuksia.

Metsäteollisuus ry piti esitystä tarpeellisena, mutta lausunnossa korostettiin myös tarvetta uudistaa väylämaksujärjestelmä edistämään vientiteollisuuden kilpailukykyä ja merikuljetusten toimintavarmuutta sekä kuromaan Suomen logistista takamatkaa. Väylämaksun tulisi olla ennustettava ja sen tulisi kohdella aluksia tasapuolisesti. Lausunnossa nostettiin esille myös merikuljetusten kustannustehokkuus ja häiriöttömien kuljetusten tärkeys vaativinakin jäätalvina.

Suomen Yrittäjät ry lausui ymmärtävänsä sitä, että esityksellä pidetään huolta merikuljetusten toimintavarmuudesta ja Suomen kilpailukyvyistä osana Covid-19-kriisin jälkihoitoa. Lausunnossa nostettiin esille myös meriliikenteen EU-tasoisien päästökaupan mahdolliset lisäkustannukset. Lausunnossa kuitenkin korostettiin sitä, että yrityksille kriisin jälkeen suunnattavia tukia tulee arvioida hyötyihin nähden kriittisesti myös väylämaksun kohdalla. Erityisesti kilpailua vääristäviä ja kansantaloudellisesti tehottomia tukia tulisi mahdollisuuksien mukaan karsia.

Keskuskauppakamari ja kauppakamarit kannattivat esitystä ja merenkulkuelinkeinojen tukemista Covid-19-poikkeusolojen vuoksi. Lausunnossa nostettiin lisäksi esille tarve pysyvälle väylämaksuratkaisulle suomalaisten vientiyritysten kilpailukyvyyn kannalta. Valtion meriväyliin liittyvät kustannukset tulisi kattaa valtion budjetista yritysten logistiikkakustannusten lisäämisen sijaan. Nykyistä väylämaksua pidettiin monimutkaisena ja epätasapuolisena. Lausunnossa esitettiin väylämaksusta luopumista.

HaminaKotka Satama Oy lausui väylämaksun puolittamisen jatkamisen olevan oikean suuntainen, mutta riittämätön toimenpide. Lausunnossa esitettiin väylämaksun poistamista muutenkin korkeita logistisia kustannuksia lisäävänä tekijänä.

Helsingin Satama Oy lausui väylämaksun puolittamisen jatkamisen olevan varustamojen taloudellisen tilanteen ja toipumisen vuoksi välttämätöntä. Lausunnossa esitettiin lisäksi väylämaksusta luopumista seuraavassa vaiheessa Suomen kilpailukykyyn, satamien ja kuljetusreittien väliseen kilpailuneutraliteettiin, logistiikan tehokkuuden parantamiseen ja väyläinvestointien rahoittamiseen liittyvin perustein.

Satakuntaliitto piti esitettyä toimenpidettä välttämättömänä. Lausunnossa todettiin kauppamerenkululle tarjottuja palveluja rahoitettavan esityksen myötä osittain valtion talousarviosta, mutta väylämaksun puolittamisen jatkamisen katsottiin olevan kannatettavaa Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn, meriliikenteen kustannustehokkuuteen, ilmastopäästöjen vähentämiseen sekä transitoliikenteeseen kohdistuvien myönteisten vaikutusten vuoksi.

Suomen Merimies-Unioni SMU ry. piti esitystä tärkeänä ja kannatettavana. Lisäksi lausunnossa kannatettiin väylämaksujen alentamista aiemman sääntelyn tavoin jääluokan mukaan sekä käyntikertaleikkurin säilyttämistä.

Valtiovarainministeriön lausunnossa nostettiin esille se, että taloudellisen aktiviteetin heikkenemisellä ja vuosien 2020–2021 talousarvioihin sisältyneillä elvyttävillä toimenpiteillä on merkittävä vaikutus valtiontalouden rahoitusasemaan. Siksi erilaisia tukitoimenpiteitä on tarpeen tarkastella osana sitä kokonaisuutta, jonka hallituksen tähänastiset linjaukset ja toimet muodostavat. Tavoitteena tulee olla julkisten voimavarojen kohdentaminen siten, että vaikuttavuus muodostuu mahdollisimman suureksi.

Liikenne- ja viestintävirasto lausui kannattavansa esitystä ja arvioi pandemian vaikutusten jatkuvan merenkululle ja teollisuudelle vielä vuoden 2021 jälkeen.

Väylävirasto lausui kannattavansa esitystä ja piti sen tavoitteita myönteisinä.

Huoltovarmuuskeskus lausui, ettei heillä ole huomautettavaa esityksen huoltovarmuuteen liittyviin näkökohtiin. Lisäksi lausunnossa korostettiin toimenpiteen merkitystä osaltaan huoltovarmuuden varmistamiselle vallitsevassa erityisessä tilanteessa ja tuotiin yleisesti esille ympärivuotisten merikuljetusten tärkeys huoltovarmuudelle.

Suomen Vesitiet ry lausui kannattavansa esitystä. Lisäksi nostettiin esille puolitetun väylämaksun ympäristölle suotuisa ohjaavuus kuljetustavan valinnoissa. Lausunnossa esitettiin myös huoli jäänmurron kustannusten mahdollisesta lisääntymisestä tulevaisuudessa, joka ei saisi heijastua väylämaksun tasoon, vaan jäänmurto tulisi rahoittaa valtion budjetista. Lausunnossa kannatettiin yhteistyön lisäämistä Ruotsin kanssa talvimerenkulun turvaamiseksi ja kiinnitettiin huomiota väylämaksulla katettavien palvelujen tarjonnan jatkuvuuteen.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus ei lausunut asiassa.

Hallituksen esitystä ei muutettu lausuntopalautteen perusteella.