

Asia: VN/20726/2023

Lausuntopyyntö; Arviomuistio väylämaksun pysyvästä puolittamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Vesitiet ry kiittää mahdollisuudesta lausua arviomuistiosta.

Suomen vesiliikenneväylien, sisävesi- ja rannikkoväylien, käytettävyys ja turvallisuus on taattava kaikissa olosuhteissa. Suomi sijaitsee haasteellisessa maantieteellisessä paikassa ja olosuhteet ovat poikkeuksellisia, matalat karikkoiset vedet ja vaikeasti navigoitavat ja talvella jäätyvät väylät. Talvella vesiväylät sekä merialueet jäätyvät ja vaativat erityistä kalustoa ja osaamista.

Suomi on riippuvainen vesikuljetuksista, Suomen viennistä ja tuonnista yli 90 % liikkuu maailmalle ja maailmalta vesitse. Tätä ei voi korvata muilla kuljetusmuodoilla. Näin ollen sujuva vesiliikenne on varmistettava Itämerellä sekä huoltovarmuuden että ympäristö -, turvallisuus - sekä kansantalouden tarpeisiin.

Suomen Vesitiet näkee, että Väylämaksun tason pitäminen pysyvästi puolitettuna, ja samalla tasolla, antaa hyvän ja ennakoitavan perustan merikuljetuspalvelujen hinnoittelulle. Tämä tukee Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Kysymys 1.

Tulisiko väylämaksun tasosta säätäminen kytkeä jatkossakin laskennallisesti kauppamerenkululle tarjotuista palveluista aiheutuvien valtion menojen kattamiseen?

Kauppamerenkulku on tärkein liikennemuoto Suomen elinkeinoelämän tarvitseman tuonnin ja viennin kannalta. Suomi on saari, jonka tarvitsemista kuljetuksista yli 90 % kulkee meriteitse.

Tuemme EK:n kantaa siinä, että tässä yhteydessä tulisi luopua väylämaksun vertaamisesta ja perustelemisesta valtion meriväylien ylläpidon ja jäänmurron kustannuksilla. Maksujen tasosta säättämistä ei siis tule kytkeä kauppamerenkululle tarjotuista palveluista aiheutuvien menojen kattamiseen.

Suomen Vesitiet pitää myös tarkoituksenmukaisena, ettei Saimaan vesialueella liikennöinnistä tai Saimaan kanavan alueella liikennöinnistä peritä väylämaksua. Se tukee sisävesikuljetuksia hyödyntävää teollisuutta.

Kysymys 2.

Tulisiko väylämaksu kytkeä säännöllisen talviliikennekelpoisen alusliikenteen ohjaamisen ohella muihin yhteiskuntapoliittisiin näkökulmiin?

Suomen Vesitiet kannattaa arviomuistiossa kirjattua linjausta, jonka mukaan tulevassa pysyvässä laissa säilytetään käyntikertaleikkuri sekä hyvin jäissäkulkukykyisten alusten kannuste.

Suomen talvimerenkulun järjestelmä perustuu siihen, että Suomeen liikennöi jäissäkulkukykyistä tonnistoa. Ilman näitä jäissäkulkevia aluksia Suomella pitäisi olla huomattavasti suurempi jäänmurtajalaivasto. Suomi tarvitsee meriliikenteeseen riittävästi jäävahvistettuja, jäissä kulkevia ja jäitä murtavia aluksia varmistamaan ympärivuotiset merikuljetukset ja näin ollen yhteiskunnan ja elinkeinoelämän toimivuus.

Väylämaksujen tulee kannustaa riittävän jäävahvisteisen ja jäissä kulkevan tonniston ja jäänmurtopalvelujen saatavuus keskeisenä tekijänä huoltovarmuuden turvaamisessa.

Suomen Vesitiet ry katsoo, että aluskannan talviliikennekelpoisuutta ohjataan parhaiten jääluokilla ja niihin liittyvillä talviliikenteen rajoituksilla.

Jäävahvisteisten alusten alennukset väylämaksuista tulee säilyttää väylämaksujärjestelmässä, jotta sillä voidaan kompensoida mm. päästövähennyksiin liittyviä kustannusten lisäyksiä.

Kysymys 3.

Tulisiko väylämaksulain soveltamisalaan, maksuhinnastoon tai väylämaksun toimittamiseen liittyviä yksityiskohtia muuttaa jollain tapaa ja millä perusteella?

1) Väylämaksulain 10 § Väylämaksujen vuotuinen enimmäismäärä ja lisämaksu

”Kun matkustaja-aluksesta tai suurnopeusaluksesta on suoritettu 30 väylämaksua ja lastialuksesta 10 väylämaksua, alus on vapautettu saman kalenterivuoden aikana enemmistä väylämaksuista. Alusyhdistelmän maksukerrat lasketaan alusyhdistelmään kuuluvan työntävän, koneellisen aluksen käyntikertojen perusteella. (21.12.2007/1267)”

Käyntikertaleikkurin ansiosta Suomella on säännöllisten aikataulujen mukaan kulkevia rahtialuksia ja matkustaja-autolauttoja/ropax-aluksia tiiviissä ympärivuotisessa liikenteessä. Käyntikertaleikkuri kohtuullistaa maksurasitetta tiheään Suomeen liikennöiville aluksille ja käyntikertaleikkurilla osaltaan turvataan teollisuuden, huoltovarmuuden, kaupan sekä matkailun luotettavat ja turvalliset merikuljetukset

Kertakäyntileikkuri eli satamakäyntien laskenta tulisi alkaa aina 12 kk eteenpäin ensimmäisestä käyntikerrasta laskettuna, eikä nollautua kalenterivuositain. Tämä mahdollistaisi laajemman alusten tarjonnan Suomen viennin ja tuonnin tarpeisiin. Konttivarustamojen mukaan muutos avaisi mahdollisuuden myös suorien Atlantin linjojen tarjoamiseen.

Vaihtoehtona voisi olla varustamokohtainen alusten käyntikertojen laskenta, jonka vapauttaisi vieläkin enemmän uutta kalustoa suomalaisen ulkomaankauppaan.

2) Väylämaksulain 5 § (19.12.2014/1214), Väylämaksu, 6 mom

” Väylämaksua ei suoriteta aluksesta, joka ainoastaan aluksen kuntoonpanoa tai sen tarpeellisuuden tutkimista varten, polttoaineen ottamista varten tai muusta pakottavasta syystä poikkeaa Suomen satamaan jättämättä tai ottamatta lastia tai matkustajia.”.

Väylämaksulain tulkintaa siitä, milloin alus voi käydä satamassa tai ankkuripaikalla ilman väylämaksua tulisi tarkastella uudelleen ja tehdä säädöksestä yksiselitteinen.

Alukselta tulisi periä väylämaksu vain, kun se käy ottamassa tai jättämässä lastia tai matkustajia. Huoltotoimenpiteitä varten satamassa tulisi aina voida käydä ilman väylämaksua.

Tällä hetkellä väylämaksua peritään aina, kun alus ylittää Suomen aluevesirajan riippumatta siitä, käykö alus satamassa esimerkiksi vain polttoaineen ottamista varten. Viranomaisen on tulkinnut

lakia niin, että vain pakottavasta syystä (esim. sairaustapaukset) satamakäynti on ollut mahdollinen ilman väylämaksua.

Jos aluksilla olisi mahdollisuus käydä suomalaisessa satamassa suorittamassa huoltotoimenpiteitä (esim. tankkaus, muonitus, korjaukset, miehistönvaihto) ilman väylämaksua, tuottaisi tämä lisää kysyntää agenteille, luotsaus-, hinaus- ja satamapalveluille sekä huoltoyrityksille. Tällä hetkellä nämä huoltoon liittyvät aluskäynnit ohjautuvat mm. Viroon, jossa käynti on edullisempaa.

Väylämaksulakia voitaisiin päivittää huoltotoimenpiteiden osalta. Alusten tarvitsemat huoltokäynnit olisivat satamille ja satamissa toimiville yrityksille kysyntää, jota ei pidä valtion keräämillä väylämaksuilla estää. Ja jos huoltokäynnit voidaan suorittaa aluksen reitin kannalta optimaalisessa satamassa, myös päästöt vähenevät.

Suomen Vesitiet ry:n puolesta

Merja Salmi-Lindgren

toiminnanjohtaja

Suomen Vesitiet ry

merja.salmi-lindgren@vesitiet.fi

+358 40 5160054

Suomen Vesitiet ry on voittoa tavoittelematon yhdistys, jonka tavoitteena on edistää vesiliikenteen kilpailuetuja, ympäristötietoutta ja liiketoimintamahdollisuuksia, kehittää Suomen vesiliikennettä ja sen toimintaedellytyksiä osana koko maan kattavaa liikenneverkkoa. Suomen Vesitiet ry on Suomen arvostetuin rahti- ja matkustajaliikenteen vaikuttaja, edistäjä ja asiantuntija. Vaikutamme Suomen vesiväyläverkoston kunnon ja läpäisykyvyn ja aluskaluston käytettävyyden parantamiseen

Salmi-Lindgren Merja
Suomen Vesitiet ry

