

Asia: VN/20726/2023

Lausuntopyyntö; Arviomuistio väylämaksun pysyvästä puolittamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Transitoliikenneyhdistys kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa. Tilapäislain muuttaminen väylämaksuasiassa pysyväksi on oikeasuuntainen liike. Haluamme kuitenkin muistuttaa, että väylämaksujärjestelmän laajempi tarkastelu on yhä välttämätöntä.

Suomessa käyvästä kauppamerenkulun aluksilta väylämaksulain (1122/2005) nojalla perittävä väylämaksu on ollut väliaikaisesti puolitettu vuodesta 2015 alkaen. Nykyisen väliaikaisen lain voimassaolosta on säädetty aikavälille 18.12.2023–31.12.2027. Alun perin puolituksella kompensoitiin rikkidirektiivin kustannuksia meriliikenteessä. Sittemmin puolituksen jatkamista on perusteltu Suomen kilpailukykyyn tukemisella ja covid-19- epidemian aiheuttamista taloudellisista haasteista palautumisella. Väylämaksutuloilla on pyritty kattamaan laskennallisesti kauppamerenkululle tarjottujen palvelujen (väylänpito ja väyläinvestoinnit, jäänmurto, alusliikenteen ohjaus ja merenmittaus) järjestämisestä aiheutuvia valtion menoja. Väylämaksun porrastukset ohjaavat Suomessa käyvän aluskannan talviliikennekelpoisuutta ja maksukertaleikkurit ohjaavat säännöllistä liikennöintiä.

Transitoliikenne on historiansa suurimmassa murroksessa. Transiton määrä on pienentynyt vahvan kasvun jälkeen jonkin verran, ollen vuositasolla kuitenkin vielä reilusti yli kolme miljoonaa tonnia. Vaikka kukaan ei pysty ennustamaan tarkkuudella tilanteen kehittymistä, syitä transitoliikenteen lopulliseen häviämiseen ei ole olemassa. Jos lainsäädäntöä muutetaan pysyvästi, on otettava huomioon transitoliikenteen kasvu joskus tulevaisuudessa. Tällä hetkellä kuljetettavat lastit ovat myös varsin pienikatteisia, jolloin kaikki logistiikkakustannukset vaikuttavat suoraan reittivalintaan ja Suomen kilpailukykyyn.

Puolittamisen jatkaminen on tärkeä suomalaisen vientiteollisuuden ja Suomen kautta tapahtuvan transitoliikenteen kilpailukykyä varmistava toimi, mutta muistutamme samalla siitä, että sijainnistamme koituva haaste on luonteeltaan pysyvä ja väylämaksusta aiheutuva lisäkustannus puolitettunakin lisää Suomen reitin kustannuksia kilpailijamaihin verrattuna. Viimeistään nyt päätettävän lain myötä tulisi korjata toimijoiden useasti ja jo kauan esiin nostamia rakenteellisia väylämaksuihin liittyviä ongelmia. Esimerkiksi transitoliikenteen kilpailijamaissa väylämaksut ovat huomattavasti edullisemmat tai niitä ei ole ollenkaan.

Toistamme tässä jo aiemmin esittämämme toiveen siitä, että väylämaksusta luovuttaisiin kokonaan ja että merenkulun väylien ylläpito sisällytettäisiin valtion perusväylänpidon budjettivaroihin. Valtion omistamat ja hallinnoimat meriväylät ovat osa valtion perusinfrastruktuuria ja että niihin liittyvät kustannukset tulisi kattaa suoraan valtion budjetista sen sijaan, että yritykset maksavat perusväylänpidosta osana logistiikkakustannuksiaan. Väylämaksut ovat ulkomaankauppaa käyville yrityksille lisäkustannus, mikä on omiaan heikentämään Suomen logistista kilpailukykyä.

Mikäli väylämaksuista ei haluta kokonaan luopua, muodostavat transitoliikenteen lastialukset sen alusryhmän, joiden kohdalla väylämaksusta tulee ensisijaisesti luopua. Nykyinen väylämaksujärjestelmä ei kohtele tasapuolisesti kaikkia aluskäyntejä, vaan suurin kärsijä on liikenteen ja alustyyppien luonteen takia juuri transitoliikenne. Näkemyksemme mukaan nyt päätettävänä oleva väylämaksujen alennus tulisi olla transitoliikenteen aluksille huomattavasti puolitusta suurempi.

Järjestelmässä on muutenkin kohtia, jotka ovat rakenteeltaan vanhentuneita tai aiheuttavat huomattavaa haittaa merikuljetuksille tai jopa vaikeuttavat merikuljetuspalvelujen tarjontaa.

Aluksen jääluokan vaikutus väylämaksuun

Transitoliikenteen käyttämät alukset ovat nykyisin poikkeuksista erittäin suuria. Alusten suuri koko aiheuttaa käytännössä sen, että niiden jääluokka on usein II, ja parhaimmillaankin I B. Tämän kokoluokan aluksia paremmassa jääluokassa ei yksinkertaisesti ole markkinoilla saatavissa. Alusten hankintahinta ja nykyiset ympäristömääräykset ovat johtaneet tähän.

Koska aluksen jääluokka ja koko vaikuttavat suoraan perittävään väylämaksuun, on transitolaivan väylämaksu moninkertainen esimerkiksi vientiteollisuuden käyttämiin aluksiin nähden.

Aluskohtaisten käyntien vaikutus

Nykyisen lainsäädännön mukaan säännöllinen alusliikenne saa käyntimäärään perustuvia helpotuksia väylämaksuista. Linjaliikenteessä väylämaksut on aluksesta parhaimmillaan suoritettu jo helmikuussa ja loppuvuosi on ilmaista. Transitoliikenteessä tyypillisesti laiva käy Suomessa erittäin harvoin; jopa vain kerran elinaikanaan. Jos ajatellaan kuljetettavaa lastia, aiheuttaa tämä valtavan eriarvoisuuden eri toimijoiden välille. Olisi ainakin selvitettävä, onko tässä kysymys valtioneudesta toiselle logistiikkasektorille.

Alennusten laskentamalli

Väylämaksut on ajateltu puolittaa. On vaikea ymmärtää laskentamallia, joka nyt on ollut käytössä. Vaikka mallin perusteena olisi tarkoitus ohjata aluskapasiteettia parempaan jääluokkaan, tulee huomata, ettei ohjausvaikutusta transitoliikenteen lastit huomioiden ole mahdollista toteuttaa. Puolituksesta huolimatta transitoliikenteen aluksen väylämaksu on moninkertainen muihin verrattuna.

Alusten talviliikenteen avustaminen

Mikäli väylämaksuilla on tarkoitus kattaa jäänmurrosta syntyneitä kuluja, seuraa siitä myös käänteinen vaikutus. Jäänmurtoavustusta säädellään taloudellisin perustein antamalla tiukempia rajoituksia alemman jääluokan aluksille. Esimerkiksi joissakin Itämeren rantavaltioissa toiminta on käänteistä. Niissä heikommat alukset nimenomaan saavat avustuksen, eikä niin kuin Suomessa, jossa niitä kielletään tulemasta. Tästä syystä väylämaksujärjestelmä tulisi erottaa talviliikenteen avustuksen rahoituksesta.

Markku Koskinen

Toiminnanjohtaja

Suomen Transitoliikenneyhdistys ry

Koskinen Markku
Suomen Transitoliikenneyhdistys