



26.2.2024

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö (VN/20726/2023)

Arviomuistioluonnos (18.1.2024) väylämaksun pysyvästä puolittamisesta

Väylämaksun väliaikainen puolitus alkoi 1.1.2015 ja sen voimassaoloa on jatkettu toistuvasti. Alun perin väylämaksun puolituksen perusteena oli EU:n vuonna 2015 voimaan tulleen merenkulun polttoaineiden rikkisääntelyn kustannusvaikutusten kompensointi, jonka jälkeen puolituksen jatkamista on perusteltu Suomen vientiteollisuuden ja kansainvälisen kilpailukyvyn parantamisella sekä korona-pandemian logistiikalle ja Suomen ulkomaankaupalle aiheuttamilla haasteilla ja niistä palautumisella. Väylämaksutuloja on kerätty puolituksen aikana 2015-2022 vuosittain keskimäärin 48 milj. euroa, kun samalla kaupamerenkulun palveluista aiheutuneet kulut ovat olleet vuosittain keskimäärin 91 milj. euroa. Samaa väliaikaista väylämaksuhinnastoa on sovellettu ilman yksikköhintoihin tehtyjä muutoksia puolituksen alusta lähtien vuodesta 2015.

Viimeisin väliaikaisen lain voimassaolon jatkaminen oli päättymässä vuoden 2023 lopussa, jolloin hallituksen esitys väylämaksun väliaikaisen puolituksen jatkamiseksi aikavälille 1.1.2024 - 31.12.2027 valmisteltiin kiireellisesti esitettäväksi syksyllä 2023. Lisäksi nykyisessä hallitusohjelmassa esitetään väylämaksun pysyvää puolitusta Suomen vientiteollisuuden kilpailukyvyistä huolehtimiseksi. Lakiesitys väylämaksun pysyvästä puolittamisesta on tarkoitus valmistella keväällä ja lähettää lausunnoille kesällä 2024. Hallituksen esitys esiteltäisiin valtioneuvostolle syksyllä 2024 vuoden 2025 talousarvioesityksen yhteydessä. Lakimuutos tulisi voimaan 1.1.2025 mennessä. Liikenne- ja viestintäministeriön laatima arviomuistioluonnos, jota lausuntopyyntö koskee, on osa väylämaksun pysyvän puolituksen esivalmistelua. Lausuntopyynnössä sidosryhmiä pyydetään ottamaan kantaa väylämaksun pysyvään puolittamiseen ja muihin muistiossa esitettyihin seikkoihin.

Valtiovarainministeriön lausunto

Valtiovarainministeriö (VM) ymmärtää väylämaksun pysyvän puolittamisen lähtökohdan, joka perustuu hallitusohjelman kirjaukseen, jonka mukaan pysyvällä väylämaksun puolituksella halutaan turvata Suomen vientiteollisuuden kilpailukyky. Lisäksi väylämaksun väliaikaisen puolituksen toistuvista jatkamisista näyttäisi muodostuneen kauppamerenkulun toimijoiden näkökulmasta haitallinen, lyhytjänteinen ja epävarmuutta ylläpitävä tila.

Kuitenkin VM toteaa väylämaksun pysyvän puolituksen olevan haastavaa nykyisessä Suomen taloustilanteessa, jossa valtiontalouden menojen lisäksi myös tulojen turvaamiseen tulisi kiinnittää entistä enemmän huomiota. Väylämaksun puolittaminen pienentää valtion tuloja vuosittain vajaalla 40 milj. eurolla nykyisen hallituskauden aikana verrattuna tilanteeseen, jossa väylämaksu kerättäisiin täysimääräisenä. Joulukuussa 2023 julkaistun VM:n taloudellisen katsauksen mukaan hallituksen tekemistä säästötoimista huolimatta valtionhallinnon rahoitusasema näyttäisi jämähtävän pysyvästi alijäämäiseksi koko vuoteen 2026 ulottuvalla ennustejaksolla. Siten julkisen talouden vaikea tilanne, joka näyttää kääntyneen edelleen huonompaan suuntaan, vaatii lisätoimia valtion- ja koko julkisen talouden tasapainottamiseksi. Mahdollisista lisäsopeutustoimista valtiontalouden tasapainottamiseksi olisi tarpeen päättää jo vuosia 2025-2028 koskevan kehyspäättöksen (julkisen talouden suunnitelman) yhteydessä.

Väylämaksun pysyvä puolitus vakiinnuttaisi valtion väylämaksutulot kutakuinkin nykyiseen jo vuodesta 2015 saakka toteutuneeseen tasoon (45-52 milj. euroa per vuosi): väylämaksuhinnastoon ei ehdoteta muutoksia, vaan hinnasto/yksikköhinnat pysyisivät edelleen samalla tasolla kuin vuoden 2015 alussa, jolloin väylämaksu puolitettiin. Myöskään merenkulun suoritteiden, kuljetustarpeiden jne. ei ennusteta lisääntyvän niin, että ne kasvattaisivat väylämaksutuloja edes nykyisellä alennetulla hinnastolla. Vaikka valtion tulojen kokonaiskertymän kannalta väylämaksu ei ole merkittävä tulonlähde (0,1 % verojen ja veronluonteisten tulojen kokonaiskertymästä), voidaan väylämaksutulojen pysyvää alhaista tasoa pitää ongelmallisena, kun sitä verrataan väyläverkon ja merenkulun viranomaispalvelujen rahoituskuluihin, jotka ovat nousseet väylämaksun puolituksen aikana (2015-2022) 75 milj. eurosta noin 109 milj. euroon eli lähes 50 prosenttia.

Väylämaksutulojen ja valtion menojen vastaavuuteen kiinnitettiinkin säännönmukaisesti huomiota väliaikaisten puolitusten alkamiseen eli vuoteen 2015 saakka. Hinnastolla ja vuosittain tavoitellun kokonaistulon mitoituksella tulisi-

kin edelleen tavoitella kauppamerenkulun palveluista aiheutuneiden viranomaistehtävien menojen vastaavuutta. Näitä palveluita ovat väylänpito, meriliikenteen ohjaus, jäänmurto ja merenmittaus. Korostettakoon edelleen, että Suomen jäänmurtokalustoon on odotettavissa lähivuosia investointeja, mikä nostaisi edelleen merenkulun viranomaispalveluiden kustannuksia. Kuten arviomuistiolounnoksessa todetaan, Ruotsissa väylämaksu on Suomea korkeampi ja ylipäänsä meriväylien hoitoon liittyvien viranomaispalveluiden kustannusvastaavuuteen kiinnitetään enemmän huomiota. Ehkä keskeinen kysymys on, kuinka suuri merkitys väylämaksulla lopulta on vientiteollisuuden kilpailukyvyille ja tulisiko kilpailukykyä ylläpitää tai parantaa muulla tavoin kuin väylämaksua puolittamalla. Lisäksi väylämaksu näyttäisi kohdentuvan 80 prosenttisesti ulkomaiden lipun alla toimiviin aluksiin, joten väylämaksun puolitus näyttäisi suoraan hyödyttävän pääasiassa ulkomaalaisia toimijoita.

Lisäksi tulisi tarkastella, voisiko väylämaksun hinnoittelua muuttaa siten, että se varmistaisi riittävät tulot vaarantamatta kuitenkaan esimerkiksi vientiteollisuuden kilpailukykyä, maksun tasapuolisuutta, tai että hinnoittelu huomioisi enemmän esimerkiksi muuttuneesta toimintaympäristöstä kumpuavia muutostarpeita ja tavoitteita. Usein pohdittavana on ollut, pitäisikö väylämaksuun sisällyttää ympäristöohjaukseen liittyviä elementtejä. Kuten arviomuistiossakin todetaan, erityisesti ilmastosääntely on parhaillaan muuttumassa meriliikenteen osalta (päästökauppa, uusiutuvien polttoaineiden velvoitteet, mahd. energiaverodirektiivi -ehdotuksen mukainen polttoaineverotus, IMO:n mahdollinen päästömaksu), joten tarvetta ympäristöohjauksen lisäämiseen myös väylämaksun avulla olisi todennäköisesti vaikea perustella.

Väylämaksun väliaikaisen puolituksen toistuvista jatkamisista on muodostunut kauppamerenkulun toimijoiden näkökulmasta haitallinen, lyhytjänteinen ja epävarmuutta yllä pitävä tila. Kuitenkin vuosille 2024-2027 säädetty pidempikestoinen väliaikainen puolitus tarjoaa jo pidempää näkymää ja vähentää siten epävarmuutta. Väylämaksuntason tulee kuitenkin tarvittaessa muuttua: kuten muistiolounnoksessa todetaan, jos väylämaksun taso ja kerättävät tulot kytkettäisiin edelleen nimettyihin valtion menoeriin kuten tähän asti, olisi mahdollisten muutosten arvioinnille ja ennakkoinnille olemassa yleisesti tiedossa oleva perusta. Mahdollisten väylämaksua koskevien muutostarpeiden ja mitoituksen takia merenkulun viranomaispalveluihin liittyvien kustannusten muutosta tulisinkin säännöllisesti tarkastella.

Lopuksi VM toteaa, että säädösvalmistelussa on edelleen huolehdittava siitä, että maksu täyttää perustuslain 81 §:ssä säädetyt edellytykset (verovelvollisuudesta, veron perusteista ja verovelvollisen oikeussuojasta on säädettävä lailla). Lisäksi tulee huolehtia siitä, että maksu täyttää relevantit EU-oikeuden

vaatimukset erityisesti tuontia syrjivien maksujen kiellon ja valtiontukisääntelyn osalta.

Valtiosihteeri kansliapäällikkönä Juha Majanen

Osastopäällikkö, budjettipäällikkö Mika Niemelä

VN/20726/2023-VM-8

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: