

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan väliaikaisesti muutettavaksi väylämaksulakia. Väylämaksun kantaminen ehdotetaan lopetettavan loppuvuodeksi 2020 ja jo maksetut vuoden 2020 maksut ehdotetaan palautettavaksi.

COVID-19-tartuntatauti-epidemian aiheuttaman poikkeustilan ja liikkumista koskevien rajoitusten vuoksi väylämaksulainsäädäntöön tarvitaan väliaikaisia muutoksia, joilla helpotetaan kaupparenkulkua ja varmistetaan meriliikenteen toimivuus.

Esitys liittyy valtion vuoden 2020 kolmanteen lisätalousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian ja olemaan voimassa 31.12.2020 saakka.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	4
3 Tavoitteet	6
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	6
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	9
6 Säännöskohtaiset perustelut.....	9
7 Voimaantulo	10
8 Suhde muihin esityksiin.....	10
9 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	11
LAKIEHDOTUS	12
Laki väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta.....	12
LIITE	14
RINNAKKAISTEKSTI.....	14
Laki väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta.....	14

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Suomen kansantalous on lähes täysin riippuvainen tavaroiden ja matkustajien kuljetuksista meriteitse. COVID-19-tartuntatautiepidemian paheneminen maaliskuussa 2020 on aiheuttanut ongelmia merikuljetusten kysynnässä ja tarjonnassa ja se uhkaa kuljetustoiminnan taloudellista kannattavuutta. Erityisesti matkustajia, henkilöautoja, kuorma-autoja ja perävaunuja kuljettavia matkustaja-autolauttoja operoivat varustamot ovat kärsineet matkustamisen vähenemisen ja rajoitustoimien vuoksi rajusti vähentyneistä matkustajatuloista. Valtioneuvoston päätöksellä 17.3.2020 alkaen rajat ylittävä matkustaminen on toistaiseksi sallittu vain paluuliikenteeseen, välttämättömään työmatkaliikenteeseen ja muuhun välttämättömään liikenteeseen. Se on heikentänyt reittiliikenteen matkustaja-autolauttojen liikennöinnin taloudellista kannattavuutta. Pelkkä kuorma-autojen ja perävaunujen kuljettaminen ei riitä pitämään matkustaja-autolauttojen liikennettä kannattavana ja joillain reiteillä liikennöintiä on vähennetty. Se riskeeraa muun muassa elintarvikkeiden, päivittäistavaran ja muun nopeasti liikkuvan arvokkaamman rahdin kuljetuksia. Näiden kuljetusten toimivuutta on pidetty yllä liikenteen keskittämällä joillekin reiteille, esimerkiksi Ruotsin ja Suomen välillä.

Mikäli kulutusmarkkinoiden kysynnän supistuminen alkaa vähentää talouden toimeliaisuutta ja sen myötä kansainvälistä kauppaa laajasti niin Suomessa kuin muissa maissa, heikkenevät myös lastialusten taloudelliset toimintaolosuhteet. Alusliikenne voi vähentyä nykyistä laajemmin. Siitä voi seurata myös jäljelle jäävien kuljetusreittien ruuhkautumista. Lentoliikenteen voimakas väheneminen on ohjannut kuljetuksia merireiteille. Se lisää merikuljetusten kysyntää ja tuloja, mutta siirtyvät kuljetukset eivät ole merenkulun volyyymeihin suhteutettuna erityisen suuria, eivätkä ne korvaa muutoin vähentynyttä kuljetusten kysyntää.

Varustamojen toimintakustannuksia tulee pyrkiä alentamaan niin, että se tukee Suomen elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle riittävän merikuljetuskapasiteetin liikenteessä pysymistä. Myös varustamojen ajautumista taloudelliseen selvitystilaan tulisi välttää siksi, että merikuljetukset voivat palautua kriisin jälkeen mahdollisimman pian ennalleen.

Pääministeri Sanna Marinin hallitus on ryhtynyt pikaisiin toimenpiteisiin yhteiskunnan toiminnan turvaamiseksi ja elinkeinoelämän ja kansalaisten ahdingon helpottamiseksi. Osana näitä tukitoimenpiteitä esitetään kauppamerenkulun väylämaksun poistamista vuodelta 2020 ja alkuvuodesta jo maksettujen väylämaksujen palauttamista varustamoille. Muutos perustuu COVID-19-tartuntatautiepidemian aiheuttamiin poikkeusoloihin ja on tarkoitettu väliaikaiseksi ratkaisuksi. Tämän hetken tautitilanteen kehittymisestä esitetyn arvion mukaan tilanne voi jatkua kesän yli ja siksi määräaika on syytä säätää 31.12.2020 saakka.

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

Esityksen kiireellisyyden vuoksi on tarpeen poiketa kuulemisista säädösvalmistelussa koskevista ohjeista. Sidosryhmät ovat aktiivisesti esittäneet ja perustelleet ministeriölle koronavirusepidemiasta johtuvien poikkeusolojen aiheuttamaa tarvetta tehdä poikkeuksia tai muuttaa muun muassa väylämaksulakia.

Hallituksen esityksen luonnoksesta on pyydetty keskeisiltä sidosryhmiltä nopealla aikataululla kirjalliset kommentit. Kirjallisia lausuntoja saatiin XX kpl.

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti kuulemistilaisuuden skype-yhteyden välityksellä **XX.YY.2020**. Tilaisuuteen osallistui merenkulkualan edunvalvontaorganisaatiota tai henkilöä ministeriön edustajien lisäksi.

2 Nykytila ja sen arviointi

Väylämaksulain (1122/2005) perusteella ja laissa määrätyn ehdoin Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavasta aluksesta suoritetaan valtiolle väylämaksua. Maksu kannetaan aluksen tyyppin ja jääluokan sekä nettovetoisuusluvun mukaan, kun alus saapuu suomalaiseen satamaan ulkomailta tai alus siirtyy suomalaisesta satamasta toiseen suomalaiseen satamaan. Maksulla on sen suuruutta ja kalenterivuoden aikaisia maksukertoja koskevat enimmäisrajat sekä eräitä lastin määrän ja liikenteen tyyppin mukaisia huojennussäännöksiä. Maksun kantaa Tulli. Väylämaksutulot osoitetaan valtion talousarvioon yleiskatteellisesti valtion menojen hoitoon. Väylämaksua on kannettu saman muotoisesti 1970-luvulta alkaen ja lähinnä vain yksityiskohtiin on tehty muutoksia.

Hallituksen valtioneuvoston kehyspäättöksessä 3. huhtikuuta 2014 todettiin, että väylämaksu puolitetaan vuosiksi 2015–2017 vähentämään merenkulun 1. tammikuuta 2015 voimaan tulevien rikkirajoitusten (IMO Marpol Annex VI) kustannusvaikutuksia sekä tukemaan 30. elokuuta 2013 tehtyä työmarkkinaratkaisua. Muutos toteutettiin lailla väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta (1214/2014). Väylämaksun puolituksen voimassa oloa on sittemmin jatkettu kaksi kertaa. Puolittamisen jatkosta vuoden 2020 loppuun on päätetty väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta annetulla lailla (904/2018). Väylämaksun puolittamisen jatkamisen tavoitteena on ollut keventää elinkeinoelämän logistisia kustannuksia Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn hyväksi. Rikkidirektiivin kompensointitarve väistyi kauppamerenkulun mukauduttua päästövaatimukseen puhtaampiin polttoaineisiin siirtymällä tai ottamalla käyttöön päästöjä vähentävää tekniikkaa. Sen lisäksi kauppamerenkulun rikkisääntely laajeni IMO:n toimin vuoden 2020 alusta kaikille maailman merialueille. Itämeri ja eräät muut merialueet ovat tosin edelleen kauppamerenkulussa tiukimman rikkisääntelyn alaisia.

Gloobaaliksi pandemiaksi laajentunut koronavirus on johtanut vuoden 2020 maaliskuussa matkustamisen vähenemiseen niin, että Suomen matkustaja-autolauttaliikenteen ja kuljetusten toimivuus voi heikentyä nopeasti kannattavuusongelmien vuoksi. Varustamot ovat keskeyttäneet henkilöliikenteen lipunmyynnin hallituksen suosituksesta 11.4.2020 alkaen ja 13.5.2020 saakka. Kannattavuusongelmat voivat laajentua kriisin edetessä myös lastialusliikenteeseen. Kannattavuuden ylläpitämiseksi kauppamerenkulun kustannuksia on mahdollista alentaa väylämaksun poistamisella. Toimenpide on vaikuttavuudeltaan nopea, kohdistuu suoraan varustamojen maksuvalmiuden parantamiseen. Kustannusten aleneminen voi myös siirtyä eteenpäin kuljetusasiakkaiden hyväksi. Toimenpide kohdistuisi kaikkeen kauppamerenkulkuun alustyypeistä ja niiden kansallisuudesta riippumatta.

Kuljetus- ja kauppatilastot kuvaavat kauppamerenkulun toimivuuden merkitystä Suomelle. Tullin mukaan vuonna 2019 Suomen tuonnin ja viennin kuljetusmäärä meriteitse oli yhteensä 91,5 milj. tonnia (tuonti 45 milj. tonnia ja vienti 47 milj. tonnia). Vuonna 2018 kuljetusmäärä oli lähes sama. Suomen ulkomaankaupasta tonneilla mitattuna 84 prosenttia kulki meriteitse vuosina 2018–2019. Vuonna 2019 viennissä merireittien osuus oli 92 prosenttia ja tuonnissa 78 prosenttia tonneista. Vuonna 2019 Suomen tavara kaupan kokonaisarvo oli yhteensä 131 mrd. euroa. Pääosa tästä kulki meriteitse. Kun huomioon otetaan Venäjän kauttakulukuljetukset,

kulki Suomen meriyhteyksien kautta tavaraa ja rahtia vuosina 2016–2019 yhteensä 95–104 milj. tonnia vuosittain.

Merireitit ovat Suomelle tärkeitä myös henkilöliikenteessä ja sen yhteydessä tapahtuvissa rahdikuljetuksissa. Tilastokeskuksen mukaan Suomen ja naapurimaiden välillä on viime vuosina matkustanut meriteitse yhteensä noin 19 miljoonaa matkustajaa vuosittain. Matkustaja-autolautoilla kuljetettiin vuonna 2019 yhteensä 3,3 miljoonaa ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 2,2 miljoonaa, linja-autoja 40 000, kuorma-autoja 660 000, perävaunuja 445 000 ja muita kuljetusvälineitä 46 000. Matkustajamyynnillä on suuri merkitys tämän alusliikenteen taloudelle.

Suomen kansainvälisen alusliikenteen kokonaismäärää kuvaa vuosittainen satamiin saapuneiden alusten lukumäärä. Vuosina 2010–2018 suomalaisissa satamissa on ollut joko suoraan ulkomailta saapuen tai ensin toisissa satamissa käyden 30 000–31 000 aluskäyntiä. Näistä käynneistä pääosan suorittavat muutama sata toistuvasti vierailevaa alusta. Suomen ja naapurimaiden sekä Suomen ja Itämeren eteläisten ja Pohjanmeren satamien välillä ajavien reittialusten osuus käynneistä on merkittävä. Yksittäisiä käyntejä on kuitenkin myös paljon. Suomelle tärkeää väylämaksuun sisältyvää talviliikennekelpoisuuden ohjausta kuvaa se, että aluskäynneistä yli 80 prosenttia tapahtuu parhaiden jääluokkien (1A ja 1AS) aluksilla.

Väylämaksuleikkurin (enintään 30 maksua/alus) vuoksi vain osa alusten saapumisista suomalaisiin satamiin on maksullisia. Tulli kantaa vuosittain noin 6 000–7 000 yksittäistä väylämaksua liikenteen kokonaismäärästä ja yksittäisten alusten liikennöintiheydestä riippuen. Puolituksen aikaiset yksittäiset väylämaksut vaihtelevat alusten huomattavien kokoluokkaerojen vuoksi muutamasta sadasta eurosta maksuleikkurin mukaisesti lastialuksilla enintään 53 875 euroon, matkustaja-aluksilla enintään 16 215 euroon ja risteilyaluksilla enintään 22 250 euroon. Vain erityisen suuret alukset maksavat enimmäismaksuja. Keskimääräistä väylämaksua on vaikea määrittää alusten kokoerojen vuoksi. Lisäksi maksukertaleikkurit vaikuttavat yksittäisen aluksen koko vuoden liikennöinnissä laskennallisesti muodostuvaan keskimääräiseen käyntikertakohtaiseen maksuun suuresti.

Säännöllisen matkustaja-alusliikenteen varustamot maksavat vuoden väylämaksut yleensä jo alkuvuodesta. Tyypillisesti vuoden maksut ovat matkustaja-alusta kohden maksuleikkuri huomioon ottaen yhteensä noin 200 000 eurosta enintään 486 450 euroon. Nämä alukset saattavat saapua Suomeen jopa satoja kertoja vuodessa. Lastialuksilla yksittäiset maksut vaihtelevat tyypillisestä muutaman tuhannen euron maksusta leikkurin ylärajaan saakka. 10 käyntikertaan saakka perittäessä vuosittainen väylämaksu pientä lastialusta kohti on muutamia kymmeniä tuhansia euroja. Suuren kokoluokan lastialuksilla 10 käynnin maksut voivat olla tyypillisesti yhteensä 200 000 euroa. Erityisen suuret enimmäismaksurajaan asti yltävät lastialukset eivät yleensä vieraile Suomessa montaa kertaa vuodessa. Myös lastialuksilla vuoden aikaisille käyntikerroille kohdentuva laskennallinen keskimääräinen maksu voi muodostua käyntikertaleikkurin myötä selvästi yksittäistä maksua edullisemmaksi.

Ulkomailta saapuneet alukset alustyypeittäin 2016–2017 (Traficom).

Vuosi	Matkustaja-alus	Ro-ro-matkustaja-alukset	Ro-ro-lastialukset	lrolastialukset	Muut kuivalastialukset	Säiliöalukset	Muut alukset	Yhteensä
2016	1 633	14 177	4 140	559	7 398	2 157	417	30 481
2017	1 327	14 840	3 913	657	7 603	2 241	637	31 218

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on osaltaan kompensoida COVID-19-tartuntatautiepidemian varustamoille aiheuttamia taloudellisia vahinkoja ja tukea Suomen merikuljetusyhteyksien toimintakykyä. Merikuljetusten toimivuutta pyritään tukemaan kansantaloudelle ja kansalaisten hyvinvoinnille keskeisen merkityksen vuoksi. Ensisijaisesti pyritään turvaamaan niin matkustajaluksilla kuin lastialuksilla tapahtuvan rahdin kuljettamisen olosuhteet. Matkustamisen rajoittaminen vapaaehtoisesti ja määräyksin on sen sijaan perusteltua poikkeusolojen vuoksi.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

Esityksessä ehdotetaan, että väylämaksun kantaminen lopetetaan vuodelta 2020 lain voimaan tulosta alkaen. Lisäksi siihen mennessä vuoden 2020 aikana jo perityt väylämaksut ehdotetaan palautettavaksi maksut maksaneille tahoille Tullin tekemällä oikaisulla. Esitys väylämaksun poistamisesta koskisi määräaikaisena ainoastaan vuonna 2020 muutoin väylämaksulain nojalla perittyjä ja perittäviä väylämaksuja.

Väylämaksun poisto ja palautukset kompensoisivat varustamoille ensisijaisesti nopeasti tapahtuneita matkustaja-alusliikenteen matkalippu- ja matkustajatulojen menetyksiä ja akuuttia likviditeettikriisiä. Matkustaja-aluksia operoiville varustamoille alkuvuoteen ajoittuneiden jo maksettujen väylämaksujen palauttaminen on merkitsevempi toimenpide kuin väylämaksun poistaminen loppuvuodelta. Lastialusvarustamojen tilanne ei ole huhtikuussa 2020 heikentynyt yhtä voimakkaasti kuin matkustaja-aluksia operoivilla varustamoilla. Tilanne alkaa kuitenkin heikentyä, mikäli kokonaiskysyntä ja taloudellinen tuotanto supistuvat laajasti Euroopassa ja muilla mantereilla.

Väylämaksun kantamisen lopettaminen antaa yrityksille, kuten varustamoille, taloudellista etua, mutta toimenpide ei muodosta Euroopan unionin kilpailusääntöjen vastaista valtiontukea. Väylämaksu on oikeudelliselta luonteeltaan vero eikä maksu. Koska tämä veroluonteinen maksuvelvollisuus väliaikaisesti poistetaan tasapuolisesti kaikilta kauppamerenkulkua harjoittavilta aluksilta, jotka kuuluvat väylämaksusääntelyn piiriin, ei toimenpide muodosta taloudellista etua vain osalle yrityksistä eikä rajoitu vain kotimaisiin aluksiin. Toimenpiteeltä puuttuu valikoivuus eli selektiivisyys, mikä on yksi edellytys sille, että kyseessä olisi EU-oikeuden näkökulmasta valtiontueksi luettava toimenpide. Muiden valtiontukikriteerien tarkastelu ei ole tässä yhteydessä tarpeen, kun voidaan osoittaa, että yksikin vaadittava kriteeri jää täyttymättä.

Väylämaksun poisto ei yksinään pidä alusliikennettä yllä. Väylämaksu ei ole keskeisimpiä merilogistiikan kustannustekijöitä. Suomen kauppamerenkulkuun kytkeytyvät logistiset kustannukset ovat miljardiluokan erä, jossa nykyisen noin 50 milj. euron väylämaksun poistolla on rajallinen merkitys. Muut tukitoimet ovat tarpeellisia ja niiden yhteisvaikutuksella kuljetusyhteydet saadaan pidettyä yllä paremmin kuin ilman toimia. Huhtikuun alkuun 2020 mennessä on päätetty Huoltovarmuuskeskuksen tukirahoituksesta 45 miljoonan euron varauksella Suomen ja Ruotsin ja Suomen ja Viron välisten matkustaja-autolauttojen liikennöinnin kannattavuuden ylläpitämiseksi kolmen kuukauden ajan. Tuki kohdistuu valikoituihin aluksiin. Muista toimista, kuten esimerkiksi valmistellusta työ- ja elinkeinoministeriön lainantakaushjelmasta varustamoille, ei ole vielä päätöksiä.

Kaikki Suomen kauppamerenkulku Itämerellä ja pidemmillä reiteillä ei ole pandemian suhteen yhtä herkkää kuin naapurimaiden liikenteessä olevat matkustaja-alukset. Suomen ulkomaanlogistiikan lyhyemmät ketjut hyötyvät toimenpiteestä enemmän. Ketjut varsinkin mantereiden välillä toimivat useiden kuukausien rotaatiolla. Väylämaksun poistoa ei voida kuitenkaan kohdentaa kriittisimmin vaikeuksissa olevalle liikenteelle.

On mahdollista, että useat varustamot supistavat liikennöintiä vuoden 2020 aikana väylämaksuratkaisusta riippumatta. Matkustaja-autolauttojen liikennöinnissä on jo harvennettu sekä reittejä, että vuorovälejä. Toisaalta korvaavia liikennöinnin järjestelyjä on toteutettu osin viranomaisjohtoisesti. Itämerellä liikkuvien turistiristeilijöiden käynnit Suomeen jäävät ehkä kokonaan toteutumatta kesällä 2020. Lastialusten liikennöinnissä tapahtuvat muutokset riippuvat siitä, kuinka ulkomaankauppa kehittyy hyödykkeiden kysynnän ja tuotannon muuttuessa.

Väylämaksutulojen kertymistä alusliikenteen tyypeittäin nähdään, että pääosa kompensatiovaikutuksista (vuosien 2018–2019 kertymien mukaan enintään 34–36 milj. euroa) kohdentuisi lastialusliikenteelle. Matkustaja-alusvarustamoille kompensatio olisi vähäisempi (enintään 11 milj. euroa). Todellinen kompensatiovaikutus olisi alusliikenteen supistumisen vuoksi vähäisempi. Kesäkauden risteilijöille ei kohdentuisi kompensatioita liikenteen jäädessä kokonaan pois.

Väylämaksun poistaminen vuodelta 2020 vähentäisi suoraan valtion tuloja. Vuosina 2015–2019 väylämaksu on tuottanut 45,3–52,2 milj. euroa/vuosi. Valtion talousarviossa vuoden 2020 väylämaksutuloksi on kirjattu 50,16 milj. euroa. Kuitenkin pandemian vuoksi asetetut rajoitteet ja taloustilanteen heikkeneminen vähentävät alusliikennettä ja valtiolle kertyvä väylämaksutulo vähenisi joka tapauksessa vuonna 2020. Tämän vuoksi väylämaksun poistosta seuraava valtiontaloudellinen menetys, samoin kuin varustamoille ja Suomen logistisille kustannuksille kohdentuva huojennus, jäävät taloudelliselta merkitykseltään selvästi talousarviossa todettua pienemmäksi.

Väylämaksun määräaikaisesta poistosta vuodelle 2020 koitua valtion tulojen menetys ja ulkomaankaupan logististen kustannusten huojennus ovat taloudellisesta arvostaan ehkä muutamia kymmeniä miljoonia euroja. Tarkkaa arviota on mahdotonta tehdä, koska kriisin syvyyttä ja kestoa sekä palautumista ei pystytä vielä ennakoimaan.

Valtiontaloudesta puuttumaan jäisivät tulot, joita verrataan yleensä kauppamerenkululle tarjottavien väylänpidon, jäänmurron, meriliikenteen ohjauksen ja merenmittauksen kustannuksiin. Nämä kustannukset ovat olleet vuosina 2010–2019 yhteensä 75–99 milj. euroa. Kustannuksista suurin osa on muodostunut jäänmurron palveluista. Leudon talven 2019–2020 ansiosta jäänmurron kustannukset tulevat tosin olemaan alhaiset. Väylämaksun puolittamisen aikana maksetut tulot ovat vastanneet keskimäärin hieman yli puolta mainituista kustannuksista. Siten väylämaksujärjestelmään sisältyy jo useiden kymmenien miljoonien laskennallinen tuki kauppamerenkululle.

Kauppamerenkulun palvelujen kustannukset ja väylämaksutulot 2010–2019 (Väylävirasto).

Kauppamerenkulun palvelut, 1 000 euroa	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Rannikon kaup- pamerenkulun väylänpito	24 450	24 978	25 326	21 454	23 644	20 642	20 868	23 355	24 540	
Rannikon meri- liikenteen ohjaus VTS	10 780	12 207	12 170	14 626	13 909	15 253	14 055	11 769	14 035	
Talvimerenkulku	44 703	56 771	41 731	53 131	42 866	34 213	46 167	47 928	55 369	

Rannikon kaup- pamerenkulun merenmittaus	4 641	5 460	3 570	2 334	2 244	4 755	2 985	800	1 479	
Palvelujen ostot (2019)										72 584
Muut kulut (2019)										20 829
Yhteensä	84 574	99 416	82 797	91 545	82 663	74 863	84 075	83 852	95 423	93 413
Tulot, 1 000 eu- roa										
Väylämaksu	69 017	75 740	81 374	81 926	87 587	45 338	46 335	47 366	49 078	52 166
Muut tulot	1 328	1 516	508	1 578	132	1 291	24	169	1 488	484
Yhteensä	70 345	77 256	81 882	83 504	87 719	46 629	46 359	47 535	50 566	52 650
Yli-/alijäämä, 1 000 euroa	-14 229	-22 160	-915	-8 041	5 056	-28 234	-37 716	-36 317	-44 857	-40 763
Kustannusvas- taavuus, %	83,18	77,71	98,89	91,22	105,28	61,79	55,00	56,92	53,37	56,4

*Vuoden 2019 alusta toteutuneen virastouudistuksen myötä kustannusten erittelyjä muutettiin.

Toteutunut väylämaksukertymä alustyypeittäin 2018 ja 2019 (Tulli).

Alustyyppi	2018	2019
	euroa	euroa
Risteilyalus	5 100 229	5 508 700
Matkustaja-alus	10 834 049	11 064 202
Lastialus	33 833 813	35 612 330
Kuljetuskoneeton alus	137 597	202 856
Yhteensä	49 905 689	52 388 088
Alustyyppi	%	%
Risteilyalus	10,2	10,5
Matkustaja-alus	21,7	21,1
Lastialus	67,8	68,0
Kuljetuskoneeton alus	0,3	0,4
Yhteensä	100,0	100,0

Poikkeusmenettelyn lyhytaikaisuus (vajaa vuosi) ei heikentäisi väylämaksujärjestelmän ohjau-
vuutta talviliikennekelpoisen ja säännöllisen liikenteen suhteen.

Palautusten kannalta huomionarvoista on se, että suuri osa aluksista on maksanut väylämaksunsa (matkustaja-alukset 30 käynnin ja lastialukset 10 käynnin rajaan saakka) jo alkuvuoden aikana.

Väylämaksun palautukset esitetään tehtäväksi Tullissa oikaisumenettelynä viran puolesta, koska kaikki varustamot eivät välttämättä hakisi palautuksia, esimerkiksi tiedonkulun puutteiden vuoksi. Tämä voi koskea etenkin yksittäisiä ulkomaalaisia aluskäyntejä Suomeen. Kuljetuksia järjestävien laivameklareiden rooli on merkittävä palautuksia koskevan tiedon välittämisessä.

Osa väylämaksuvapautuksista siirtyisi rahtisopimusten kautta kuljetusasiakkaiden eli Suomen ulkomaankaupan elinkeinojen hyväksi. Kaikkien jo toteutuneiden kuljetustapahtumien yhteydessä maksettujen väylämaksujen palautukset eivät kuitenkaan välttämättä siirtyisi takautuvasti kuljetusasiakkaiden hyväksi. Matkustaja-alusten tapauksessa ei ole käytettävissä mekanismeja, jolla voitaisiin palauttaa matkalipun hintoihin jyvitettyjä jo maksettuja väylämaksuja asiakkaille. Siltä osin väylämaksun palautukset huojentaisivat suoraan varustamojen taloudellista tilannetta. On mahdollista, että maksujen palautuksia kohdistuisi sellaisiin varustamoihin, jotka ovat menettäneet mahdollisuutensa pitää yllä taloudellisesti kestävää liiketoimintaa.

Viranomaisvaikutuksina Tullilta jäisi pois väylämaksun kantaminen jälkikäsitteilyneen loppuvuoden ajalta. Toisaalta Tullin tulisi laatia oikaisupäätös maksun palauttamisesta kaikkien alkuvuoden 2020 väylämaksutapahtumien osalta, jolloin lisäresurssien tarve Tullissa on mahdollista. Tullin esittämän arvion mukaan maksupalautusten käsittelystä voi syntyä kahden henkilön lisäresurssitarve. Liikenne- ja viestintäviraston ja Tullin ylläpitämän alusliikenteen ilmoitusjärjestelmä Portnetin toimintoihin väylämaksuratkaisu ei vaikuttaisi ainakaan merkittävästi.

Esityksellä ei olisi erityisiä vaikutuksia ympäristöön tai liikenneturvallisuuteen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

Väylämaksun poisto olisi mahdollista toteuttaa lain voimaan tulosta alkaen loppuvuoden ajaksi ilman mahdollisuutta maksettujen väylämaksujen palautuksiin. Tällöin toimenpide taloudellisine vaikutuksineen ei kohdistuisi välttämättä miltään osin niihin säännöllisen liikenteen aluksiin, jotka ovat maksaneet väylämaksut jo alkuvuoden aikana.

Väylämaksun poistoa ei voida kohdistaa syrjimättömyyden vuoksi vain eniten kriisiherkäksi tunnistetulle osalle alusliikenteestä.

Kauppamerenkululta ei kanneta sellaisia väylämaksulle verrannollisia viranomaismaksuja tai veroja, joita voitaisiin hyödyntää väylämaksun poistoa vastaavaan toimintakustannusten kompensoimiseen. Muita kauppamerenkulun kustannusten alentamisen keinoja olisi harkittava valtiontukitoimien piirissä.

6 Säännöskohtaiset perustelut

5 a §. Väylämaksun suorittamisen väliaikainen keskeytys. Lakiin ehdotetaan poikkeusolojen vuoksi lisättäväksi uusi 5 a §, jonka perusteella väylämaksun kantamisesta luovuttaisiin vuoden 2020 aikana. Pykälän mukaan väylämaksua ei kannettaisi 1.1.2020-31.12.2020 välisenä aikana

tapahtuvasta liikennöinnistä kauppamerenkulkua harjoittavalta alukselta. Siltä osin kuin kyse olisi kuitenkin vuoden 2019 puolella tapahtuneesta liikennöinnistä, väylämaksu määrättäisiin ja maksettaisiin normaalisti voimassa olevan lain mukaan, vaikka maksun maksaminen konkreettisesti tapahtuisi vasta vuoden 2020 puolella.

13 §. Väylämaksuilmoitus. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi *3 momentti*, jonka mukaan 1.1.2020-31.12.2020 välisenä aikana tapahtuvan liikennöinnin osalta tulee toimittaa Tullille pykälän 1 momentin mukainen väylämaksuilmoitus siitä huolimatta, että väylämaksua ei 5 a §:n mukaisesti suoriteta. Ilmoitusvelvollisuuden säilyttämisen tarkoituksena on varmistaa, että Tulli saa edelleen tiedot alusten jääluokasta ja nettovetoisuudesta sekä muista alusliikenteen seuraamisen kannalta olennaisista seikoista.

24 §. Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi *3 momentti*, jonka mukaan vuonna 2020 tapahtuneesta liikennöinnistä suoritettu väylämaksu on palautettava maksun suorittaneelle taholle. Väylämaksuvelvollisuuden poisto tulee takautuvasti voimaan alkuvuoden 2020 osalta, jolloin väylämaksua on suoritettu perusteettomasti. Vuonna 2020 jo tehdyt väylämaksupäätökset on oikaistava viran puolesta Tullissa. Siksi maksun palauttamista ei tarvitse erikseen hakea. Oikaisua koskevaan aikatauluun, josta säädetään *2 momentissa*, ei esitetä tehtävän muutoksia.

28 §. Palautettavalle määrälle suoritettava korko. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi *3 momentti*, joka koskee poikkeusta väylämaksun palautukselle maksettavaan korkoon. Korkoa ei maksettaisi siltä osin kuin palautus koskee maksunoikaisuja väylämaksuista, jotka on kannettu kauppamerenkulkua harjoittavilta aluksilta 1.1.2020-31.12.2020 välisenä aikana tapahtuneesta liikenteestä. Koron maksaminen ei olisi tarkoituksenmukaista poikkeuksellisessa tilanteessa, jossa kaikki alkuvuoden 2020 liikennettä koskevat väylämaksupäätökset on jälkikäteen oikaistava ja maksetut maksut on palautettava maksun suorittaneille tahoille. Koron maksaminen olisi tilanteeseen nähden perusteetonta etua.

7 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan pp.kk.2020 ja sen voimassaolo päättyy 31.12.2020.

8 Suhde muihin esityksiin

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2020 kolmanneksi lisätalousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Esitys poistaa valtion väylämaksun kautta saamat tulot vuodelta 2020. Väylämaksutulot ovat olleet viime vuosina noin 50 miljoonaa euroa vuodessa. Tartuntatautikriisin vuoksi joka tapauksessa toteutuvaa väylämaksutulon vähenemistä ja todellista väylämaksutulon menetystä ei kyetä arvioimaan tarkkaan.

Hallitus on antamassa eduskunnalle hallituksen esityksen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan lainsäädäntöön COVID-19-tartuntatautiepidemiasta johtuvien poikkeusolojen vuoksi tehtäviksi väliaikaisiksi muutoksiksi. Esitys sisältää lähinnä määräaikoihin ja toimitettaviin asiakirjoihin liittyviä muutoksia tie- ja rautatieliikennettä sekä merenkulkua koskeviin säännöksiin. Merenkulkuun liittyvät muutosehdotukset koskevat ilmoituksia alusrekisterilakiin sekä merenkulun pätevyyksien jatkamista enintään 31.4.2021 saakka. Muutoksilla pyritään turvaamaan merikuljetukset sekä alusliikenteen toimivuus.

9 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Väylämaksun suoritusvelvollisuuden väliaikaisella poistamisella ei arvioida olevan vaikutuksia perusoikeuksien toteutumiseen. Väylämaksu on oikeudelliselta luonteeltaan vero ja esityksessä ehdotetaan sen poistamista kaikilta lain soveltamisalan piiriin kuuluvilta toimijoilta, jolloin toimenpide kohtelee mainittuja toimijoita perustuslain 6 §:n mukaisen yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti keskenään yhdenvertaisesti. Esityksellä ei arvioida olevan vaikutuksia perustuslain 18 §:n mukaiseen elinkeinovapauteen.

Esityksellä pyritään tukemaan merenkulkuelinkeinoa COVID-19-epidemian aiheuttamissa poikkeusoloissa.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään väliaikaisesti väylämaksulakiin (1122/2005) uusi 5 a § ja 13 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1214/2014, uusi 3 momentti, 24 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1214/2014, uusi 3 momentti sekä 28 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1257/2009, uusi 3 momentti seuraavasti:

5 a §

Väylämaksun suorittamisen väliaikainen keskeytys

Väylämaksua ei suoriteta vuonna 2020 tapahtuvasta liikennöinnistä kauppamerenkulkua harjoittavalla aluksella.

13 §

Väylämaksuilmoitus

Kauppamerenkulkua harjoittavan aluksen on annettava Tullille väylämaksuilmoitus vuonna 2020 tapahtuvasta liikennöinnistä, vaikka väylämaksua ei määrätäkaan maksettavaksi vuoden 2020 aikana.

24 §

Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi

Jos vuonna 2020 tapahtuneesta liikennöinnistä on suoritettu väylämaksua, on Tullin omaaloitteisesti palautettava väylämaksu maksun suorittaneelle taholle.

28 §

Palautettavalle määrälle suoritettava korko

Vuonna 2020 tapahtuneesta liikennöinnistä suoritettulle palautettavalle väylämaksulle ei suoriteta korkoa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2020.

Helsingissä päivänä kuuta 2020

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Laki

väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään väliaikaisesti väylämaksulakiin (1122/2005) uusi 5 a § ja 13 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1214/2014, uusi 3 momentti, 24 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1214/2014, uusi 3 momentti sekä 28 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1257/2009, uusi 3 momentti, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 a §

uusi

Väylämaksun suorittamisen väliaikainen keskeytys

Väylämaksua ei suoriteta ajanjaksolla, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2020 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2020, tapahtuvasta liikennöinnistä kauppamerenkulkua harjoittavalla aluksella.

13 §

13 §

Väylämaksuilmoitus

Väylämaksuilmoitus

uusi

Kauppamerenkulkua harjoittavan aluksen on annettava väylämaksuilmoitus Tullille liikennöinnistä, joka tapahtuu 1 päivänä tammikuuta 2020 alkavalla ja 31 päivänä joulukuuta 2020 päättyvällä ajanjaksolla, vaikka väylämaksua ei määrätäkaan maksettavaksi vuoden 2020 aikana.

24 §

24 §

Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi

Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi

uusi

Voimassa oleva laki

Ehdotus

28 §

Jos vuonna 2020 tapahtuneesta liikennöinnistä on suoritettu väylämaksua, on Tullin palautettava väylämaksu maksun suorittaneelle taholle.

28 §

Palautettavalle määrälle suoritettava korko

Palautettavalle määrälle suoritettava korko

uusi

Korkoa ei suoriteta palautettavalle maksulle liikennöinnistä, joka tapahtuu 1 päivänä tammikuuta 2020 alkavalla ja 31 päivänä joulukuuta 2020 päättyvällä ajanjaksolla.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 2020 ja on voimassa 31.12.2020 asti.
