

**Lausuntoyhteenveto hallituksen esityksestä laiksi väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta**

Hallituksen esitys väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä osana COVID-19-tartuntatauti-epidemian aiheuttaman poikkeustilan vuosi esitettyjä väliaikaisia muutoksia, joilla helpotetaan kauppamerenkulkua ja varmistetaan meriliikenteen toimivuus. Esityksen mukaan väylämaksua ei kannettaisi ajanjaksolla 1.7.–31.12.2020. Esitys perustuu aiemman hallituksen esityksen muuttamiseen niin, että väylämaksun palauttamista ajanjaksolta 1.1.–30.6.2020 ei toteuta.

Esityksestä järjestettiin kiireellisen valmistelun vuoksi hyvin lyhyt lausuntokierros 19.–20.5.2020. Lausuntopyynnöt lähetettiin Vahvan kautta aiempaan esitykseen lausuneille tahoille. Ahvenanmaan maakunnan hallitukselle lähetettiin erillinen lausuntopyyntö.

Lausuntoja saatiin 20.5.2020 yhteensä 20 eri taholta. Myös lausuntopyyntöjen ulkopuolelta saadut lausunnot otettiin huomioon. Lausujat edustivat etujärjestöinä ja yrityksinä kauppamerenkulun ja logistiikan alaa ja niiden asiakaskuntaa laajasti. Valtiovarainministeriö lausui asiasta viranomaisena. Nyt esitetään lausuttavana ollutta hallituksen esitystä koskeva lausuntoyhteenveto ilman muita väylämaksujärjestelmästä esitettyjä kannanottoja.

Yleisesti katsoen, muutettua hallituksen esitystä väylämaksun poistamiseksi loppuvuodelta 2020 ilman alkuvuoden väylämaksun palautuksia vastustettiin jopa jyrkästi. Useissa lausunnoissa tuotiin esille pettymys hallituksen esityksen muuttamista kohtaan. Yhtään hallituksen esitystä selkeästi puoltavaa lausuntoa ei saatu. Joissain lausunnoissa kiitettiin merenkulun kustannusten huomioon ottamista vallitsevissa oloissa ja kannatettiin väylämaksun poistamista sen toteuttamiseksi, kuitenkin pitäen puolta vuotta taloudelliselta merkitykseltään liian lyhyenä jaksona. Keskeisimpänä perusteluna esityksen vastustamiselle tai kriittiselle suhtautumiselle esitettiin se, ettei toimenpide hyödyttäisi Suomen merenkulkua ympärivuotisesti palvelevaa säännöllistä jääluokitettujen alusten liikennettä. Tämä alusliikenne on jo maksanut vuoden 2020 väylämaksut käyntikertaleikkureiden mukaisesti. Suomalaiset varustamot eivät hyötyisi toimenpiteestä ollenkaan. Toimenpiteestä hyötyisivät eniten epäsäännöllisesti Suomessa avovesikaudella käyvät alukset. Väylämaksun poiston kohdentuminen loppuvuoden aluskäynneille olisi epätasapuolista, väylämaksujärjestelmän ominaisuuksista johtuen selektiivistä ja altista valtioneuoksi tulkittavaksi. Toimenpidettä pidettiin myös hallitusohjelman väylämaksukirjauksen hengen vastaisena.

Vaihtoehtoisina toimenpiteinä esitettiin alkuperäiseen esitykseen palaamista tai väylämaksun huojentamista muilla tavoin. Yhtenä vaihtoehtona esitettiin alkuvuoden väylämaksujen palauttamista ja normaalin väylämaksun perimistä 1.7.2020 eteenpäin. Toinen esitetty malli oli väylämaksuvapautuksen pidentäminen 1.7.2020 alkaen vuoden 2021 puoliväliin tai sen loppuun.

*Suomen Varustamot ry* vastusti esitystä. Hallituksen esitys tarkoittaisi, että säännöllisessä ympärivuotisessa Suomen ulkomaanliikenteessä olevat, hyvin jäissä kulkevat alukset ja muun muassa kaikki suomalaiset alukset, jätetään väylämaksuvapautuksen ulkopuolelle. Toimet eivät kohdistu suomalaisiin varustamoihin. Väylämaksuvapautuksen ulkopuolelle jätetään Suomen huoltovarmuuskriittisistä merikuljetuksista vastaavat alukset. Väylämaksuvapautuksella esitetystä muodosta annetaan taloudellista etua vain osalle varustamoista (ulkomaisille) ja rajataan avovesikaudella liikkuviin aluksiin (ulkomaisia). Toimenpide on valikoiva eli selektiivinen, mikä

on yksi edellytys sille, että kyseessä on EU-oikeuden näkökulmasta valtiontueksi luettava toimenpide. Esitys on myös hallitusohjelman väylämaksukirjauksen hengen vastainen. Suomen Varustamot ry esitti, että lakiesitys palautetaan liikenne- ja viestintäministeriön alkuperäisen 24.4.2020 annetun esityksen mukaisesti siten, että alkuvuoden väylämaksut palautetaan varustamoille ja 1.7.–31.12.2020 väylämaksua kannettaisiin nykyisen lain mukaisesti.

*Suomen Merimies-Unioni SMU ry* vastusti esitystä jyrkästi todeten, että se johtaa ainoastaan sellaisten varustamojen, jotka liikennöivät Suomeen epäsäännöllisessä liikenteessä olevilla aluksilla, tukemiseen. Suomalaiset varustamot, jotka ovat säännöllisessä Suomeen suuntautuvassa liikenteessä ja jotka ovat jo maksaneet alkuvuoden 2020 väylämaksut ennen koronakriisin alkua, jäävät ehdotuksen myötä ilman tukea. SMU:n mukaan esitystä ei tule missään tapauksessa viedä eteenpäin, vaan se on palautettava alkuperäiseen liikenne- ja viestintäministeriön ehdottamaan muotoon.

*Suomen Laivameklarit ry* piti erittäin hyvänä hallituksen tavoitetta keventää ulkomaankaupan logistiikan kustannuksia pandemian aiheuttamassa poikkeustilanteessa. Esitystä ei voida kuitenkaan tukea, koska se vesittää lähes kokonaan asetetut tavoitteet. Viennin ja tuonnin kuljetuksista vastaavat kotimaiset ja ulkomaiset varustamot ovat koko alkuvuoden maksaneet väylämaksuja ja saavuttaneet aluskäynneillään jo nyt maksuttomuuden. Loppuvuoden väylämaksujen poisto vaikuttaa vain vähän tai ei lainkaan. Säännöllinen linjaliikenne maksaa väylämaksut jo alkuvuoden aikana ja näin ollen linjaliikenne ei hyödy loppuvuoden maksujen poistosta. Koska väylämaksut kannetaan aluskohtaisesti, loppuvuoden poisto tukee vain satunnaisesti Suomessa käyviä aluksia. Linjaliikenne ja muu säännöllinen rahtiliikenne joutuvat näin ollen epätasa-arvoiseen asemaan. Jotta väylämaksun poisto tosiasiasa keventäisi laajasti merenkulun kustannuksia, olisi poiston katettava kokonainen kalenterivuosi. Tämän vuoksi Suomen Laivameklarit ry esittää kahta vaihtoehtoista ratkaisua: ensisijaisena ratkaisuna jatketaan väylämaksujen poistoa myös koko ensi vuosi eli ajalla 1.7.2020-31.12.2021 tai, toissijaisena ratkaisuna väylämaksut palautetaan alkuvuodelta 2020, eli 1.1.-30.6.2020 kuten jo aikaisemmin esitettiin ja loppuvuosi 2020 on maksuton.

*STTK* piti väylämaksujen poistoa loppuvuodeksi 2020 kannatettavana uudistuksena elinkeinoelämän logististen kustannusten alentamiseksi ja koronaviruksen haittojen kompensoimiseksi kuitenkin todeten, että on kestävämpiä, jos jo maksetut alkuvuoden 2020 väylämaksut jätetään palauttamatta varustamoille. Esitys suosii matalan jääluokan aluksia käyttäviä varustamoita, jotka operoivat vain avoveden aikaan. Tällaiselle suosimiselle ei ole perusteita, vaan esityksen tulee olla neutraalimpi. Esitys on haitallinen niitä varustamoita kohtaan, jotka ympärivuotisesti myös jäiseen aikaan turvaavat huoltovarmuuttamme.

*Elinkeinoelämän keskusliitto EK* piti hyvänä hallituksen tavoitetta keventää ulkomaankaupan logistiikan kustannusten pandemian aiheuttamassa tilanteessa. Jotta väylämaksun poisto tosiasiasa keventäisi merenkulun kustannuksia, olisi poiston katettava kokonainen kalenterivuosi. EK ehdottaa, että väylämaksu poistetaan esityksen mukaisesti 1.7.2020 alkaen, ja että poistoa jatketaan vuoden 2021 loppuun saakka. Näin saadaan merenkulun maksuihin todellinen kevennys seuraavalle maksukaudelle. Väylämaksun poisto siirtyy osin myös asiakkaiden rahtihintoihin keventäen ulkomaankauppaa käyvien yritysten merilogistiikan kustannuksia.

*Palvelualojen työnantajat PALTA ry* sekä *Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL)* ilmoittivat yhtyvänsä Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n lausuntoon.

*Suomen Satamaliitto ry* lausui, ettei hallituksen esityksen muutokselle ei esitetä mitään oikeuspoliittista perustetta. Ainoa, mikä käy ilmi hallituksen esityksen luonnoksesta, on fiskaalinen näkökulma. Väylämaksun täydestä poistosta annetut noin 20 lausuntoa puoltavat yhtä lukuun

ottamatta väylämaksun kokonaan poistamista kaikilta maksun maksajilta kuluvalta vuodelta. Väylämaksun poistaminen koko vuodelta kohtelisi kaikkia (veroluonteisen) maksujärjestelmän mukaiset maksut maksaneita syrjimättömästi. Loppuvuoden poistaminen ja alkuvuoden maksujen palauttaminen kattaisi kaikki alustyytit, aluskoot ja kohdentuisi teollisuuden ja kuluttajien merikuljetusten kustannuksia keventävästi kaikkialle Suomeen. Koko vuodelta maksujen perimättä jättäminen tunnistaisi siten väylämaksujärjestelmän sisäisen rakenteen (mm. käyntikertaleikkuri) ja siten kattaisi eri ajankohtina kalenterivuoden aikana suoritetut maksut. Suomen satamia edustava Suomen Satamaliitto ry pitää aiemmassa lausunnossaan, ja esittää, että väylämaksun kantamisesta luovutaan kuluvalta vuodelta (1.1.2020-31.12.2020) kokonaan. Tällöin merikuljetuskustannusten keventämisellä saavutetaan koronapandemian vuoksi tavoiteltava ns. siltarahoituksen luonne. Toissijaisesti vaihtoehto, jossa väylämaksua ei perittäisi 12 kuukauden ajanjaksolta 1.7.2020 lukien, tuottaisi vastaavia, maksujärjestelmän sisäisen rakenteen ja dynamiikan tunnistavia vaikutuksia.

*Helsingin Satama Oy* totesi, että päivitetty esitys ei helpota Suomeen liikennöivän linjaliikenteen varustamojen tilannetta, sillä se käytännössä säilyttää linjaliikenteen (kuten matkustaja-autolautta- ja roroliikenne) väylämaksut ennallaan vapauttaen samalla jälkimmäisen vuosipuoliskon hakurahtiliikenteen pääosin kokonaan väylämaksuista. Esitys tällaisenaan hyödyttää lähinnä transitokuljetuksia ja suuria teollisuusyrityksiä raaka-ainekuljetuksissa. Helsingin satamaan liikennöivistä aluksista yli 90 % liikennöi linjaliikenteessä ja Helsingin sataman liikenteen osalta tällaisenaan hallituksen esityksellä ei ole juurikaan vaikutusta varustamojen taloudellisten haasteiden helpottamisessa. Esityksen perusteissa on tuotu hyvin esiin esitykseen liittyviä ongelmakohtia. Helsingin Satama Oy pitää aiemmassa lausunnossaan, ja esittää, että väylämaksun kantamisesta luovutaan kuluvalta vuodelta kokonaan (1.1.2020-31.12.2020). Toissijaisena vaihtoehtona esitetään, että väylämaksua ei perittäisi 12 kuukauden ajanjaksolta 1.7.2020 lukien.

*HaminaKotka Satama Oy* totesi, että hallituksen aiempi esitys oli perusteltu ja erittäin kannatettava, sillä se auttaa kauppamerenkulkua selviämään niistä kannattavuushaasteista, joita koronapandemia toimialalle asettaa. On erittäin tärkeää, että varustamoille palautetaan myös vuoden 2020 alusta perityt väylämaksut. Väylämaksujärjestelmästä johtuen useat alukset ovat jo maksaneet kaikki väylämaksunsa vuodelta 2020. Näiden alusten osalta nyt esitetyllä vapautuksella ei olisi mitään vaikutusta, eikä näin ollen tukea koronatilanteesta johtuviin talousvaikeuksiin. Lisäksi varustamot ja lastinomistajat ovat luottaneet aiempaan esitykseen saada takaisin myös alkuvuoden 2020 perityt väylämaksut. Toimijat ovat sopeuttaneet kaupallista toimintaansa perustuen siihen, että palautuvat maksut tuovat helpotusta koronan aiheuttamaan taloustilanteeseen turvaten toiminnan jatkumisen.

*Metsäteollisuus ry* totesi, jotta väylämaksun poistolla olisi todellista vaikutusta merenkulun kustannusten alentamisessa, poiston tulisi kattaa kokonainen kalenterivuosi ja kohdistua myös linjaliikenteeseen ja jäävahvistettuihin aluksiin. Metsäteollisuus esittää, että väylämaksut poistetaan 1.7.2020 alkaen ja että poistoa jatketaan vuoden 2021 loppuun saakka. Hallituksen esityksen kompensatiovaikutukset eivät kohdistuisi alusliikenteen eri tyypeihin tasaisesti. Säännöllisesti Suomeen saapuvat parhaiden jääluokkien alukset ovat alkuvuoden aikana pääosin jo maksaneet käyntikertaleikkureiden mukaiset väylämaksut. Siten väylämaksun poistaminen loppuvuodelta kohdistuisi etenkin epäsäännöllisesti Suomessa käyviin aluksiin. Väylämaksun määräaikaisesta poistosta loppuvuodelta 2020 koitua valtion tulojen menetys ja ulkomaankaupan logististen kustannusten huojennus ovat nyt kommentoitavana olevan esityksen mukaan arviolta 10–15 miljoonaa euroa. Talousarvioon kirjatusta vuoden 2020 väylämaksukertymästä valtaosa siten toteutuisi. Jos väylämaksu poistettaisiin koko vuodelta 2020 maksuvapautuksin ja alkuvuoden väylämaksun palautuksin, sillä olisi esityksen mukaan valtiontaloudellisesti liian merkittävä vaikutus tulojen menetyksinä. Esityksen vaikutus Suomen merikuljetusyhteyksien kilpailukyvyyn tukemiseen koronakriisissä on vaatimaton verrattuna aiempaan hallituksen

esitykseen, jossa jo maksetut väylämaksut vuodelta 2020 palautettaisiin varustamoille ja väylämaksut poistettaisiin lain voimaantulosta vuoden 2020 loppuun. Lisäksi uusi esitys on säännöllistä linjaliikennettä ja jäävähvistettuja aluksia syrjivä. Metsäteollisuuden merikuljetusketjussa linjaliikenteellä ja jäävähvistetuilla aluksilla on keskeinen rooli. Yleisesti metsäteollisuus pitää tärkeänä, että esitys koskee kaikkia varustamoja kansallisuudesta riippumatta.

*Suomen Transitoliikenneyhdistys ry* esitti, että merenkulun väylämaksu pitää poistaa kilpailua vääristävänä ja yritysten logistiikkakustannuksia nostavana erityisesti tässä kriisitilanteessa, mutta jatkossa kokonaan ja pysyvästi. Vain tällä tavoin huomioitaisiin koronaepidemian pitkälle jatkuvat vaikutukset merikuljetusten osalta, sekä ennen kaikkea turvattaisiin tulevaisuudessa Suomen viennin kilpailukyky sekä varmistettaisiin transitoliikenteen tuomien työpaikkojen säilyminen Suomessa.

*ESL Shipping Oy* lausui vastustavansa hallituksen esitystä. Se on suomalaisen ympärivuotisen kauppamerenkulun harjoittajien toimintaedellytysten kannalta katastrofaalinen ja ulkomaanliikenteen kilpailua jyrkästi vääristävä. Säännöllisessä ympärivuotisessa Suomen ulkomaanliikenteessä olevat, hyvin jäissä kulkevat vahvasti jäävähvistetut Suomen huoltovarmuuskriittisistä merikuljetuksista vastaavat alukset jätettäisiin väylämaksuvapautuksen ulkopuolelle. Toimenpide on selektiivinen ja ilmeisimmin EU-oikeuden näkökulmasta valtiontueksi luettava. Toimenpide ei kohdistuisi suomalaisten varustamoiden maksuvalmiuden parantamiseen, vaan johtaisi ainoastaan niiden kilpailuaseman merkittävään heikentymiseen ja maamme huoltovarmuuden vaarantumiseen. Esitys on myös hallitusohjelman väylämaksukirjauksen hengen vastainen. Tämä hallituksen esitys on tuhoisa myös Suomen talvimerenkulujärjestelmän näkökulmasta suosiessaan ainoastaan avovesikauden liikennöintiä. *ESL Shipping Oy* esitti, että lakiesitys palautetaan liikenne- ja viestintäministeriön alkuperäisen 24.4.2020 annetun esityksen mukaiseksi, jossa 1.1.-30.6.2020 kannetut väylämaksut palautetaan. Palautuksen laajuutta määriteltäessä tulee huomioida kannustin huoltovarmuuden kannalta välttämättömille korkean jääluokan aluksille, josta syystä palautus tulee myöntää vain jääluokan I omaaville aluksille.

Varustamoyhtiö *Containerships* vastusti esitystä. Suomessa ympärivuotisesti ja säännöllisesti liikennöivät alukset ovat maksaneet väylämaksunsa jo vuoden ensimmäisten kuukausien aikana. Nämä alukset muodostavat Suomen merenkulun ulkomaanliikenteen rungon ja ne ovat kaikki jäävähvisteisiä. Mikäli lakiesitys toteutuu, voi 1.7.–31.12. aikana eli avovesikaudella, Suomen satamiin tulla täysin jäävähvistamattomia aluksia, jotka eivät maksaisi väylämaksuja lainkaan vuonna 2020. Tämä on vastoin väylämaksujärjestelmän tarkoitusta, eli kannustaa investointeja jäävähvisteisiin itsenäisesti jäissä kulkeviin aluksiin. Seurauksena olisi perusteeton kilpailuetu tänä ajanjaksona, minkä johdosta säännöllisesti Suomeen liikennöivät alukset joutuisivat kohtuuttoman huonoon ja syrjivän tilanteeseen, eivätkä hyötyisi väliaikaisesta laista lainkaan. Väylämaksut on palautettava koko vuoden osalta, sillä esitys syrjii vahvasti säännöllisen alusliikenteen harjoittajia.

*Neste Oyj* ilmoitti kannattavansa alkuperäistä ehdotusta, jossa väylämaksut esitettiin poistettavaksi koko vuoden alalta. Nesteen tapauksessa huomattava osa väylämaksuista maksetaan jo alkuvuodesta, säännöllisesti meillä käyvien laivojen osalta ja parhaiden jäämaksuluokkien osalta. Maksun poisto vain loppuvuodeksi ei tue Suomen huoltovarmuuden kannalta tärkeiden alusten toimintaa.

*Finnlines Oyj* lausui kannattavansa lakimuutokset perusteita, mutta ei esitystä, koska yhtiön säännöllisessä liikenteessä olevat väylämaksut jo käyntikertaleikkureiden mukaan maksaneet alukset, samoin kuin huoltovarmuuskriittisen linjaliikenteen alukset yleisesti, jäävät väylämaksuvapautuksen ulkopuolelle. Toimenpide asettaisi varustamot eriarvoiseen asemaan ja

suosisi ei-säännöllistä avovesikauden alusliikennettä. Toimenpide olisi selektiivinen ja siten luettava valtiontueksi. Lisäksi toimenpide olisi hallitusohjelman vastainen. Finnlines Oyj esittää ensisijaisesti aiemman lakiesityksen palauttamista valmisteluun. Valtiontalouden rajoitteille vähemmän voimakkaana toissijaisena vaihtoehtona esitetään, että väylämaksut palautetaan koko vuodelta säännöllisen liikenteen lastialuksille.

*Keskuskauppakamari ja Kymenlaakson kauppakamari* totesivat lausunnoissaan, että aiemmalla lausuntokierroksella annetut lausunnot puoltavat väylämaksun täyttä poistoa kuluvalta vuodelta yhtä lausuntoa lukuun ottamatta. Keskuskauppakamari painottaa, että kaikkia toimijoita on kohdeltava oikeudenmukaisesti. Nyt lausunnolla ollut esitys kohtelee epätasa-arvoisesti alan toimijoita riippuen siitä mihin ajanjaksoon käynnit Suomen satamiin ovat kohdentuneet. Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan ensisijainen vaihtoehto on päättää väylämaksun kannon poistamisesta 1.7.2020 alkaen, niin että poisto kattaa loppuvuoden 2020 lisäksi myös tulevan vuoden 2021 kokonaisuudessaan. Tällä tuodaan ennakoitavuutta suomalaisten vientiyriyten logistiikkakustannuksiin. Kokonainen kalenterivuosi edesauttaa väylämaksun kannon monimutkaisuudesta johtuen alan toimijoiden yhdenvertaisen kohtelun vuodelle 2021.

*Valtiovarainministeriö* totesi, että ottaen huomioon valtiontalouden heikentyvä rahoitusasema sekä jo tehdyt merenkulkualaa hyödyttävät päätökset (Finnveran rahoitusvaltuuksien nosto, Business Finlandin tukitoimet, Huoltovarmuuskeskuksen tukitoimet, valtion takausohjelman muutokset ja Merimieseläkekassan toimet) ja esitetyn toimenpiteen kohdistuminen, väylämaksun väliaikainen poistaminen ei ole tarkoituksenmukaista. Valtiovarainministeriö nosti lisäksi esille esityksen mahdolliset valtiontukiongelmät.

*Ahvenanmaan maakunnan hallitus* puolsi väylämaksun poistoa 1.7.–31.12.2020, mutta muutoin vaadittiin esityksen muuttamista alkuperäisen hallituksen esityksen mukaiseksi niin, että alkuvuoden aikana kannetut väylämaksut palautetaan. Säännöllisen ja huoltovarmuuden kannalta kriittisen alusliikenteen varustamot eivät hyötyisi nyt esitetystä toimenpiteestä.