

## **Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan väliaikaisesti muutettavaksi väylämaksulakia. Väylämaksun kantaminen ehdotetaan lopetettavan ajanjaksolta, joka on 1.7.–31.12.2020.

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 neljänteen lisätalousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.7.2020 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.....	3
3 Tavoitteet .....	6
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	6
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	9
6 Lausuntopalaute .....	9
7 Säännöskohtaiset perustelut .....	10
8 Voimaantulo .....	10
9 Suhde muihin esityksiin.....	10
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	10
LAKIEHDOTUS .....	12
Laki väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta.....	12
LIITE .....	13
RINNAKKAISTEKSTI.....	13
Laki väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta.....	13

## **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. Jos 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. Siirtyvät kuljetukset eivät ole merenkulun volyymeihin suhteutettuna erityisen suuria, eivätkä ne korvaa muutoin vähentyneitä kuljetuspalveluiden 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 ajanjaksolta, joka on 1.7.–31.12.2020. 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 COVID-19-tartuntatautiepidemiasta johtuvien poikkeusolojen aiheuttamaa tarvetta tehdä poikkeuksia tai muuttaa muun muassa väylämaksulakia.

### **2 Nykytila ja sen arviointi**

Väylämaksulain (1122/2005) perusteella ja laissa määrätyn ehdoin Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavasta aluksesta suoritetaan valtiolle väylämaksua. Maksu kannetaan aluksen tyypin 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 tyypin 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 valtiontalouden kehyspäätöksessä 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 päästövaatimuksiin 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 COVID-19-virus 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 1.7.–31.12.2020 väliseltä ajalta. Toimenpide on vaikuttavuudeltaan nopea ja kohdistuu suoraan varustamojen maksuvalmiuden parantamiseen. Kustannusten aleneminen voi myös siirtyä eteenpäin kuljetusasiakkaiden hyväksi.

Kuljetus- ja kauppatilastot kuvaavat kauppamerenkulun toimivuuden merkitystä Suomelle. Tullin mukaan vuonna 2019 Suomen tuonnin ja viennin kuljetusmäärä meriteitse oli yhteensä 91,5 miljoonaa tonnia (tuonti 45 miljoonaa tonnia ja vienti 47 miljoonaa 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 tavarakaupan kokonaisarvo oli yhteensä 131 miljardia euroa. Pääosa tästä kulki meriteitse. Kun huomioon otetaan Venäjän kauttakulkukuljetukset, kulki Suomen meriyhteyksien kautta tavaraa ja rahtia vuosina 2016–2019 yhteensä 95–104 miljoonaa tonnia vuosittain.

Merireitit ovat Suomelle tärkeitä myös henkilöliikenteessä ja sen yhteydessä tapahtuvissa rahtikuljetuksissa. Tilastokeskuksen mukaan Suomen ja naapurimaiden välillä on viime vuosina matkustanut meriteitse yhteensä noin 19 miljoonaa matkustajaa vuosittain. Matkustaja-autolauttoilla 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.

Väylämaksun käyntikertaleikkurin (enintään 30 maksua/matkustaja-alus ja enintään 10 maksua/lastialus vuodessa) 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 käyntikertaleikkurit 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).*

Vuo- si	Matkustaja- alus	Ro-ro-matkustaja- alukset	Ro-ro-lastialuk- set	Irtolastialuk- set	Muut kuivalastialuk- set	Säiliöaluk- set	Muut aluk- set	Yh- teensä
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 ollut perusteltua poikkeusolojen vuoksi.

### 4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

Esityksessä ehdotetaan, että väylämaksua ei kanneta ajanjaksolta, joka on 1.7.–31.12.2020. Esitys väylämaksun poistamisesta koskisi määräaikaisena ainoastaan ajanjaksolta 1.7.–31.12.2020 muutoin väylämaksulain nojalla perittyjä ja perittäviä väylämaksuja.

Väylämaksun poisto kompensoisi varustamoille nopeasti tapahtuneita tulojen menetyksiä ja akuuttia likviditeettikriisiä loppuvuoden aikana. Kompensaatiovaikutukset eivät kohdistu alusliikenteen eri tyyppisiin tasaisesti. Säännöllisesti Suomeen saapuvat parhaiden jääluokkien alukset ovat alkuvuoden aikana pääosin jo maksaneet käyntikertaleikkureiden mukaiset väylämaksut ja saaneet Tullilta maksuvapautuspäätöksen loppuvuodeksi. Käytännössä väylämaksun poistaminen loppuvuodelta kohdentuu painokkaammin epäsäännöllisesti Suomessa käyviin aluksiin. Tällaisia aluskäyntejä on jonkin verran enemmän avovesikaudella. Osa näistä aluksista on transitoliikenteen väylämaksualennuksen piirissä olevia aluksia. Risteilyalusten käynneistä pääosa ajoittuu normaalina vuotena loppukesään, mutta tartuntatautiepidemian vuoksi niiden käynnit jäävät oletettavasti vähiin vuonna 2020.

Vuoden 2019 väylämaksukertymä tiedoista nähdään, että normaalina liikennöintivuotena 65,2 prosenttia (34,2 miljoonaa euroa) väylämaksuista kannettiin kesäkuun loppuun mennessä. Vuoden toisen puolikkaan osuus oli 34,8 prosenttia (18,2 miljoonaa euroa). Lastialusten väylämaksuista lähes 61 prosenttia ja matkustaja-alusten väylämaksuista lähes 94 prosenttia kannettiin vuoden puoliväliin mennessä. Jääluokittain tarkasteltuna jääluokan 1AS alusten väylämaksuista lähes 98 prosenttia ja jääluokan IA alusten väylämaksuista lähes 76 prosenttia kannettiin ennen vuoden puoliväliä.

Väylämaksutulojen kertymistä alusliikenteen tyypeittäin nähdään, että pääosa puolen vuoden väylämaksuvapautuksen kompensatiovaikutuksista (vuoden 2019 loppuvuoden kertymien mukaan enintään 13,9 miljoonaa euroa) kohdentuisi lastialusliikenteelle. Todellinen kompensatiovaikutus olisi alusliikenteen supistumisen vuoksi vähäisempi. Osa väylämaksuvapautuksista siirtyisi rahtisopimusten kautta kuljetusasiakkaiden eli Suomen ulkomaankaupan elinkeinojen hyväksi. Matkustaja-alusvarustamoille kompensatio olisi vähäinen (enintään 0,7 miljoonaa euroa). Kesäkauden risteilijöille ei juurikaan kohdentuisi kompensatioita liikenteen jäädessä pois tartuntatautiepidemian vuoksi.

Väylämaksukertymä vuonna 2019 alustyypeittäin ja jääluokittain 1.1.-30.6. ja 1.7.-31.12. (Tulli)					
Alustyypeittäin, €	1.1.-30.6.2019	Osuus (riveittäin)	1.7.-31.12.2019	Osuus (riveittäin)	Yhteensä
Lastialus	21 683 137 €	60,9 %	13 908 843 €	39,1 %	35 591 980 €
Matkustaja-alus	10 504 553 €	93,9 %	681 937 €	6,1 %	11 186 490 €
Risteilyalus	1 863 637 €	34,3 %	3 570 125 €	65,7 %	5 433 762 €
Kuljetuskoneeton alus	125 583 €	61,9 %	77 273 €	38,1 %	202 856 €
Yhteensä	34 176 910 €	65,2 %	18 238 178 €	34,8 %	52 415 088 €
Jääluokittain, €	1.1.-30.6.2019	Osuus	1.7.-31.12.2019	Osuus	Yhteensä
IAS	9 454 710 €	97,9 %	198 849 €	2,1 %	9 653 559 €
IA	13 989 304 €	75,8 %	4 462 259 €	24,2 %	18 451 563 €
II	6 181 653 €	38,6 %	9 846 977 €	61,4 %	16 028 631 €
IB	2 408 268 €	62,9 %	1 419 635 €	37,1 %	3 827 903 €
IC	1 236 441 €	54,8 %	1 019 149 €	45,2 %	2 255 589 €
III	105 603 €	53,5 %	91 812 €	46,5 %	197 415 €
Tuntematon	800 931 €	40,0 %	1 199 497 €	60,0 %	2 000 428 €
Yhteensä	34 176 910 €	65,2 %	18 238 178 €	34,8 %	52 415 088 €

Väylämaksun kantamisen lopettaminen antaa yrityksille, kuten varustamoille, taloudellista etua. Väylämaksu on oikeudelliselta luonteeltaan vero eikä maksu. Koska tämä veroluonteinen maksuvelvollisuus väliaikaisesti poistetaan aikavälillä 1.7.–31.12.2020 tasapuolisesti kaikilta kaupparenkulkua 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 valtioneuoksi luettava toimenpide. Muiden valtioneuokriteerien tarkastelu ei ole tässä yhteydessä tarpeen, kun voidaan osoittaa, että yksikin vaadittava kriteeri jää täyttymättä. Tosin väylämaksujärjestelmän ominaisuuksien vuoksi ennen 1.7.2020 jo lain edellyttämät väylämaksunsa maksaneet matkustaja-alukset (enintään 30 väylämaksua) ja lastialukset (enintään 10 väylämaksua) eivät hyödy toimenpiteestä.

Väylämaksun väliaikainen poisto ei yksinään pidä alusliikennettä yllä. Väylämaksu ei ole keskeisimpiä merilogistiikan kustannustekijöitä. Suomen kaupparenkulkuun kytkeytyvät logistiset kustannukset ovat miljardiluokan erä, jossa nykyisen noin 50 miljoonan 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 ajanjaksolla ennen esitettyä väylämaksun väliaikaista poistoa.

Kaikki Suomen kaupparenkulku 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 kriittisimmän 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.

Väylämaksun poistaminen loppuvuodelta 2020 vähentäisi suoraan valtion tuloja. Vuosina 2015–2019 väylämaksu on tuottanut 45,3–52,2 miljoonaa euroa/vuosi. Valtion talousarviossa vuoden 2020 väylämaksutuloksi on kirjattu 50,16 miljoonaa euroa. Kuitenkin kriisin vuoksi asetetut rajoitteet ja taloustilanteen heikkeneminen voivat vähentää alusliikennettä ja valtiolle kertyvä väylämaksutulo vähenisi joka tapauksessa vuonna 2020. Tämän vuoksi väylämaksun poistosta puolen vuoden ajalta seuraava valtiontaloudellinen menetys, samoin kuin varustamoille ja Suomen logistisille kustannuksille kohdentuva huojennus, jäävät taloudelliselta merkitykseltään normaalin vuoden mukaisia toteutuvia pienemmäksi.

Väylämaksun määräaikaisesta poistosta loppuvuodelta 2020 koitua valtion tulojen menetys ja ulkomaankaupan logististen kustannusten huojennus ovat taloudelliselta arvoltaan arviolta 10–15 miljoonaa euroa. Talousarvioon kirjatusta vuoden 2020 väylämaksukertymästä valtaosa toteutuisi jo kannettuna. Kuitenkin, koska pääosalta risteilyaluksista ja oletettavasti joiltain yksittäisiltä lastialuksilta jää vierailuja tekemättä, jäisi väylämaksuja joka tapauksessa kantamatta. Kriisin syvyyttä ja kestoja sekä palautumista suhteessa väylämaksukertymään ei ole voitu ennakoita lain valmisteluvaiheessa.

Valtiontaloudesta puuttumaan jäisi tuloja, joita verrataan yleensä kauppamerenkululle tarjottavien väylänpidon, jäänmurron, meriliikenteen ohjauksen ja merenmittauksen kustannuksiin. Nämä kustannukset ovat olleet vuosina 2010–2019 yhteensä 75–99 miljoonaa euroa. Kustannuksista suurin osa on muodostunut jäänmurron palveluista. Leudon talven 2019–2020 ansiosta jäänmurron kustannukset tulevat tosin olemaan alhaiset. Väylämaksun puolittamisen aikana maksutulot 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).*

<b>Kauppamerenkulun palvelut, 1 000 euroa</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019*</b>
Rannikon kauppamerenkulun väylänpito	24 450	24 978	25 326	21 454	23 644	20 642	20 868	23 355	24 540	
Rannikon meriliikenteen 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 kauppamerenkulun 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
<b>Yhteensä</b>	<b>84 574</b>	<b>99 416</b>	<b>82 797</b>	<b>91 545</b>	<b>82 663</b>	<b>74 863</b>	<b>84 075</b>	<b>83 852</b>	<b>95 423</b>	<b>93 413</b>	
<b>Tulot, 1 000 eu- roa</b>											
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	
<b>Yhteensä</b>	<b>70 345</b>	<b>77 256</b>	<b>81 882</b>	<b>83 504</b>	<b>87 719</b>	<b>46 629</b>	<b>46 359</b>	<b>47 535</b>	<b>50 566</b>	<b>52 650</b>	
<b>Yli-/alijäämä, 1 000 euroa</b>	<b>-14 229</b>	<b>-22 160</b>	<b>-915</b>	<b>-8 041</b>	<b>5 056</b>	<b>-28 234</b>	<b>-37 716</b>	<b>-36 317</b>	<b>-44 857</b>	<b>-40 763</b>	
<b>Kustannusvas- taavuus, %</b>	<b>83,18</b>	<b>77,71</b>	<b>98,89</b>	<b>91,22</b>	<b>105,28</b>	<b>61,79</b>	<b>55,00</b>	<b>56,92</b>	<b>53,37</b>	<b>56,4</b>	

\*Vuoden 2019 alusta toteutuneen virastouudistuksen myötä kustannusten erittelyä muutettiin.

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

Viranomaisvaikutuksina Tullilta jäisi pois väylämaksun kantaminen jälkikäsitteilyineen loppu-  
vuoden ajalta. Liikenne- ja viestintäviraston ja Tullin ylläpitämän alusliikenteen ilmoitusjärjes-  
telmä Portnetin toimintoihin väylämaksuratkaisu ei vaikuttaisi ainakaan merkittävästi.

Esityksellä ei olisi erityisiä vaikutuksia ympäristöön tai liikenneturvallisuuteen.

## 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

Väylämaksu voitaisiin poistaa koko vuodelta maksuvapautuksin ja alkuvuoden väylämaksun  
palautuksin, mutta sillä on arvioitu olevan valtiontaloudellisesti liian merkittävä vaikutus tulo-  
jen menetyksinä.

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 kom-  
pensoimiseen. Muita kauppamerenkulun kustannusten alentamisen keinoja olisi harkittava val-  
tiontukitoimien piirissä.

## 6 Lausuntopalaute

Hallituksen esityksen kiireellisen valmistelun vuoksi esitysluonnos on lähetetty keskeisille si-  
dosryhmille lausuntokierrokselle 19.-20.5.2020.

Aiemmin valmistellulle esitykselle väylämaksun poistamisesta ja jo maksettujen maksujen palauttamisesta koko vuodelta 2020 järjestettiin lausuntokierros. Esitys ja lausuntoyhteenveto ovat esillä hankeikkunassa (LVM018:00/2020). Valtiovarainministeriön vastustuksen vuoksi liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltiin uusi esitys väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta.

## **7 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 1.7.2020-31.12.2020 välisenä aikana tapahtuvasta liikennöinnistä kauppamerenkulkua harjoittavalta alukselta.

**13 §.** *Väylämaksuilmoitus.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi *3 momentti*, jonka mukaan 1.7.2020-31.12.2020 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.

## **8 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.7.2020 ja sen voimassaolo päättyy 31.12.2020.

## **9 Suhde muihin esityksiin**

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2020 neljänneksi lisätalousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Esitys poistaa valtion väylämaksun kautta saamia tuloja vuodelta 2020. Vuosina 2015–2019 väylämaksutulot ovat olleet 45,3–52,2 miljoonaa euroa. Valtion talousarviossa vuodelle 2020 väylämaksutuloksi on budjetoitu 50,16 miljoonaa euroa. Vuonna 2019 väylämaksutulot olivat 1.1.-30.6. yhteensä 34,18 miljoonaa euroa ja 1.7.-31.12. yhteensä 18,14 miljoonaa euroa. Väylämaksun ensikannon arvo aikavälillä 1.1.–30.4.2020 oli yhteensä 27,02 miljoonaa euroa. Tartuntatautikriisin vuoksi toteutuvaa alusliikenteen vähenemistä ja siitä joka tapauksessa seuraavaa väylämaksutulon menetystä vuoden 2020 toisella puoliskolla ei kyetä arvioimaan tarkkaan. Olettaen risteilyalusliikenteen ja yksittäisten lastialuskäyntien pois jääminen kriisin vuoksi, vähentyisivät valtion tulot esityksen vuoksi arviolta 10–15 miljoonaa euroa.

## **10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

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-tartuntatautiepidemian aiheuttamissa poikkeusoloissa.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksityksessä.

*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 seuraavasti:

5 a §

#### *Väylämaksun suorittamisen väliaikainen keskeytys*

Väylämaksua ei suoriteta 1 päivänä heinäkuuta 2020 ja 31 päivänä joulukuuta 2020 välisenä aikana tapahtuvasta liikennöinnistä kauppamerenkulkua harjoittavalla aluksella.

13 §

#### *Väylämaksuilmoitus*

---

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

---

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

Helsingissä 28 päivänä toukokuuta 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 seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

5 a §

*uusi*

*Väylämaksun suorittamisen väliaikainen keskeytys*

Väylämaksua ei suoriteta 1 päivänä heinäkuuta 2020 ja 31 päivänä joulukuuta 2020 välisenä aikana tapahtuvasta liikennöinnistä kauppamerenkulkua harjoittavalla aluksella.

13 §

13 §

*Väylämaksuilmoitus*

*Väylämaksuilmoitus*

-----  
*uusi*

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

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