



Lausuntoyhteenvedo: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi väylämaksulain muuttamisesta

Lausuntokierros

Esityksestä järjestettiin lausuntokierros 13.6.–31.7.2024 lausuntopalvelussa (lausuntopalvelu.fi) ja asiakirjahallintajärjestelmä Vahvassa. Kiireellisenä valmistellun esityksen lausuntoaika oli noin seitsemän viikkoa. Suomenkielinen ja ruotsinkielinen esitys olivat lausuttavana yhtä pitkän ajan.

Esityksestä annettiin 29 lausuntoa. Lausunnon antajissa olivat laajasti edustettuina ulkomaan meriliikenteen ja logistiikan yritykset ja etujärjestöt sekä teollisuuden ja muiden elinkeinoalojen etujärjestöt. Myös eräät ammattijärjestöt ja viranomaiset lausuvat asiasta. Kannanottoja sisältäneen lausunnon antoivat Suomen Varustamot ry, Suomen Laivameklarit ry, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Satamat ry, Helsingin Satama Oy, HaminaKotka Satama Oy, Satamaoperaattorit ry, Suomen Transitoliikenneyhdistys ry, Tallink Silja Oy, Cruise Lines International Association, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Metsäteollisuus ry, Sahateollisuus ry, Kemianteollisuus ry, Suomen Yrittäjät ry, Keskuskauppakamari, Kymenlaakson kauppakamari, Suomen Vesitiet ry, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, valtiovarainministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Huoltovarmuuskeskus ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus. Väylävirasto, Tulli, Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto ja oikeusministeriö ilmoittivat, ettei asiassa ole lausuttavaa.

Lausuntopalaute

Lähes kaikki elinkeinoaloja edustavat lausunnot vastustivat voimakkaasti esitystä väylämaksun korottamiseksi ja vaativat esityksen perumista. Lausunnoissa ymmärrettiin julkisen talouden tasapainottamisen tarve, mutta tuotiin laajasti esille esityksen yllätyksellisyys sekä merkittävä poikkeavuus vuoteen 2027 säädetyistä väylämaksun puolituksen voimassaolosta ja hallitusohjelman mukaisesti valmisteltavana olleesta väylämaksun pysyvästä puolituksesta. Esitystä pidettiin Suomen sijainti, riippuvuus merenkulusta sekä epävarma kansainvälinen taloustilanne huomioon ottaen haitallisena kilpailukyvyllä, ulkomaankaupan toimijoille ja julkisen talouden tasapainottamiselle. Useiden lausuntojen mukaan kauppamerenkulun kustannuksia ei tule lisätä hallituksen toimin väylämaksun osalta.

Elinkeinoalojen lausunnoista osa esitti väylämaksun puolituksen jatkamista jo säädetyin mukaisesti ja muuttamista myöhemmin pysyväksi. Osassa lausunnoista esitettiin väylämaksusta kokonaan luopumista seuraavassa vaiheessa, koska väylämaksu muodostaa haitallisen kustannuslisän Suomen kilpailukyvyllä myös puolitetulla tasolla. Elinkeinoalojen ohella työ- ja elinkeinoministeriö ja Huoltovarmuuskeskus pitivät esitystä kokonaisuutena haitallisena. Yksittäisissä lausunnoissa esitykseen suhtauduttiin neutraalisti, mutta tuotiin esille useista syistä johtuva merenkulun kustannusten nousu.

Lausuntojen mukaan meriliikenteen kustannukset nousevat joka tapauksessa merkittävästi Euroopan unionin päästökaupan ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluvälvoitteen vuoksi. Lausuntojen mukaan meriliikenteen kustannusten tulisi olla mahdollisimman hyvin ennustettavissa ja tulevaisuutta koskevien päätösten tulisi olla luotettavia. Elinkeinoelämän toimijat ovat



suunnitelleet tulevaisuutta voimassa olevan lain ja hallitusohjelman väylämaksulinjauksen mukaisesti. Äkillisen linjamuutoksen esitettiin aiheuttavan myös mainehaittaa Suomen lainsäädäntöympäristölle ja erityisesti sen ennakoitavuudelle. Esityksen kuvattiin luovan epäluottamusta poliittiseen päätöksentekoon. Esityksen todettiin olevan ongelmallinen etenkin tilanteissa, joissa kuljetuspalvelun hinnoittelu on jo perustunut vuosille 2024–2027 aiemmin päätettyyn väylämaksun tasoon.

Korkeiden väylämaksujen esitettiin vähentävän halukkuutta investoida Suomea palvelemaan aluskantaan. Äkinäisen lakimuutoksen ja väylämaksun kustannuslisän esitettiin mahdollisesti vaikuttavan negatiivisesti myös satamien investointeihin ja Suomeen toivottuihin uusiin tuotannollisiin investointeihin.

Eräät teollisuuden alat ja logistiikkatoimijat totesivat väylämaksun nousevan kohtuuttomaksi jossain liikenteen ja rahtien lajeissa, kuten harvalukuisissa suurten lastierien kuljetuksissa esimerkiksi kehittyvän kiertotalouden alalla sekä heikompien jääluokkien alusten käynneissä, joita ei kuitenkaan voi tehdä talviliikenteen rajoitteiden aikana. Väylämaksut nousisivat ankarimmillaan ennen puolitusta voimassa olleita maksuja korkeammiksi, jonka seurauksena jotkut tuotannon muodot voisivat jopa poistua Suomesta.

Transitoliikenteen ala totesi riskin kansainvälisten kuljetusten reittimuutoksista muiden maiden satamiin sekä maailman ruokahuollolle tärkeisiin lannoitekuljetuksiin liittyvät kustannusriskit. Ala piti tärkeänä säilyttää väylämaksun perusteisiin sisältyvä transitoikuljetusten alennus.

Risteilyalan lausunnossa todettiin, ettei tuleville vuosille ennakkoon myytyjen palvelujen hinnoittelua voida enää muuttaa. Ala huomautti lisäksi, ettei liikennöinti Suomeen ole palautunut covid19:ta edeltävälle tasolle ja väylämaksun korotus olisi erittäin haitallinen palautumiselle.

Joissain lausunnoissa epäiltiin, ettei väylämaksun korotus toisi valtiolle tavoiteltuja lisätuloja liikenteen siirtymisten ja aluskäyntien toteutumatta jäämisen vuoksi. Osassa lausunnoista arvioitiin korotuksella olevan liikenteen lajista riippuen jopa väylämaksukertymää pienentäviä vaikutuksia. Joissain kannanotoissa todettiin, että kauppamerenkululle tarjottavat julkiset palvelut tulisi kustantaa verovaroista ilman kytköstä väylämaksutuloihin.

Osassa lausunnoista ehdotettiin väylämaksulakiin yksityiskohtaisia muutoksia muun muassa maksuvelvollisen tahon ja maksullisten käyntien määritelmässä sekä vapautukseen oikeuttavien maksukertojen laskennan aikarajassa ja mahdollisuudessa laskea varustamon eri alusten käynnejä yhteen. Eräissä lausunnoissa esitettiin transitoalennus kilpailua haittaavana tukena muiden maiden teollisuudelle ja ehdotettiin sen poistamista.

Useissa lausunnoissa esitettiin, että väylämaksun korotuksen perumisen jälkeen tulisi käynnistää väylämaksun tason ja rakenteen sekä yksityiskohtia koskevien pitkäjänteisten muutosten valmistelu, jossa otetaan huomioon merenkulun ilmastotoimenpiteiden kustannuksista tarkentuvat tiedot. Suomen Varustamot ry esitti, että väylämaksun väliaikaisen puolituksen muuttamista pysyväksi puolitukseksi harkitaan uudelleen hallituskauden loppupuolella, jotta voidaan luoda yrityksille pitkäjänteisempi näkymä eteenpäin ja osaltaan kompensoida erityisen vahvasti Suomen merikuljetuksiin kohdentuvaa kustannusten nousua.

Osassa kannanotoista korostettiin tarvetta huolehtia merenkulun toimivuutta ylläpitävän viranomaistoiminnan pitkäjänteisestä rahoituksesta sekä pidettiin hyvänä ohjata ympärivuotisesti



toimintakykyisen aluskannan ominaisuuksia ja liikennöintiä Suomeen edelleen väylämaksun perusteilla.

Valtiovarainministeriön lausunnon mukaan väylämaksun korotuksen lähtökohdaksi tulee ottaa kehysriihessä päätetty maksun puolituksesta luopuminen ja muuttaminen täysimääräiseksi vuodesta 2025 alkaen. Lausunnon mukaan tämä tarkoittaisi sitä, että tavoiteltavan lisätulokertymän tulisi olla esitettyä voimakkaampi, eli 36 miljoonan euron sijasta noin 48 miljoonaa euroa, jolloin väylämaksun vuotuinen kokonaistulokertymä olisi lähemmäs 100 miljoonaa euroa. Tämä tarkoittaisi voimassa olevien väylämaksun yksikköhintojen ja enimmäismäärien korottamista 100 prosentilla ehdotetun 75,2 prosentin sijaan. Valtiovarainministeriön mukaan väylämaksutuloilla tulisi tavoitella kauppamerenkulusta valtiolle aiheutuvien menojen täysimääräistä kattamista viitaten esitysluonnoksen mukaisiin vuosien 2018–2023 väylänhoidon menoihin (90–115 miljoonaa euroa vuodessa) samoin kuin ennen väylämaksun puolitusta.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus piti lausunnossaan tärkeänä säilyttää säännöllistä liikennöintiä ja jäävähvisteisuutta kannustavat väylämaksun perusteet. Lausunnossa todettiin väylämaksun korotuksen lisäävän merenkulun kustannuksia saman aikaisesti ilmastopoliittisten toimenpiteiden kanssa. Ahvenanmaan maakunnan hallitus ehdotti, että väylämaksun korotuksen vaikutukset kauppamerenkulkuun ja liikennesektoriin arvioidaan pääministeri Orpon hallituksen kauden lopussa. Ahvenanmaan maakunnan hallitus piti tärkeänä, että hallitus pyrki alentamaan matkustaja-alusten enimmäismaksun tasoa muun muassa Ahvenanmaan kuljetusten turvaamiseksi. Lausunnon mukaan olisi myös tärkeää, että hallitus pyrki alentamaan matkustaja-alusten väylämaksuvapautukseen oikeuttavien maksukertojen määrää esimerkiksi samaan tasoon, kuin lastialuksilla.

Hallituksen esitystä ei muutettu lausuntopalautteen perusteella. Väylämaksun korotuksen peruminen haittaisi hallituksen toimenpiteitä julkisen talouden tasapainottamiseksi. Esityksen lähtökohtana pidetty 36 miljoonan euron lisätulotavoite säilytetään kuitenkin hallituksen kehysriihessä määrittämän mukaisena pyrkimättä valtiovarainministeriön lausunnossa esitettyyn suurempaan lisätulon määrään. Lausujien ehdottamia yksityiskohtaisia väylämaksulain muutoksia ei ollut mahdollista tarkastella käytettävissä olleella aikataululla. Ehdotusten ongelmaton toteutettavuus ja vaikutukset tulisi arvioida huolellisesti. Lisäksi osa ehdotetuista muutoksista johtaisi väylämaksun tulopohjan supistumiseen ja maksutulojen vähenemiseen vastoin hallituksen esityksen valtionaloudellista tavoitetta. Tulojen vajeen välttäminen edellyttäisi yksikköhintojen korottamista esitettyä voimakkaammin.