

Asia: VN/12577/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi väylämaksulain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausunto 17.7.2024

VN/12577/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi väylämaksulain muuttamisesta

Pyydettyinä lausuntona luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi väylämaksulain muuttamisesta HaminaKotka Satama Oy toteaa seuraavaa:

- Hallituksen on peruttava hallitusohjelman vastainen ja toimijoille yllätyksenä tullut päätös palauttaa väylämaksut täysimääräisiksi vuodesta 2025 alkaen.
- Väylämaksukorotus yhdessä muiden merenkulkua koskevien vaatimusten kanssa heikentää vientiteollisuuden ja transiton kilpailukykyä eikä lisää valtion tuloja vaan työttömyyttä.

- Suomen ulkomaan kuljetukset ovat vähentyneet vuodesta 2019 vuoteen 2023 yhteensä 21,2 %. Kuljetukset kertovat maan kilpailukyvystä ja kysynnästä. Viennin kilpailukykyä, suomalaista ostovoimaa ja työllisyyttä ei tule rajoittaa ylimääräisillä kustannuksilla kuten väylämaksut.

Väylämaksulakia uudistettiin hallitusohjelman mukaisesti kesästä 2023 alkaen. Hallitusohjelmaan on kirjattu, että vientiteollisuuden kilpailukyvystä huolehditaan tekemällä meriliikenteen väylämaksun puolituksesta pysyvä vuodesta 2024 alkaen. Lähes koko Suomen elinkeinoelämä on voimakkaasti tukenut tätä.

Hallitusohjelman vastaisesti hallitus päätti kuitenkin kehysriihessä palauttaa väylämaksut täysimittaisiksi vuoden 2025 alusta. Tämä äkkinäinen suunnanmuutos yllätti täysin ja järkytti merkittävästi vientiteollisuuden ja transiton toimijoiden luottamusta poliittiseen päätöksentekoon.

Merenkulun väylämaksut ovat Suomen itse itselleen tekemä kaupan este, jollaista ei missään muussa maassa läheskään samassa mittakaavassa ole. Hallituksen suunnitelma väylämaksujen tuplaamisesta nykyiseen verrattuna osuu harvinaisen huonoon ajankohtaan, jossa talouden negatiivinen kuormittuma poikkeuksellisella tavalla rasittaa vientiteollisuutta, satamia ja logistiikan toimijoita. Euroopan maiden ja Suomen talous on ollut pidempään taantumassa tai sen rajoilla. Vientiteollisuudella on menekkivaikeuksia ja kustannukset ovat nousseet selvästi. EU-sanktiot ja tilanne Punaisella merellä sekä Suezilla vaikeuttavat tavaroiden kulkua ja lisäävät kustannuksia entisestään. Jatkuvat, tänä vuonna jo yhteensä noin kuukauden kestäneet satamalakot ovat ajaneet vientiteollisuuden ahtaalle. HaminaKotka satamassa Sunilan sellutehtaan sulkeminen aiheutti lisäksi huomattavan liikennemenetyksen. Tilanne itärajalla aiheuttaa epävarmuutta. Tämä kaikki tilanteessa, jossa merenkulkuun kohdistuu uusia kustannuksia EU-sääntelyn, päästökaupan ja ensi vuonna voimaan astuvan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluvaihteen kautta. Ilmastotoimet ovat välttämättömiä, mutta nämä kustannukset tulevat entisestään lisääntymään tulevina vuosina.

Merikuljetusten osuus Suomen ulkomaankaupasta on n. 95 %. Logistiikka- ja kuljetuspalveluiden hinnoittelussa on varauduttu jo aiemmin hyväksytyyn nelivuotiseen väylämaksutasoon. Suomessa on muutenkin sijaintitekijöistä johtuen muita EU-maita maita korkeammat logistiikkakustannukset.

Väylämaksujen periminen tuo epävarmuutta myös investointien näkökulmasta. Merkittävä osa investoinneista HaminaKotkan satamiin perustuu luottamukseen siitä, että väylämaksujen puolitus jatkuu. Väylämaksujen nosto lisää logistiikan kustannuksia ja vaarantaa siten HaminaKotka sataman välittömään läheisyyteen sekä muualle Suomeen suunnitteilla olevat jättimäiset akkuteollisuuden ja tulevaisuuden polttoaineiden hankkeet. Se pahentaa investorien pelkoa poukkoilevasta kustannuspolitiikasta ja vaikuttaa siten jatkossakin tulevaisuuden investointien saamiseen Suomeen.

Suomella ja erityisesti itäisen ja Kaakkois-Suomen alueella on nykyisessä geopoliittisessa ympäristössä jo riittävästi sijaintihaittoja. Niitä ei pitäisi enää omin toimin lisätä. Aluetaloudelliset ja

kansantaloudelliset riskit ovat merkittävät. Kilpailukyky on pelissä. Julkisen talouden oikaiseminen on välttämätöntä, mutta tämä hallituksen väylämaksupäätös ei sitä tee.

Ehdottoman tärkeää on säilyttää transitoliikenteen erityisaseman huomioiva nykyinen alennusjärjestelmä. Muutoin transitoliikenne tulee siirtymään Baltian reitille, eikä valtio saa edes nykyisistä puolitetuista väylämaksuista kertyviä vuosittaisia miljoonia euroja. Väylämaksujen tuplaaminen nostaisi Suomen reitin kustannukset 1,5-kertaisiksi verrattuna Baltian maiden kautta kulkeviin reitteihin. Jo ilmankin sitä väylämaksujen rakenne kuormittaa huomattavasti enemmän transitoa kuin muita liikenteitä.

YK:n pääsihteeri Guterres vetosi puheessaan 22.9.2022: "It is essential that all States remove every remaining obstacle to the export of Russian fertilizers immediately. We need to get them to the farmers at reasonable cost, and on to fields as soon as possible." Faktisesti väylämaksun nosto nykyisestä puolikkaasta pysäyttää lannoitteiden kuljetuksen Suomen kautta ja vaarantaa lannoitteiden päätyminen maailman ruokahuoltoon. Lisäksi valtio menettää vielä niistä nykyisin saamansa miljoonien eurojen väylämaksut. Väylämaksujen nosto ei siis lisää valtion tuloja vaan vaarantaa maailman ruokahuollon.

Ystävällisin terveisin

HaminaKotka Satama Oy

Kimmo Naski

toimitusjohtaja

Vänskä Suvi
HaminaKotka Satama Oy