

Asia: VN/12577/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi väylämaksulain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta, joka koskee väylämaksulain muuttamista.

Hallituksen linjaus väylämaksulain muutoksesta on yllättävä, sillä vientiteollisuuden kilpailukyvyistä on hallitusohjelman mukaisesti ollut tavoitteena huolehtia tekemällä meriliikenteen väylämaksun väliaikaisesta puolittuksesta pysyvä vuodesta 2024 alkaen. Ulkomaan liikenteen kustannusten hillitsemiseksi meriliikenteen aluksilta perittävää väylämaksua on kerätty puolittettuna vuodesta 2015. Hallitus ehti jo viime vuonna jatkaa väylämaksujen puolittamista vuosille 2024–2027. Pysyvää puolittamista koskevan lakiluonnos oli lausunnoilla keväällä ja sen oli tarkoitus edetä eduskuntaan alkusyksyllä. Meriliikenteen väylämaksujen palauttaminen aiemmalle tasolle on vallitsevassa taloustilanteessa takaisku vientiteollisuudelle ja kotimaiselle satamatoiminnalle.

Elinkeinoelämä on käytännössä yksimielisesti esittänyt, että meriliikenteen väylämaksuista tulisi pitkällä aikavälillä luopua kokonaan, sillä veroluonteisina maksuina ne heikentävät vientiteollisuuden kilpailukykyä. Väylämaksut vähentävät kotimaisten satamien kilpailukykyä erityisesti sellaisessa alusliikenteessä, joissa kilpaillaan suoraan muiden maiden satamien kanssa. Merikuljetusten osuus Suomen ulkomaan kaupan kuljetuksista on 95 prosenttia, joten väylämaksut koskevat käytännöllisesti katsoen koko ulkomaankauppaa. Paluu puolittusta edeltäneelle korkeammalle väylämaksun tasolle lisää vientiteollisuuden logistisia kustannuksia ja heikentää Suomen kilpailukykyä. Logistiikkakustannukset ovat olleet viime aikoina yksi tärkeimmistä kotimaisen teollisuuden kilpailukykyä ja kansainvälistä saavutettavuutta heikentävistä tekijöistä. Muun muassa Keskuskauppakamarin toukokuussa toteuttamassa yrityskyselyssä kuljetuskustannusten kasvu nousi suurimmaksi haasteeksi logistiikan kilpailukyvyyn parantamiselle. Lähes kaksi kolmasosaa vastaajista arvioi kuljetuskustannusten kasvun heikentäneen logistista kilpailukykyään. On tärkeää, että hallitus ei omilla toimillaan kasvattaisi logistiikkakustannuksia, jotka ovat Suomessa jo pelkästään sijaintitekijöiden takia EU-maiden korkeimpia. Tarve tasapainottaa julkista taloutta on kiistaton,

mutta väylämaksun tason nostaminen ei ole kansantalouden kannalta perusteltavissa oleva toimi, sillä se heikentää ulkomaankauppaa käyvien yritysten kilpailukykyä ja rasittaa siten kansantaloutta. Korkea väylämaksujen taso voi myös heikentää varustamojen investointihalukkuutta Suomen aluevesille soveltuvaan alustarjontaan, mikä vähentäisi meriliikenteen kilpailua ja heikentäisi ulkomaanliikenteen huoltovarmuutta.

Väylämaksujen tulisi olla ennakoitavia ja pitkäjänteisiä, joten väliaikaisesta puolittamisesta luopuminen nostaisi vientiteollisuuden ja ulkomaan liikenteen kustannuksia yllättäen. Ennakoitavuuden kannalta väylämaksun tasoon tehtävä nosto on merenkulun toimijoille haasteellista, sillä logistiikka- ja kuljetuspalvelujen hinnoittelussa oli varauduttu hallitusohjelmakirjaukseen ja joulukuussa 2023 hyväksytyyn nelivuotiseen väylämaksutasoon.

Yllättävä väylämaksun tason nostaminen ajoittuu vientiteollisuuden ja matkustajaliikenteen kannalta heikkoon suhdanteeseen. Väylämaksutason palauttaminen ennalleen nostaisi meriliikenteen kustannuksia poikkeuksellisen haasteellisessa tilanteessa, sillä merikuljetuksiin kohdistuu lähivuosina EU-sääntelyn myötä myös muita kustannuksia nostavia lainsäädäntömuutoksia. Vuoden 2024 alussa käynnistynyt meriliikenteen päästökauppa nostaa meriliikenteen kustannuksia ja ensi vuodesta alkaen kustannukset kasvavat myös meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluelvoitteen seurauksena. Niin päästökaupan kuin jakeluelvoitteenkin kustannusvaikutus kasvaa lähivuosina. On arvioitu, että vuonna 2026 päästökaupan ja jakeluelvoitteen kustannusvaikutus ulkomaankaupalle on yhteensä jopa 500–600 miljoonaa euroa vuodessa. Keskuskauppakamari puoltaa EU:n ilmastotoimia, sillä ne ovat välttämättömiä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Suhtaudumme myös tällä perusteella kielteisesti merenkulun kustannusrasituksen lisäämiseen samaan aikaan kansallisilla väylämaksupäätöksillä.

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan väylämaksu tulisi säilyttää nykyisellään viime joulukuussa hyväksytyllä tasollaan vuoden 2027 loppuun saakka, kuten elinkeinoelämän järjestöt esittivät toukokuussa tekemässään yhteisessä avauksessa. Näin voitaisiin varmistaa, että väylämaksut olisivat lähivuosien ajan ennakoitavalla tasolla ja vuoden 2027 loppuun mennessä merenkulun ilmastokustannuksista aiheutuvat kustannukset olisivat yksityiskohtaisemmin arvioitavissa. Väylämaksun rakenteissa on tunnistettu useita uudistamistarpeita, muun muassa väylämaksujen kalenterivuosisidonnaisuus ja väylämaksuista vapautuksen tulkinta tilanteissa, joissa alus käy satamassa muusta syystä kuin lastin tai matkustajien ottamis- tai jättämistarkoituksessa. Myös nämä väylämaksurakenteisiin liittyvät muutokset ehdittäisiin valmistella perusteellisemmin siirtämällä väylämaksujen tasoa ja rakennetta koskevien lakimuutosten valmistelu vuodelle 2027.

Kalenoja Hanna
Keskuskauppakamari