

Nikander Sami, Etu-Seppälä Minna

7.8.2024

Liikenne- ja viestintäministeriö

LVM016:00/2024

Lausunto liittyen luonnokseen hallituksen esitykseksi väylämaksulain muuttamisesta

Kemianteollisuus ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto liittyen hallituksen esitykseen väylämaksulain muutokseksi. Kemianteollisuuden tahtotilana on olla luontopositiivinen hiilineutraali toimiala. Tämän saavuttaminen onnistuu vain kansainvälisesti kilpailukyisessä ja investointeihin houkuttelevassa toimintaympäristössä. Yksi keskeinen tekijä tässä kokonaisuudessa on toimialan kansainvälisesti pienellä hiilijalanjäljellä tuottamien tuotteiden, niiden sivuvirtojen sekä toimialan tarvitsemien, tulevaisuudessa entistä enemmän bio- ja kiertotalouteen pohjautuvien, raaka-aineiden saaminen prosessiemme tarpeisiin siten, että logistiset kustannukset eivät muodostu toiminnan esteeksi. Väylämaksu on yksi merkittävä tekijä tässä yhtälössä.

Syksyllä 2023 säädettiin hallitusohjelman mukaisesti väylämaksun puolituksen jatkosta vakioimalla väylämaksun puolitettu taso vuoteen 2027 saakka. Samalla käynnistettiin väylämaksujen laajempi uudistaminen liikenne- ja viestintäministeriössä. Uudistamiselle on ollut myös Kemianteollisuus ry:n tuki. Viimeaikainen kehitys on kuitenkin mennyt vastoin hallitusohjelman kirjauksia, sillä kevään 2024 kehysriihessä tehty päin vastainen päätös väylämaksujen nostamisesta tuli täytenä yllätyksenä. Hallituksen tarve tehdä julkista taloutta tervehdyttäviä päätöksiä on ymmärrettävä, mutta väylämaksun tason nostaminen fiskaalisin perustein heikentää yritysten kansainvälistä kilpailukykyä, joka kiertyy rasitteena takaisin kansantalouteen.

Tuotteiden viennin ja teollisuuden tarvitseminen raaka-aineiden kuljetuskustannukset tulevat nousemaan lähivuosina merkittävästi. Väylämaksut ja samanaikaisesti nousevat meriliikenteen muut kustannuksia lisäävät EU-toimenpiteet (2024 alkanut merenkulun päästökauppa sekä 2025 alkava merenkulun energian kasvihuonekaasuintensiteettiä vähentävä ohjaus) haastavat tätä kilpailukykytekijää entisestään. Kemianteollisuus ry katsoo, että ensisijaisena toimenä toimintaympäristön ennakoitavuuden kannalta väylämaksu tulee säilyttää nykyisellä viime syksynä hyväksytyllä tasollaan vuoden 2027 loppuun saakka.

Kemianteollisuus ry katsoo, että väylämaksun puolittamisen jatkamisen lisäksi, on koko väylämaksua tarkasteltava kriittisesti. Kaiken kaikkiaan olisi kannatettavaa, että väylämaksun avulla katettavat merenkulun väyläkustannukset siirrettäisiin osaksi valtion budjettia, kuten vaikkapa tieliikenteen väylänpito. Mikäli hallitus ei ole valmis tähän, niin vähimmillään väylämaksujen laajempaa uudistamista tulee jatkaa välittömästi, jotta saamme korjattua nykyisen väylämaksun rakenteen useita epäkohtia. Esitämme seuraavassa joitakin esimerkkejä.

Nikander Sami, Etu-Seppälä Minna

7.8.2024

Kauttakulkuliikenteen lisäalennus on nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa kestävä

Maksuissa on 50 % lisäalennus Venäjän vientikuljetuksille Suomen kautta. Tällainen alennus on erittäin kyseenalainen, kun Venäjä käy hyökkäyssotaa Ukrainassa. Varsinkin tässä tilanteessa, jossa maksujen kauttakulkuliikenne kilpailee osittain myös kotimaisen teollisuuden kanssa ja maksujen suurempi nosto kohdistuisi suomalaisyritysten vienti- ja tuontikuljetuksille.

Kiertotalouden tarpeiden huomioiminen jää nykyisessä väylämaksukokonaisuudessa tekemättä

Väylämaksun rakenteella ja tasolla on kielteisiä vaikutuksia vuosittain harvalukuisille kaukoliikenteen kuljetuksille, joilla viedään tai tuodaan teollisuuden suurivolyymisia sivutuotteita kiertotalouden periaatteiden mukaisesti käytettäväksi muussa tuotannossa. Tämän kaltaiset kuljetukset tulevat lisääntymään, kun kemianteollisuuden raaka-ainemurros etenee. Ainostaan nyt käytössä oleva vajaalastialennus tukee joissain tapauksissa kiertotalouden edistämistä.

II-jääluokan väylämaksun kohtuuttomuus

Hyvien jääluokkien lastialustaan alempia yksikköhintoja on perusteltua jatkaa. Nyt esitetyn mukaisesti II-jääluokan alusten väylämaksu muodostuisi suhteessa kuitenkin korkeammaksi kuin korkeamman jääluokan aluksilla verrattuna vuoden 2014 tilanteeseen. Hallituksen esityksen mukaan nettotonnikohtainen väylämaksun yksikköhinta olisi lähes nelinkertainen II jääluokan aluksilla verrattuna 1 A jääluokan aluksiin. Tästä huolimatta II-jääluokan alukset rajataan jään muodostuttua pois liikenteestä jäärajoituksin.

Alimpien jääluokkien korkeat väylämaksut olisivat toki perusteltavissa, mikäli alimpien jääluokkien alukset olisivat talvikuukausina saamassa jäänmurronpalveluita. Nyt esitetty kustannusten nousu alemman jääluokan aluksille on sitä luokkaa, että se muodostuu helposti kuljetuksen toteutumisen esteeksi, mikä johtaa lopulta teollisen tuotannon poistumiseen Suomesta, sillä II-jääluokan aluksilla suoritettavat kuljetukset ovat useimmiten kaukoviennin kuljetuksia, jotka toteutetaan avoimen veden aikaan. Nyt esitetty korotus tulee tasasuuruksena, joten II-jääluokan suhteellinen asema heikkenee samalla merkittävästi verrattuna tilanteeseen ennen väylämaksun puolittamista. Tämä haaste koskee usein myös edellä mainittuja kiertotalouden tarpeita koskevia kuljetuksia, jotka tehdään useimmiten II-jääluokan aluksilla.

Hallituksen esityksessä (sivu 6 viimeinen kappale) mainitaan puolittettuna kannetun väylämaksun olleen keskimäärin muutamia kymmeniä senttejä tonnia kohti. Käytännössä joissakin laivauksissa väylämaksu on ollut vain merkityksetön muutama sentti per lasti tonni mutta toisaalta se on ollut II-jääluokan aluksella osalastikuljetuksessa joissaan tapauksissa lähes 15 EUROA per lastitonni. Pienikin korotus näillä tasoilla muodostuu kaupan esteeksi.

Mikäli väylämaksun keräämistä jatketaan, tulee veloitusterusteet uudistaa kokonaisuudessaan. Nykyisellään väylämaksulakiin on sisällytetty erilaisia maksuhojennuksia, mitkä usein kohtelevat lasteja epätasa-arvoisesti ja vääristävät kilpailua. Väylämaksu on osa kuljetuskustannusta minkä varustamot veloittavat edelleen kuljetusasiakkailta. Väylämaksun taso tulee olla kohtuullinen lastiin nähden ja tulevan uudistuksen aikana tulisi tehdä laskelmia väylämaksun vaikutuksesta kuljettavaan lastitonniin nähden, jotta voidaan välttää kohtuuttoman korkeat väylämaksut tietyillä lastityypeillä, Uudistustyö tulisi saada valmiiksi vuoden 2027 loppuun mennessä. Samalla voitaisiin myös arvioida, millaiset vaikutukset merenkulun ilmastokustannuksista aiheutui ja suhteuttaa tehtävät toimet myös tämä osa-alue huomioiden. Jos väylämaksuja esitetyn mukaisesti päädytään nyt korottamaan, vuoden 2025 alusta lukien, niin on teollisuuden kannalta enemmän kuin toivottavaa, että väylämaksujen puolittamiseen pysyvästi palataan vielä hallituskauden loppupuolella.