

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annettua lakia. Väylämaksu on kannettu puolittettuna vuosina 2015–2020. Puolituksen voimassaoloa ehdotetaan jatkettavan vielä vuodeksi 2021.

Esitys liittyy vuoden 2021 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2021 ja olemaan voimassa 31 päivään joulukuuta 2021 saakka.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
3 Tavoitteet	7
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	7
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	8
6 Lausuntopalaute	8
7 Voimaantulo	8
8 Suhde muihin esityksiin.....	8
9 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	8
LAKIEHDOTUS	10
Laki väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta	10

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Väylämaksu perustuu väylämaksulakiin (1122/2005), jonka perusteella Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavasta aluksesta suoritetaan valtiolle väylämaksua. Väylämaksu puolitettiin väliaikaisesti vuosiksi 2015–2017 väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetulla lailla (1214/2014). Väylämaksun väliaikaisen puolituksen voimassa oloa jatkettiin ensin vuodelle 2018 ja sitten vuosille 2019–2020 väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta annetuilla laeilla (896/2017 ja 904/2018).

Vuonna 2020 pääministeri Sanna Marinin hallitus on toteuttanut toimenpiteitä yhteiskunnan toiminnan turvaamiseksi ja elinkeinoelämän ja kansalaisten ahdingon helpottamiseksi COVID-19-tartuntatauti-epidemian aiheuttamien poikkeusolojen vuoksi. Osana näitä toimenpiteitä esitetään puolitetun väylämaksun kantamisen jatkamista vuodelle 2021. Toimenpiteellä pyritään kompensoimaan kauppamerenkululle ja niiden kuljetusasiakkaille aiheutuneita tulojen menetyksiä ja kannattavuushaasteita taloudellisesti epävarmoissa olosuhteissa. Toimenpide tukee Suomen kilpailukykyä. Lakimuutos toteutetaan muuttamalla väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1214/2014) voimaantulosäännöstä sellaisena kuin se on laissa väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun voimaantulosäännöksen muuttamisesta (904/2018).

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

2 Nykytila ja sen arviointi

Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavasta aluksesta suoritetaan valtiolle väylämaksua, kun alus saapuu suomalaiseseen satamaan ulkomailta tai alus siirtyy suomalaisesta satamasta toiseen suomalaiseseen satamaan. Maksun kantaa Tulli. Maksu kannetaan aluksen tyyppin, jääluokan ja nettovetoisuusluvun mukaisesti voimassa olevaa hinnastoa soveltaen. Maksulla on käyntikertakohtainen enimmäismäärä, kalenterivuoden aikaisten maksukertojen enimmäismäärät sekä lastin määrän ja liikenteen tyyppin mukaisia huojennuksia koskevat säännökset. Matkustaja-alus maksaa maksun enintään 30 kertaa ja lastialus enintään 10 kertaa kalenterivuoden aikana. Tulli kantaa vuosittain noin 6 000–7 000 väylämaksua liikenteen kokonaismäärästä ja yksittäisten alusten liikennöintiheydestä riippuen. Väylämaksutulot osoitetaan valtion talousarvioon yleiskatteellisesti valtion menojen hoitoon.

Hallituksen valtioneuvoston kehyspäätyönsä 3. huhtikuuta 2014 todettiin, että väylämaksu puolitetaan vuosiksi 2015–2017 vähentämään 1. tammikuuta 2015 voimaan tulevien merenkulun rikkirajoitusten (IMO Marpol Annex VI) kustannusvaikutuksia sekä tukemaan 30. elokuuta 2013 tehtyä työmarkkinaratkaisua. Puolitus toteutettiin niin, että lastialusten ja etenkin hyvien jääluokkien lastialusten yksikköhintoja alennettiin enemmän kuin matkustaja-alusten, risteilyalusten ja alhaisten jääluokkien alusten yksikköhintoja.

Väylämaksun puolituksen voimassaoloa on jatkettu kaksi kertaa. Tavoitteena on ollut keventää elinkeinoelämän kustannuksia Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn hyväksi. Rikkirajoitusten kompensointitarve väistyi kauppamerenkulun rikkisääntelyn laajennuttua IMO:n toimin vuoden 2020 alusta kaikille merialueille. Itämeri ja muut SECA-alueet (Sulphur Emissions Control Area) ovat edelleen tiukemman rikkisääntelyn alaisia.

Vuosina 2012–2014 kannetun väylämaksun yksikköhinnat ja vuosina 2015–2020 kannetun alennetun väylämaksun yksikköhinnat.

Yksikköhinnat	Väylämaksu 2012–2014		Väylämaksu 2015–2020 (muutos suluissa)		
	Euroa/nettotonni/jääluokka	Lastialus	Matkustaja-alus	Lastialus	Matkustaja-alus
IAS		1,277	0,860	0,470 (-63,2 %)	0,625 (-27,3 %)
IA		2,389	1,694	1,098 (-54,0 %)	1,294 (-23,6 %)
IB ja IC		4,821	2,919	2,578 (-46,5 %)	2,358 (-19,2 %)
II ja III		6,918	4,878	4,381 (-36,7 %)	4,169 (-14,5 %)
Risteilyalus			1,045		0,911 (-12,8 %)
Suurnopeusalus			6,303		5,381 (-14,6 %)
Proomu		3,473		2,107 (-39,3 %)	
Enimmäismaksu, euroa/käyntikerta					
Lastialus		107 750		53 875 (-50 %)	
Matkustaja-alus			32 430		16 215 (-50 %)
Risteilyalus			44 500		22 250 (-50 %)

Kuljetus- ja ulkomaankauppatilastot kuvaavat kauppamerenkulun toimivuuden turvaamisen 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). Suomen ulkomaankaupasta tonneilla mitattuna 84 prosenttia kulki meriteitse vuosina 2018–2019. Vuonna 2019 viennissä merireittien osuus tonneista oli 92 prosenttia ja tuonnissa 78 prosenttia. Kun huomioon otetaan Venäjän kauttakulkukuljetukset, kulki Suomen meriyhteyksien kautta tavaraa ja rahtia vuosina 2016–2019 yhteensä 95–104 miljoonaa tonnia vuosittain. Koko rahtimäärästä on esimerkiksi vuosina 2016–2019 kulkenut 32–34 prosenttia suomalaisten varustamojen aluksilla. Vuonna 2019 Suomen tavarakaupan kokonaisarvo oli yhteensä 131 miljardia euroa, ja siitä pääosa kulki meriteitse.

Suomen ja ulkomaiden välillä on viime vuosina matkustanut meriteitse yhteensä noin 19 miljoonaa matkustajaa vuosittain. Lisäksi matkustaja-autolautoilla 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.

Vuosina 2010–2018 suomalaisissa satamissa on ollut 30 000–31 000 ulkomailta saapuvaa aluskäyntiä. Suomen ja naapurimaiden sekä Suomen ja Itämeren eteläisten ja Pohjanmeren satamien välillä ajavien reittialusten osuus käynneistä on merkittävä. Yksittäisiä käyntejä on myös paljon. Aluskäynneistä yli 80 prosenttia tapahtuu parhaiden jääluokkien (1A ja 1AS) aluksilla.

Puolituksen aikaiset väylämaksut vaihtelevat alusten tyyppi-, koko- ja jääluokkaerojen mukaan muutamasta sadasta tai tuhannesta eurosta aina hinnaston mukaisiin enimmäismääriin. Käyntikertaleikkurit vaikuttavat yksittäisen aluksen koko vuoden liikennöinnissä laskennallisesti muodostuvaan keskimääräiseen käyntikertakohtaiseen maksuun suuresti. Säännöllisen matkustaja-autolautaliikenteen aluksista maksetaan vuoden väylämaksut yleensä jo alkuvuodesta. Tyypillisesti matkustaja-aluksen 30 käynnin maksut ovat yhteensä noin 200 000 eurosta enintään 486 450 euroon. Nämä alukset saattavat saapua Suomeen jopa satoja kertoja vuodessa. Lastialuksilla

yksittäiset maksut vaihtelevat muutamasta tuhannesta eurosta hinnaston ylärajaan saakka. Suuren kokoluokan säännöllisen liikenteen lastialuksilla 10 käynnin maksut voivat olla yhteensä 200 000 euroa. Nämäkin alukset saattavat käydä Suomessa useita kymmeniä kertoja vuodessa.

Väylämaksun yksikköhinnat on mitoitettu kauppamerenkululle tarjottavien palvelujen tuottamisesta aiheutuvien kustannusten kattamisen tavoittein. Palveluja ovat väylänpito, meriliikenteen ohjaus, jäänmurto sekä merenmittaus. Vuosina 2010–2019 nämä kustannukset vaihtelivat 74,9–99,4 miljoonan euron välillä. Jäänmurtopalvelujen tarjoaminen on merkittävin erä. Kustannuksiin vaikuttavat jäänmurron kustannusrakenne, polttoaineen hinta ja talvien vaihtelu.

Ennen puolitusta vuosina 2010–2014 väylämaksun tuotto oli 69,0–87,6 miljoonaa euroa/vuosi. Puolitetun väylämaksun vuosina 2015–2019 tuotto oli 45,3–52,2 miljoonaa euroa/vuosi. Tuottoon vaikuttavat hinnaston muutosten ohella liikenteessä olevien alusten ja niiden suorittamien aluskäyntien lukumäärät (käyntikertaleikkureihin saakka) sekä alusten tyyppi, jääluokka ja koko (nettovetoisuus). Vaikutusta on myös vajaanastien ja transitokuljetusten toteutumisella. Ennen väylämaksun puolitusta vuosina 2010–2014 väylämaksutulojen suhde palvelutarjonnan kustannuksiin vaihteli 77,7–105,3 prosentin välillä. Puolitetun väylämaksun aikana tunnusluku on ollut 53,4–61,2 prosenttia.

Valtion talousarviossa vuodelle 2020 väylämaksutuloksi on arvioitu 50,16 miljoonaa euroa. Tulot jäänevät 40–45 miljoonaan euroon. Kesän risteilyalusvierailut eivät toteudu ja lastialuskäynnit voivat vähentyä kaupankäynnin ja tuotannon supistuessa. Linjaliikenteen keskeytykset eivät vähennä väylämaksutuloja, koska alukset maksoivat väylämaksut jo alkuvuodesta. Liikenne- ja viestintäministeriön esityksessä valtion talousarvioksi vuodelle 2021 väylämaksutuloja oletetaan kertyvän 48,1 miljoonaa euroa.

Kauppamerenkulun palvelujen kustannukset ja väylämaksutulot 2010–2019 (Väylävirasto).

Kauppamerenkulun palvelut, 1 000 euroa	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
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
Yhteensä	84 574	99 416	82 797	91 545	82 663	74 863	84 075	83 852	95 423	93 413
Tulot, 1 000 euroa										
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
Yhteensä	70 345	77 256	81 882	83 504	87 719	46 629	46 359	47 535	50 566	52 650
Yli-/alijäämä	-14 229	-22 160	-915	-8 041	5 056	-28 234	-37 716	-36 317	-44 857	-40 763
Kustannusvastaavuus, %	83,2	77,7	98,9	91,2	105,3	61,8	55,0	56,9	53,4	56,4

*Vuoden 2019 alusta toteutuneen virastouudistuksen myötä kustannusten erittelyä muutettiin.

Vuosina 2018–2019 väylämaksutuloista noin 67,8–68,0 prosenttia (33,8–35,6 miljoonaa euroa) kertyi lastialuksilta. Matkustaja-autolauttojen osuus oli 21,1–21,7 prosenttia (noin 11 miljoonaa euroa) ja risteilyalusten 10,2–10,5 prosenttia (5,1–5,5 miljoonaa euroa). Proomujen ja puskujen osuus oli vähäinen. Jääluokittain tarkasteltuna suurimman osuuden väylämaksutuloista, 35,2–37,7 prosenttia, maksoivat toiseksi parhaan jääluokan IA alukset. Parhaan jääluokan IAS alusten osuus oli 18,4–20,5 prosenttia. Parhaiden jääluokkien (IAS ja IA) osuus väylämaksutuloista oli yhteensä 53,6–58,2 prosenttia. Muiden jääluokkien (IB, IC, II ja III) osuudet olivat yhteensä 31,4–35,5 prosenttia. Jääluokattomat alukset, joista merkittävämpänä alustyyppinä risteilyalukset, osuus oli 10,5–10,9 prosenttia.

Väylämaksun merkitystä Suomen logistisille kustannuksille voidaan suhteuttaa kuljetusvolyymeihin. Matkustaja- ja risteilyalusten osuus väylämaksuista, yhteensä noin 16 miljoonaa euroa, on viime vuosina kohdentunut noin 19 miljoonan matkustajan matkalippuihin ja yli kolmesta miljoonasta matkustaja-autolautoilla kuljetetuista ajoneuvosta perittyihin maksuihin. Lastialusten noin 34–36 miljoonan euron väylämaksut kohdentuvat vuodesta riippuen lastialusten lähes 100 miljoonan tonnin tavarakuljetuksille. Kuljetusmäärien suhteen tarkasteltuna väylämaksun merkitys kuljetuskustannuksille on vähäinen. Lastin arvon suhteen väylämaksun muodostama kustannuslisä voi olla merkittävä vähempiarvoisille tavaralajeille. Arvokkaita tavaralajeja kuljettaessa väylämaksun suhteellinen merkitys kustannuslisänä on vähäinen.

Väylämaksukertymä alustyypeittäin ja jääluokittain vuosina 2018–2019 (Tulli).

	2018, euroa	Osuus, %	2019, euroa	Osuus, %
Alustyyppi				
Risteilyalus	5 100 229	10,2	5 508 700	10,5
Matkustaja-alus	10 834 049	21,7	11 064 202	21,1
Lastialus	33 833 813	67,8	35 612 330	68,0
Kuljetuskoneeton alus	137 597	0,3	202 856	0,4
Yhteensä	49 905 689	100,0	52 388 088	100,0
Jääluokka				
IA Super	10 209 358	20,5	9 619 454	18,4
IA	18 791 910	37,7	18 462 750	35,2
IB	3 552 992	7,1	3 834 459	7,3
IC	1 728 096	3,5	1 809 520	3,5
II	10 370 693	20,8	12 854 188	24,5
III	14 813	0,0	96 160	0,2
Ei jääluokkaa	5 237 827	10,5	5 711 556	10,9
Yhteensä	49 905 689	100,0	52 388 088	100,0

Vuoden 2020 keväällä kauppamerenkulun varustamojen taloudellinen tilanne heikkeni COVID-19-tartuntatauti-epidemian takia etenkin matkustaja-alusliikenteessä. Laivamatkustaminen väheni ensin matkustajien reagoitua epidemian riskeihin. Varustamot keskeyttivät lipunmyynnin

hallituksen suosituksesta 11.4.2020 alkaen ja 13.5.2020 saakka. Liikennöityjä reittejä vähennettiin, aluksia makuutettiin ja henkilöstöä lomautettiin laajasti. Liikennöineissä aluksissa kuljetettiin runsaasti kuorma-atorahtia, mutta sen tuomat tulot eivät taanneet vuorojen kannattavaa liikennöintiä. Osaa liikenteestä Viroon ja Ruotsiin tuettiin Huoltovarmuuskeskuksen toimesta. Toukokuun lopulla matkustaminen alkoi lisääntyä ja matkustaja-autolauttoja alettiin palauttaa liikenteeseen. Koko vuoden matkustajamäärä jäänee silti selvästi edellisiä vuosia alhaisemmalle tasolle. Lastialusliikenne toimi kevään ajan kutakuinkin normaalisti, mutta lastit alkoivat jossain määrin vähentyä touko-kesäkuussa. Joitain kuivalastialuksia laitettiin seisontaan. Lastialusliikenteen kannattavuusongelmien pelätään lisääntyvän kansainvälisen kaupankäynnin vähentyessä talousennusteiden mukaisesti vuoden 2020 aikana.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on osaltaan kompensoida COVID-19-tartuntatauti-epidemian varustamoille ja niiden kuljetusasiakkaille aiheuttamia taloudellisia vahinkoja ja tukea Suomen merikuljetusyhteyksien toimintakyvyn palautumista kriisiä edeltäneelle tasolle taloudellisesti epävarmoissa oloissa. Merikuljetusten toimivuutta pyritään tukemaan kansantaloudelle ja kansalaisten hyvinvoinnille keskeisen merkityksen vuoksi.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

Esityksessä ehdotetaan, että väylämaksu kannetaan vuosina 2015–2020 käytössä olleen hinnaston mukaisesti alennettuna vielä vuonna 2021.

Toimenpiteen vuoksi alusten liikennöinnin ja merikuljetusten kustannukset eivät nouse verrattuna siihen, että vuonna 2021 palattaisiin väylämaksun väliaikaista puolittamista edeltäneeseen väylämaksuhinnastoon tai määritettäisiin nykyisiä palvelutarjonnan kustannuksia vastaava uusi hinnasto. Toimenpiteen vaikuttavuus olisi välitön ja se kohdistuisi tasapuolisesti kaikkeen Suomen kauppamerenkulkua palvelemaan alusliikenteeseen kokonaisen liikennöintivuoden ajan.

Alennettuna väylämaksun kantamisen jatkamisella kauppamerenkulun varustamot ja niiden kuljetusasiakkaat välttyvät maksamasta vuonna 2021 noin 35,6 miljoonan euron verran väylämaksuja verrattuna siihen, että palattaisiin vuosina 2012–2014 voimassa olleeseen hinnastoon. Hyöty siirtyisi kuljetusasiakkaille. Arvio perustuu eri hinnastoilla vuosina 2012–2014 ja 2015–2019 kannettujen väylämaksutulojen keskimääräiseen eroon. Oletuksena on, että alusliikenteen määrä palautuu vuonna 2021 vuoden 2020 kriisiä edeltäneelle tasolle. Tarkkaa alusliikenteen määrän ja muiden kannattavaan väylämaksuun vaikuttavien yksityiskohtien ennustetta ei ole mahdollista laatia.

Kustannusten nousun välttäminen hyödyttää eniten säännöllistä liikennettä harjoittavia varustamoja, mutta myös epäsäännöllistä liikennettä. Ulkomaankaupan kuljetuksissa ja matkustamisessa vältetään arviolta muutamien kymmenien senttien ja enintään muutamien eurojen suuruisen hinnannousun rahtitonnia, matkalippua ja kuljetettua ajoneuvoa kohti.

Esityksestä seuraa valtiolle vuonna 2021 edellä esitettyä kuljetuskustannusten säästöä vastaava arvioitu 35,6 miljoonan euron tulojen menetys verrattuna siihen, että väylämaksu kannettaisiin vuosina 2012–2014 käytössä olleen hinnaston mukaisesti. Kustannusvaikutusten ja valtionta-

loudellisten vaikutusten arvioinnin vertailukohtana käytetyn puolitusta edeltäneen väylämaksuhinnaston kykyä toteuttaa tarkasti väylämaksun kustannusvastaavuustavoitetta vuonna 2021 ei ole nyt arvioitu. Liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt valtion talousarvioesitykseen vuodelle 2021 väylämaksutuloja kertyväksi 48,1 miljoonaa euroa.

Väylämaksun kantaminen edelleen alennettuna saattaa välillisesti parantaa Suomen kansainvälistä kilpailukykyä ja elinkeinojen työllistävyyttä ja veronmaksukykyä hieman.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

Ilman toimenpiteitä väylämaksu palaa vuosina 2012–2014 käytössä olleen hinnaston mukaiseksi. Taloudellisesti epävarmoissa olosuhteissa väylämaksun korottaminen olisi merenkuluelinkeinoille ja niiden kuljetusasiakkaille haastavaa. Väylämaksun puolittamisen jatkamiselle vaihtoehtona väylämaksua voitaisiin alentaa väliaikaisesti lisää tai väylämaksu voitaisiin poistaa väliaikaisesti joko kaikelta liikenteeltä tai osalta alusliikennettä. Tästä seuraisi valtiontaloudelle liian suuret tulojen menetykset ja kauppamerenkulun palveluja jouduttaisiin kustantamaan liian suuressa määrin valtion velkaa lisäämällä. Alusliikennettä eri tavoin kohteleva väylämaksutoimenpide ei olisi tasapuolinen ja se olisi valtioneuvoston päätösten vuoksi vaikea toteuttaa.

Yhdelle vuodelle käyttöön otettavat vaihtoehtoiset tukikeinot, kuten esimerkiksi suorat elinkeinotuet ja lainantakaukset, kohdistuisivat ainoastaan Suomen lipun alla kulkeville aluksille. Saman aikaisesti väylämaksua korotettaisiin puolitetusta tasostaan ja se kärjistäisi alusliikenteen erilaista kohtelua.

6 Lausuntopalaute

7 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.1.2021 ja sen voimassaolo päättyy 31.12.2021.

8 Suhde muihin esityksiin

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2021 talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

9 Suhde perustuslakiin ja säätämijärjestys

Väylämaksun puolittamisen jatkamisella ei arvioida olevan vaikutuksia perusoikeuksien toteutumiseen. Väylämaksu on oikeudelliselta luonteeltaan vero ja esityksessä ehdotetaan sen alentamisen jatkamista 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 muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1214/2014) voimaantulosäännöksen 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 904/2018, seuraavasti:

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2021. Lain 6 ja 8 § ovat voimassa 31 päivään joulukuuta 2021.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka