

Lausuntoyhteenveto merenkulun väylämaksujen uudistamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän valmistelemaan merenkulun väylämaksujen uudistamista. Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti avoimen lausuntokierroksen 21.11.2017. Sidosryhmille lähetettiin lausuntopyyntö, jossa heitä pyydettiin kertomaan näkemyksensä merenkulun väylämaksujärjestelmän mahdollisista kehittämis- ja muutostarpeista. Sidosryhmiä pyydettiin myös ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Miltä osin nykyinen väylämaksujärjestelmä toimii hyvin?
2. Mitkä ovat väylämaksujärjestelmän merkittävimmät epäkohdat?
3. Miten väylämaksujärjestelmää tulisi uudistaa vuodesta 2019 alkaen, kun väylämaksujen puolitus päättyy?
 - a. Yleiset kehittämis ehdotukset.
 - b. Miten ympäristönäkökohdat tulisi ottaa huomioon väylämaksujärjestelmässä, jos järjestelmää uudistetaan?
 - c. Miten jäänmurtopalveluiden käyttö tulisi ottaa huomioon väylämaksujärjestelmässä, jos järjestelmää uudistetaan?

Lausuntoja toimitettiin yhteensä 19 kappaletta. Lausunnon antoivat valtiovarainministeriö, puolustusministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto, Tulli, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Suomen Varustamot ry, Suomen Laivameklariliitto ry, Suomen Konepäällystöliitto, Keskuskaupakamari, HaminaKotka Satama Oy, Fertilog Oy, Neste Oyj, Royal Caribbean Cruises Ltd., RASILA ry, Elinkeinoelämän Keskusliitto ry, Suomen Satamaliitto, Helsingin Satama Oy ja Metsäteollisuus ry. Lisäksi sisäministeriön rajavartio-osasto ja Suomen Yrittäjät toimittivat sähköpostitse muutamia yleisiä kommentteja.

Lausunnoissa esitetyt näkemykset jakautuvat pääpiirteissään kahteen eri ryhmään. Osa lausunnonantajista on sitä mieltä, että nykyinen väylämaksumalli on pääpiirteissään toimiva, mutta vaatisi kehittämistä. Osa taas on sitä mieltä, että väylämaksu tulisi kokonaan poistaa ja väylien ylläpito ja jäänmurto kustantaa suoraan valtion budjetista. Seuraavissa kappaleissa esitetään tiivis yhteenveto lausunnoissa esitetyistä näkemyksistä.

Sisäministeriön rajavartio-osastolla ei ollut erityistä lausuttavaa asiassa. He halusivat kuitenkin nostaa esille ajatuksen siitä, että energiatehokkaille ja ympäristöystävällisille aluksille voisi pohtia porrastettua väylämaksua aiheutuvien päästöjen mukaan. Edellä mainitun tyyppiset alukset voisivat kuitenkin joutua turvautumaan enemmän jäänmurtopalveluihin, mistä aiheutuvaa kustannusta tulisi harkita helpotettavan väylämaksujärjestelmällä.

Suomen Yrittäjillä ei myöskään ollut asiassa lausuttavaa, mutta he halusivat yleisesti todeta, että teollisuuden kansainvälisestä kilpailukyvyystä on tärkeää huolehtia ja kilpailua vääristäviä ja kansantaloudellisesti tehottomia tukia tulisi välttää.

Puolustusministeriö pitää lausunnossaan tärkeänä nykytilan säilyttämistä ja korostaa erityisesti sellaisten toimien tärkeyttä, joilla varmistetaan meriväylien ylläpitoon riittävät resurssit kaikissa valmiustiloissa huoltovarmuuden ylläpitämiseksi.

Valtiovarainministeriö (VM) nosti lausunnossaan esille väylämaksun perustuslaillisen luonteen valtion verona. Väylämaksulaki täyttää VM:n näkemyksen mukaan ne lain tasoiset edellytykset, joita verolta edellytetään, ja näiden edellytysten täyttyminen tulisi varmistaa myös jatkossa, jos väylämaksujärjestelmää uudistetaan. Lisäksi väylämaksun tulee täyttää EU-lainsäädännössä edellytetyt reunaehdot riippumatta siitä, säilyykö väylämaksu edelleen veron luonteisena vai muuttuuko se vastikkeelliseksi maksuksi. VM ehdottaa, että rikkidirektiivin todelliset kustannukset varustamoille tulisi selvittää ja verrata niitä alennetun väylämaksun myötä valtiolle aiheutuneeseen tulonmenetykseen. Näin voitaisiin arvioida, onko alennus ollut perusteltu ja onko sitä perusteltua edelleen jatkaa. Lopuksi VM lausuu, että jos ympäristönäkökohdat halutaan jatkossa ottaa paremmin huomioon väylämaksussa, tulisi hankkia lisäselvitystä siitä, minkä tyyppisten alusten päästöt ovat merkittäviä ja onko väylämaksua mahdollista kehittää päästöjen osalta ohjaavaan suuntaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi pitää nykyistä väylämaksumallia järkevänä siltä osin kuin se kannustaa käyttämään korkean jääluokan aluksia. Epäkohtana Trafi pitää sitä, että nykyjärjestelmä ei kannusta uusien ympäristöteknologioiden kehittämiseen ja käyttöönottoon. Lisäksi voitaisiin selvittää ympäristöperusteisten alennusten käyttömahdollisuutta. Päästöjen huomioiminen väylämaksussa voisi kannustaa vähäpäästöisempien alusten suunnitteluun ja päästöjä vähentävien laitteistojen käyttöön. Hallinnollisen taakan välttämiseksi päästöt tulisi huomioida jo nykyisin kerättävän tiedon perusteella. Trafin mukaan väylämaksuilla katettavissa kuluissa tulisi nykyisin huomioitujen kulujen lisäksi ottaa huomioon myös muut viranomaisille aiheutuvat kustannukset, kuten esim. satamavaltiotarkastuksista ja muista valvontatoimenpiteistä aiheutuvat kustannukset.

Tullin näkemyksen mukaan nykyinen väylämaksujärjestelmä toimii pääpiirteissään hyvin. Tulli viranomaisena vastaa väylämaksun kantamisesta ja väylämaksulainsäädännön soveltamisen oikeellisuudesta ja yhdenmukaisuudesta. Tullin mukaan väylämaksujen keräämisessä käytettävää Portnet-järjestelmää voisi kehittää maksujärjestelmän automatisoinnin osalta. Väylämaksulainsäädäntöä voisi myös täsmentää vajaalastialennuksen ja verokynnyksen osalta tietyissä tilanteissa sekä tiettyjen määritelmien osalta erilaisten tulkintatilanteiden vähentämiseksi. Tulli katsoo, että ympäristönäkökohtien tarkempi huomioiminen väylämaksussa edellyttäisi tarkkaa alusten ympäristöluokitusta ja valvontaa sekä alusten päästöjen ja polttoainekulutuksen seurantaa, mikä edellyttäisi suuria muutoksia nykyjärjestelmään. Nykyinen jääluokkiin perustuva malli on Tullin näkemyksen mukaan selkeä ja yksinkertainen ja sillä pystytään varmistamaan alusten turvallisuus ja ympäristöystävällisyys. Ympäristöohjaavuus toteutuu jo nykyisin tehokkaasti.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto keskittyy lausunnossaan ympäristönäkökohtiin ja antifouling-valmisteisiin, joita osa aluksista käyttää rungoissaan. Kyseiset aineet sisältävät pysyviä tehoaineita, jotka kertyvät sedimentteihin meressä. Virasto kuitenkin toteaa, että antifouling-valmisteisiin liittyvät mahdolliset ongelmat koskevat enemmän satamia kuin laivaväyliä.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus esittää lausunnossaan, että meriliikenteen ja elinkeinoelämän kustannuksia ei tulisi jatkossa nostaa, vaikka väylämaksujen puolittaminen päättyy vuoden 2018 lopussa. Kuitenkin tulevaisuudessa tulisi huolehtia siitä, että paremman jääluokan aluksille (1AS ja 1A) kompensoitaisiin väylämaksussa entistä enemmän aluksen kalliimpi hankintahinta ja suuremmat käyttökustannukset. Ahvenanmaan maakunnan hallitus kannattaa ympäristönäkökohtien huomioimista väylämaksussa, mutta varoittaa samalla raskaasta ja byrokraattisesta sääntelystä.

Suomen Varustamot ry pitää hyvänä nykyistä väylämaksujärjestelmän mallia, jossa maksujen suuruus on porrastettu aluksen jääluokan mukaan. Suomen Varustamot esittää, että parhaimpien jääluokkien (1AS/1A) kohdalla väylämaksujen puolitusta tulisi jatkaa myös vuoden 2018 jälkeen. Kustannusten kattamiseksi ehdotetaan puolituksen lopettamista alemmille jääluokille tai laskelmien mukaan perusteltua korotusta niille. Toimenpide tehostaisi entisestään nykyistä ohjausvaikutusta. Lisäksi Suomen Varustamot esittää, että käyntikertaleikkurit tulisi puolittaa edellä mainittujen parempien jääluokkien osalta. Epäkohtana nykyisessä järjestelmässä pidetään sitä, että paremman jääluokan alukset maksavat valtaosan, lähes 60 prosenttia, kaikista väylämaksuista. Ympäristönäkökohtia voisi huomioida paremmin osoittamalla sanktion niille risteilyaluksille, jotka eivät jätä jätevesiään satamien jätevesijärjestelmiin. Tulevaisuudessa tulisi alentaa sellaisten alusten väylämaksuja, jotka ovat EEDI:stä vapautettuja.

Suomen Laivameklariliitto ry esittää lausunnossaan, että nykyinen väylämaksujärjestelmä toimii pääosin tyydyttävästi. Käyntikertaleikkuriin ehdotetaan kuitenkin aluskohtaisen vapautuksen lisäksi toimijakohtaista vapautusta. Nykyisen mallin esitetään olevan ongelmallinen sellaisten toimijoiden kannalta, jotka liikennöivät säännöllisesti Suomeen hyvän jääluokan aluksilla, mutta suuren alusmäärän vuoksi he eivät hyödy käyntikertaleikkurista. Lisäksi vajaalastialennukseen ehdotetaan sellaista muutosta, että lastauskapasiteetissa pitäisi huomioida vain se osa lastista, joka lastataan tai puretaan Suomessa. Kuitenkin kilpailukyvyyn sekä ulkomaankaupan kannalta olisi lausunnossa esitetyn mukaan parasta luopua väylämaksuista kokonaan. Talviliikennerajoituksilla voitaisiin estää talviliikenteeseen sopimattomien alusten liikennöinti.

Suomen Konepäällystöliiton näkemyksen mukaan nykyinen väylämaksujärjestelmä on toiminut hyvin. Väylämaksuilla kerättävien tulojen tulisi kattaa jäänmurtajien palvelut, luotsaustoiminnan sekä meriväylien kunnossapidon kustannukset. Ympäristönäkökohdat voitaisiin ottaa jatkossa huomioon maksujen porrastuksessa ja esimerkiksi ympäristöystävällisten polttoaineiden käyttäminen voisi oikeuttaa alempaan väylämaksuun.

Neste Oyj:n näkemyksen mukaan nykyinen väylämaksujärjestelmä kannustaa varustamoja investoimaan korkean jääluokan aluksiin, mikä vähentää jäänmurtopalveluiden tarvetta. Neste Oyj pitää kuitenkin ongelmallise-

na, että 1AS- ja 1A-jääluokan alukset maksavat yli puolet koko väylämaksukertymästä. Tämän takia itsenäisesti jäissä liikkuvilla aluksilla tulisi olla alempi käyntileikkuri (5 kertaa). Lausunnossa esitetyn mukaan itsenäisesti jäissä kulkevia aluksia tulisi tukea laajemmin. Yli 1 m jäätä murtavat alukset on vapautettu EEDI-vaatimuksista ja tällaisten alusten väylämaksut tulisi puolittaa ja laskea käyntileikkuri viiteen käyntiin tai jopa vapauttaa alus kokonaan väylämaksusta.

Keskuskauppakamarin lausunnon mukaan väylämaksu rasittaa sekä vientiä, tuontia että kauttakulkuliikennettä. Lausunnon mukaan väylämaksujärjestelmä ei ole oikeudenmukainen erilaisten käyttäjien näkökulmasta, sillä se sisältää sisäisen subvention elementtejä. Nykyisen järjestelmän katsotaan suojaavan jäävahvistettua kalustoa sekä tiheätä Tallinnan ja Ruotsin liikennettä, jossa alukset vaihtuvat harvoin. Nykyjärjestelmä suosii myös pitkän ja kalliisti hoidettavan väylän satamia, koska maksu ei riipu väylän pituudesta tai kunnossapitokuluista. Alusten jäissä kulusta voidaan lausunnon mukaan kuitenkin huolehtia talvimerenkulun rajoituksilla, jotka suosivat korkeaa jääluokkaa ja toimivaa talviliikennejärjestelmää. Lausunnon mukaan väylämaksu on merkittävä kaupaneste. Lisäksi väylämaksun määräytymisperusteet ovat vaikeaselkoiset. Kolmanneksi nykyisen väylämaksujärjestelmän takia Suomen reitti ei ole kilpailukykyinen transitoliikenteessä. Väylämaksu ei myöskään edistä EU:n valkoisen kirjan mukaisten ympäristöystävällisten kuljetusmuotojen käyttöä. Merenkulun väylämaksun katsotaan myös nostavan yritysten logistiikkakuluja. Keskuskauppakamari esittää, että väylämaksu pitäisi poistaa kokonaan ja väylänhoito ja jäänmurto korvata suoraan valtion budjetista. Ympäristöohjauksen katsotaan toteutuvan muun sääntelyn, esim. rikkidirektiivin kautta. Lopuksi lausunnossa esitetään vielä, että väylämaksusta tulisi ainakin eriyttää jäänmurto.

HaminaKotka Satama Oy esittää lausunnossaan, että Suomen väylämaksujärjestelmä on raskas ja kallis. Väylämaksun puolituksella Suomen teollisuuden ja kaupan logistisia kustannuksia on saatu lähemmäs kilpailijamaiden tasoa. Lausunnossa esitetään, että väylämaksu tulisi poistaa kokonaan. Väylämaksun poistaminen johtaisi lausunnon mukaan liikenteen lisääntymiseen ja sitä kautta verotulojen kasvuun, mikä lopulta kompensoisi väylämaksujen poiston. Ympäristönäkökohdat tulevat lausunnon mukaan huomioiduksi muun lainsäädännön kautta. Jäänmurto tulisi rahoittaa verorahoilla valtion kassasta.

Fertilog Oy esittää lausunnossaan, että väylämaksu tulisi poistaa käytöstä. Perusteluna lausutaan mm. että väylämaksujärjestelmä on rakennettu elinkeinotueksi siten, että se suosii tiettyjä varustamoja ja elinkeinoja ja syrjii tietoisesti joitakin elinkeinoja rasittaen vientiteollisuutta ja sitä palvelevaa logistiikkaa. Väylämaksujen poistamisen katsotaan lisäävän teollisuuden, logistiikan ja satamien kilpailukykyä, vientituloja ja muita verotuloja ja maksuja. Lisäksi Fertilog Oy esittää, että väylämaksujen poistamista voisi kokeilla kokeiluluonteisesti kahdessa satamassa, Kokkolassa ja Hamina-Kotkassa.

Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCCL) esittää lausunnossaan, että risteilyliikenteen toiminnan ja suunnittelun kannalta järjestelmän pysyvyys ja vakaus on äärimmäisen tärkeää. Siksi pysyvän väylämaksuratkaisun saaminen olisi tervetullutta. Risteilyaluksiin kohdistuvat väylämaksujen vähenykset lisääisivät Helsingin sataman houkuttelevuutta pysähdyspaikkana.

Mahdolliset väylämaksutulojen vähennykset tulisi kompensoitua lisääntyneen turismin myötä. RCCL pitää ongelmallisena, että risteilyalukset maksavat väylämaksun kautta myös jäänmurron kustannuksia, vaikka eivät niitä palveluja koskaan käytä. Väylämaksun tulisi vastata palvelun käyttämisestä syntyneitä kustannuksia. RCCL esittää, että jäänmurto tulisi erottaa väylämaksusta. Vaihtoehtoisesti RCCL ehdottaa maksujen alentamista Helsingin sataman osalta, sillä se toimii kansainvälisen risteilyliikenteen osalta pääsatamana Suomessa.

Rannikko- ja sisävesiliikenteen työnantajajhdistys RASILA ry:n lausunnossa esitetään, että nykyinen väylämaksulaki sisältää tiettyjä elementtejä, jotka kohtelevat koti- ja ulkomaanliikennettä eri tavoin. Lisäksi lausunnossa kritisoidaan Tullin tulkintakäytäntöä koskien väylämaksulain soveltamista ja esitetään, että lain tulkintaa koskevia erimielisyyksiä joudutaan korkeimmassa hallinto-oikeudessa asti. RASILA ry pitää ongelmallisena sitä, ettei kotimaanliikenteessä saa vajaalastihyvitystä. Lisäksi ulkomaanliikenteessä vajaalastihyvitystä katsotaan tulkittavan epäselvällä tavalla. Tämän vuoksi ulkomaisten kilpailijoiden katsotaan maksavan vähemmän samasta kuljetuksesta. Lausuntonsa lopussa RASILA ry kysyy, miksi kotimaanliikenteeseen ja kotimaan teollisuuteen kohdistetaan korkeampia kustannuksia.

Metsäteollisuus ry:n lausunnossa kiinnitetään huomiota metsäteollisuusalan korkeisiin logistiikkakustannuksiin. Lausunnon mukaan väylämaksujen määräaikainen puolitus on ollut hyvä ratkaisu ja vähentänyt vuonna 2015 voimaan tulleen rikkidirektiivin aiheuttamia kustannusvaikutuksia. Myös väylämaksujärjestelmän alueellista tasapuolisuutta pidetään kannatettavana. Ongelmallisena pidetään nykyisen väylämaksujärjestelmän käyntikertaleikkuria ja siitä aiheutuvaa epätasa-arvoista kohtelua eri alusliikennemuotojen välillä. Metsäteollisuus ry:n näkemyksen mukaan väylämaksujärjestelmän uudistamisen sijaan tavoitteena tulee olla monimutkaisesta väylämaksujärjestelmästä luopuminen ja jäänmurron rahoittaminen suoraan valtion talousarviosta.

Suomen Satamaliitto ry:n lausunnon mukaan nykyinen väylämaksujärjestelmä useine alus- ja lastityyppikategorioineen sekä käyntikertaleikkureineen on muodostunut monimutkaiseksi palapeliksi, jonka sisältöön voidaan puuttua vain minimaalisesti rikkomatta eri toimijoiden keskinäistä kilpailuasetelmaa. Tämän takia voidaan lausunnon mukaan järjestelmään tehdä vain kosmeettisia muutoksia tai sitten vaihtoehtona on luopuminen nykyjärjestelmästä ja siihen liittyvistä ohjauskeinoista kokonaisuudessaan. Lausunnon mukaan suurin kritiikki kohdistuu väylämaksujärjestelmän veroluonteisuutta kohtaan, sillä järjestelmä ei kohtele eri toimijoita tasapuolisesti vaan muistuttaa vahvan ohjausluonteensa vuoksi enemmän maksujärjestelmää, joka ei kuitenkaan perustu ”käyttäjää maksaa” -periaatteeseen muutoin kuin ehkä jääluokitusten osalta. Lisäksi lausunnossa esitetään kritiikkiä valtiota kohtaan koskien vesiväylien kehittämistä ja meriväylien syventämistä. Väylämaksulla kerättävä tulo ei kritiikin mukaan näytä realisoituvan väylämaksujärjestelmän tavoitteiden mukaisesti vesiväylien kehittämisessä.

Lausunnossa esitetään, että koska väylämaksujärjestelmän veroluonteisuus ja sisäinen rakenne eivät vastaa liikenteen hinnoittelussa yleisesti nousussa olevia trendejä, olisi perusteltua pohtia koko väylämaksujärjestelmän oikeutusta ja tavoitteita. Talvimerenkulun osalta lausunnossa kiinni-

tetään huomiota siihen, että teollisuus, jonka toiminta perustuu ympäri vuoden toimiviin kuljetuksiin, sitoo alusten jääluokkavaateet rahtikuljetusten sopimusehdoissa, minkä vuoksi väylämaksujärjestelmän jääluokkaporastukset eivät ole ainoa talvimerenkulun edellytyksiä ohjaava tekijä. Lausunnossa otetaan esille myös vireillä oleva liikenteen ohjauspalveluiden yhtiöittäminen sekä parlamentaarisen liikenneverkkojärjestelmän työ. Meriliikenteen hinnoittelu- ja rahoituskysymyksiä ei tulisi lausunnon mukaan ratkaista irrallaan muiden liikennemuotojen hinnoittelu- ja palveluajattelusta. Tähän vielä lisätään, että jäänmurtopalvelut tulisi Suomessa järjestää eräänlaisena peruspalveluna sitä tarvitseville aluksille ja rahdinantajille.

Lopuksi Suomen Satamaliitto ry esittää, että nykymuotoisista väylämaksuista luovutaan kokonaan ja jäänmurron avustuspalvelut turvataan sitä tarvitseville valtion budjetista. Ympäristöperusteinen ohjaus toteutuu riittävästi kansainvälisen sääntelyn kautta, joten erilliselle ohjaukselle ei lausunnon mukaan ole tarvetta.

Helsingin Satama Oy esittää lausunnossaan nykyisen väylämaksujärjestelmän merkittävimpinä epäkohtina neljää eri seikkaa. Ensinnäkin kansainväliseen risteilijäliikenteeseen kohdistuu lausunnon mukaan liian suuri maksutaakka, kun otetaan vielä huomioon, että risteilijöiden käynnit tapahtuvat avovesikautena, jolloin jäänmurtopalveluita ei tarvita. Tältä osin väylämaksujen puolituksella on ollut kilpailukykyyn positiivinen vaikutus ja kansainvälinen risteilyliikenne on kehittynyt Helsingin sataman kannalta positiivisesti. Toisena ongelmana lausunnossa nostetaan esille väylämaksujen kustannusvastaavuuden puuttuminen ja väylänpitoon liittyvät rajanveto-ongelmat. Väylämaksujen veroluonne yhdessä väylämaksujärjestelmään liittyvien tulojen ja menojen kohtaamattomuuden kanssa koetaan ongelmalliseksi. Lisäksi lausunnossa nostetaan esille rajanveto-ongelmat valtion ja muiden vesiväylänpitäjien vastuulla olevien vesiväylien osalta. Kolmanneksi lausunnossa nostetaan esille väyläinvestointien rahoitukseen liittyvät ongelmat kilpailutilanteessa. Muissa huomioissa kiinnitetään vielä huomiota aluskohtaiseen käyntikertaleikkuriin, joka ei huomioi tarvetta vaihtaa alusta tietyllä reitillä vuoden aikana tai tilannetta, jossa reittejä liikennöidään usealla samankaltaisella aluksella. Lopuksi Helsingin Satama Oy esittää, että nykymuotoisista väylämaksuista luovutaan kokonaan tai vähintäänkin kesäkaudella tapahtuvan kansainvälisen risteilyliikenteen osalta. Lisäksi lausunnossa esitetään vielä, että valtion meriväylien ylläpidossa ja erityisesti investointihankkeissa jatkettaisiin hankkeiden rahoitusta valtion varoista kohdellen keskenään kilpailuasemassa olevia toimijoita tasapuolisesti. Helsingin satamalla on lausunnon mukaan valmiudet vastata meriväylänpidosta myös nykyisellä valtion väyläosuudella, mikäli valtion väylämaksut poistuisivat

Elinkeinoelämän keskusliitto EK esittää lausunnossaan ensisijaisesti väylämaksun poistamista kokonaan. Lausunnossa esitetyn näkemyksen mukaan meriväylät ja niiden ylläpito ovat valtion perusinfrastruktuuria. Samaten lausunnossa esitetään, että jäänmurtopalvelut ovat osa liikennejärjestelmän perusinfrastruktuuria, kuten muutkin väylät ja niiden ylläpito. Tällöin ne tulisi rahoittaa suoraan valtion talousarviosta. Merenkulun ympäristöohjauksen katsotaan toteutuvan kansainvälisen sääntelyn kautta tehokkaasti eikä päällekkäistä ohjausta pidetä toivottavana. EK:n lausunnossa nostetaan esille seuraavat teemat, joihin väylämaksujen uudistamista käsittelevässä työryhmässä tulisi keskittyä: Meriliikenteen tehokkuuden edistämi-

nen, meriliikenteen markkinan hyödyntäminen, globaalien uudenlaisten palvelukonseptien edistäminen Itämerellä, yritysten kilpailukykyyn parantaminen, ulkomaankauppaa käyvien yritysten toiveiden tarkempi selvittäminen ja niihin vastaaminen sekä pullonkaulojen poistaminen. Lisäksi EK esittää, että yritysten toimintaympäristön vakauttamiseksi lähivuosiksi, väylämaksujen puolittamista tulisi ainakin jatkaa vuoden 2019 loppuun saakka.

Lisäksi Royal Caribbean Cruises Ltd. ja Elinkeinoelämän keskusliitto korostavat lausunnoissaan toimintaympäristön vakauden merkitystä yrityksille. Myös Suomen Satamaliitto ry nostaa lausunnossaan esille jatkuvan epävarmuuden, joka liittyy väylämaksujen tulevaan kustannusrasitukseen yrityksille. Väylämaksujen osalta pitäisi lausunnon antajien mukaan saavuttaa selkeä ja pitkäkestoinen ratkaisu, jotta yritykset voivat rauhassa suunnitella tulevaa liiketoimintaansa.