

27.12.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

johanna.sarkijarvi@lvm.fi

Merenkulun väylämaksujen uudistaminen

LVM on asettanut työryhmän valmistelemaan merenkulun väylämaksujen uudistamista toimikaudeksi 6.11.2017 – 31.3.2017 sekä parlamentaarisen, liikenneverkon rahoitusta arvioivan, työryhmän toimikaudeksi 28.2.2017-28.2.2018.

Ensin mainitun tehtäväksi on annettu mm. *wäylämaksujärjestelmän rakenteellisen uudistuksen tarpeen arvioiminen vaihtoehtoiseen sekä päivittää selvitys wäylämaksun alentamisen vaikutuksista.*

Jälkimmäisen tehtäväksi on määritetty mm. *kustannustehokkaan, pitkäjänteisen ja tarkoituksenmukaisen suunnitelman luominen wäyläverkon kehittämiseksi ja rahoitukselle*

Helsingin satamasta ja wäylämaksuista

Helsingin satama on Suomen ulkomaankaupan pääsatama, jonka kautta kulkee vuonna 2016 Turun yliopiston tekemän arvion mukaan noin 45 miljardin euron arvosta tavaraa, joka vastaa noin puolta ulkomaankaupan arvosta. Satamaan liittyvät toiminnot työllistävät kerrannaisvaikutuksineen arviolta 15 000 henkilöä ja satamaan liittyvien toimintojen taloudellisen kokonaisvaikutuksen arvo on noin 2,6 miljardia euroa vuodessa.

Ulkomailta Suomeen saapuu noin 24 000 aluskäyntiä vuodessa, joista Helsingin satamissa käy noin 35 prosenttia. Helsingin satamien alusliikenne on lähes kokonaan tiheää linjaliikennettä jääolosuhteisiin kehitetyllä aluskalustolla, joka mahdollistaa myös pääosin avustamattoman talvimerenkulun.

Helsingin Satama Oy:n omien selvitysten mukaan Helsingin satamien alusliikenteestä kerätään arviolta 15 miljoonaa euroa valtion wäylämaksuja vuosittain tämänhetkisen 50% alennuksen ollessa voimassa. Tästä kansainvälisen risteilyliikenteen osuus on noin 4 miljoonaa euroa.

Valtiontalouden tarkastusviraston toiminnantarkastuskertomuksessa 182/2009 todetaan rannikon kauppamerenkulun wäyliä ylläpitokustannukseksi ilman jäänmurtoa ja investointeja noin 4 200 euroa/kilometri vuodessa. Indeksikorjattuna 2016 tämä on noin 5 000 euroa/kilometri, josta laskettuna Helsingin Satamaan johtavien wäyliä osuus on noin 0,4 miljoonaa euroa vuodessa.

27.12.2017

Merkittävimmät epäkohdat väylämaksujärjestelmässä Helsingin Satama Oy:n näkökulmasta**1. Kansainvälisen risteilijäliikenteen väylämaksujen kilpailukyky**

Kansainvälisen risteilijäliikenteen aluskäyntejä Helsingin satamiin toteutui 266 kappaletta vuonna 2017. Kaikki käynnit toteutuivat avovesikautena. Valtio peri aluksista arviomme mukaan noin 4 miljoonan euron suuriset väylämaksut. Kyseessä olevan liikenteen osalta vallitsee kilpailutilanne toimivassa kansainvälisessä markkinassa Itämeren satamien kesken, jota väylämaksu vääristää tarpeettomasti.

Helsingin Satama Oy:n investoinnit, ilman Helsingin kaupungin toteuttamia rakenteita, kansainvälisen risteilyliikenteen kehittämiseen 2017-2018 ovat yhteensä noin 15 miljoonaa euroa.

Helsingin satamien osalta väylämaksualennuksen aikana kansainvälinen risteilyliikenne on kehittynyt positiivisesti, joka on osaltaan vaikuttanut päätettyihin investointeihin.

2. Kustannusvastaavuuden puuttuminen ja rajausten eroavaisuudet

Aiemmin 2000-luvulla voimassa olleeseen väylämaksulainsäädäntöön kirjattu periaate väylämaksujen keräämisestä väylien rakentamis- ja ylläpitokustannusten kattamiseksi loi selkeän periaatteellisen perustan väylärahoituksen mitoitukselle. Väylämaksujen veroluonteinen määräytyminen yhdessä väylänpidon tulojen ja menojen kohtaamattomuuden kanssa on ongelmallinen sekä käyttäjä maksaa – periaatteen että keskenään kilpailevien toimijoiden ja kuljetusreittien välillä.

Valtiontalouden tarkastusvirasto on raportissaan 182/2009 nostanut esiin myös väylänpidon taloudellisen informaation luotettavuuteen liittyviä ongelmia sekä valtion ja muiden vesiväylänpitäjien vastuulla olevien väylien väylänpidon rajanvedon selvän vaihtelun. Vastuuraja valtion ja sataman väylällä perustuu usein historiallisiin seikkoihin, mutta määrittää tällä hetkellä oleellisesti osapuolten taloudellisia vastuita. Teknisesti väylä on rajan molemmin puolin samanlainen ja satamalla on valmiudet vastata meriväylänpidosta kustannustehokkaasti, pitkäjänteisesti ja tarkoituksenmukaisesti myös nykyisellä valtion väyläosuudella, mikäli valtion väylämaksut poistuisivat.

3. Väyläinvestointien rahoituksen mahdollinen kilpailutilanteeseen liittyvä ongelma

Helsingin Satama Oy vastaa omalla vesiväyläosuudellaan toteutetun investoinnin rahoituksesta. Historiallisesti valtio on vastannut omasta investointiosuudestaan vuoteen 2017 saakka, jolloin valtion budjettiin on tuotu meriväylähankkeita periaatteella, jossa satamat vastaavat 100% omasta osuudestaan ja lisäksi vaihtelevilla summilla ja osuuksilla valtion väylän osuudesta. Muutoksella on vaikutus toimijoiden keskinäiseen asemaan kilpailussa.

4. Muita huomioita

Väylämaksujärjestelmän aluskäyntien määrään perustuva aluskohtainen leikkuri jättää nykyisellään huomioimatta riittävästi varustamon mahdollisuuden vaihtaa

27.12.2017

alusta tietyllä reitillä kalenterivuoden aikana sekä pidemmät reitit, joita liikennöidään useammalla keskenään samankaltaisella tai jopa samanlaisella aluksella. Tämä johtaa erikoisiin tilanteisiin, jossa väylämaksut määrittävät alusten siirtojen ajankohtia reiteiltä toisille.

Nykymuotoinen väylämaksujärjestelmä pääosin heikentää Suomen kilpailukykyä, sillä kustannusten jakautuminen tasaisesti ei tue tavaravirtojen ohjautumista luontaisesti taloudellisimmille ja tehokkaimmille kuljetusreiteille.

Helsingin satama Oy esittää lausuntonaan:

1. a) Nykymuotoisista väylämaksuista luovutaan kokonaan.
b) Nykymuotoisista väylämaksuista luovutaan kokonaan vähintään kesäkaudella tapahtuvan kansainvälisen risteilyalusliikenteen osalta.
2. Valtion meriväylien ylläpidossa ja erityisesti investointihankkeissa jatketaan hankkeiden rahoitusta valtion varoista kohdellen keskenään kilpailuasemassa olevia toimijoita tasapuolisesti. Satamalla on valmiudet vastata meriväylänpidosta myös nykyisellä valtion väyläosuudella, mikäli valtion väylämaksut poistuisivat.

Helsingin Satama Oy

Kimmo Mäki