

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi

## LAUSUNTO MERENKULUN VÄYLÄMAKSUJEN UUDISTAMISESTA

Viite: LVM/1774/05/2017

Lausuntoa oli pyydetty Satamaliitolta, mutta koska HaminaKotka Satama Oy ei kuulu Satamaliittoon haluaisi se lausua oman kantansa.

HaminaKotka Satama Oy esittää lausuntonaan seuraavaa:

### 1. Miltä osin nykyinen väylämaksujärjestelmä toimii hyvin?

Suomen väylämaksujärjestelmä on hyvin raskas ja kansainvälisesti ainutlaatuinen ja kallis. Puolitus on ollut parempi kuin ei mitään alennuksia. Suomen teollisuuden ja kaupan logistisia kustannuksia on saatu lähemmäs kilpailijamaiden tasoa. Transitoliikenteessä on pystytty pitämään asiakkaita Suomen reitillä, jotka täyden väylämaksun ollessa voimassa olisivat siirtyneet muille reiteille. Transitoliikenne puolestaan on parantanut Suomen viennin ja tuonnin tasapainoa.

### 2. Mitkä ovat väylämaksujärjestelmän merkittävimmät epäkohdat?

Yli 80 % Suomen ulkomaankaupasa kulkee meritse. Väylämaksut ovat Suomen itse itselleen luoma merkittävä kaupan este.

Mikäli väylämaksuja ei poisteta, Suomen ulkomaankauppa kärsii, tuotantoa siirtyy muualle ja työttömyys kasvaa. Väylämaksujen poisto on kilpailuneutraali tapa edistää suomalaista elinkeinoelämää eikä myöskään EU asiaan puutu, koska muilla mailla ei ko. maksuja ole. Väylämaksujen poisto rahoittaa valtion kannalta itse itsensä. Väylämaksujen takia Suomen reitti ei ole tällä hetkellä transitossa kilpailukykyinen. Kuitenkin jo vajaan kymmenyksen kasvu transitoliikenteen määrässä riittäisi kattamaan muina tuloina valtion nykyisin transitoliikenteeltä keräämät väylämaksutulot. Transitomäärän kaksinkertaistuminen riittäisi lisääntyneinä verotuloina kattamaan kaikki Suomen nykyiset väylänpito- ja jäänmurtokulut. Väylämaksuilla ei ole myöskään väitettyä ohjaavaa vaikutusta, jolla voitaisiin tukea suomalaisia varustamoja, jotka ovat investoineet vahvan jääluokan aluksiin. Talvimerenkulun nykyiset rajoitukset pitävät ohjauksesta huolen ja suosivat korkeaa jääluokkaa. Sitä paitsi suomalaiset varustamot voivat käyttää laivojaan jääluokkansa takia ympärivuotisesti vesillämme, mikä on jo sinänsä merkittävä kilpailuetu näille varustamoille.

3. Miten väylämaksujärjestelmää tulisi uudistaa vuodesta 2019 alkaen, kun väylämaksujen puolitus päättyy?

a. Yleiset kehittämissuositukset

Väylämaksut tulisi poistaa kokonaan ja saada Suomen elinkeinoelämä siten samalle viivalle kilpailijamaiden kanssa.

b. Miten ympäristönäkökohdat tulisi ottaa huomioon väylämaksujärjestelmässä, jos järjestelmää uudistetaan?

Ympäristönäkökohdat on jo huomioitu monessa eri lainsäädännössä. Toki kehitettävää on ja monia lainsäädännöllisiä tiukennuksia onkin EU:ssa valmisteilla. Mutta itse keksittyä väylämaksujärjestelmää ei ympäristön suojelemiseksi tarvita. Rikkidirektiivin myötä alukset maksavat polttoainekuluissaan tai rikkipesuri-investointien kautta ympäristönsuojelusta.

c. Miten jäänmurtopalveluiden käyttö tulisi ottaa huomioon väylämaksujärjestelmässä, jos järjestelmää uudistetaan?

Suomen jäänmurto toimii hyvin, mutta se pitäisi rahoittaa verovaroin niin kuin muissakin maissa ja niin kuin Suomessakin tiet ja rautatiet rahoitetaan. Jäänmurto on samalla lailla väylänhoitoa kuin lumityöt teillä ja rautateillä.



Kimmo Naski  
Toimitusjohtaja  
HaminaKotka Satama Oy