



22.12.2017

LVM/1774/05/2017

Merenkulun väylämaksujen uudistaminen

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä tarkastelee väylämaksujärjestelmän uudistamistarvetta 31.3.2018 mennessä. Työryhmä pyytää sidosryhmien näkemyksiä nykyisen järjestelmän kehittämiseksi.

Lausuntonaan Elinkeinoelämän keskusliitto EK esittää ensisijaisesti väylämaksun poistamista kokonaan. Meriväylät ja niiden ylläpito ovat valtion perusinfraa, eikä niiden kustannuksilla tulisi rasittaa ulkomaankauppaa käyviä yrityksiä. Väylämaksu on yrityksille lisäkustannus, jonka he maksavat merirahtien yhteydessä. Väylämaksua ei peritä Suomen lisäksi muissa maissa kuin Ruotsissa, jossa sen taso on ollut alhaisempi suhteutettuna maiden ulkomaankaupan volyyymiin.

Väylämaksun poistolla olisi positiivisia vaikutuksia ulkomaankaupan kilpailukykyyn, meriliikenteen tehokkuuteen, kiertotalouden toteutumiseen teollisuuden sivutuotteiden toimittamisessa edelleen käytettäväksi (matala-arvoisten lastien kuljettamisen kannattavuus), transitoliikenteeseen sekä risteilijämatkailuun.

Myöskään valtiontalouteen kohdistuva rasitetta ei voi pitää kohtuuttomana, sillä väylämaksua on peritty puolittuna 2015-2018. Näin valtiontaloudellinen sopeutuminen on käytännössä jo puoliksi omaksuttu.

Väylämaksujärjestelmä on voimakkaasti tiettyjä alustyyppisiä ja kuljetusjärjestelmiä suosiva, yksityiskohtainen ja monimutkainen. Sen kehittäminen yrityksistä tasapuolisesti kohtelevaksi nykyiseltä pohjalta tai puhtaalta pöydältä on osoittautunut vaikeaksi.

Väylämaksun rakenteen vaihtoehtoina on aiemmin tarkasteltu ainakin väylämaksun alueellistamista, hyötyjä maksaa -periaatetta, käyntikertakohtaista maksua ja ympäristöperusteista maksua. Maksun kohdentuminen muuttuisi kaikissa vaihtoehdoissa voimakkaasti, mikä luonnollisesti jakaa näkemyksiä alalla.

Tiina Haapasalo

27.12.2017

Esimerkiksi merenkulun ympäristösäädäntöä on uudistettu viimeisen viiden vuoden aikana voimakkaasti ja pääosa velvoitteista on globaalisti voimassa 2020-luvulle tultaessa. Meriliikenne on kuljetusmuodoista tehokkain myös ympäristönäkökulmista. Väylämaksujen ympäristöporrastaminen olisi päällekkäistä ohjausta, joka ulottuisi rajalliselle merialueelle ja vääristäisi markkinaa. Muun muassa 2012 tehdyissä selvityksissä todettiin, ettei maksujen ympäristöperusteiselle porrastamiselle ole tarvetta.

Työryhmä kysyy näkemyksiä vielä erikseen jäänmurtopalveluista. Elinkeinoelämän näkökulmasta jäänmurtaajat ovat liikennejärjestelmän perusinfraa, kuten muutkin väylät ja niiden ylläpito. Jäänmurron tasosta, järjestämisestä ja rahoituksesta vastaa valtio yleisillä verovaroilla. Valtion intressissä on siten saada aikaan rakenteet ja toimintamallit, jotka ovat mahdollisimman kustannustehokkaat. Jäänmurron kustannuksiin on nousupaineita operointikustannusten kallistumisen sekä kaluston uusimisen johdosta. Väylämaksua peritään noin 80 M€/v, josta noin puolet on jäänmurron kustannuksia.

Kun väylämaksun rakennetta tarkastellaan työryhmässä, tulisi keskittyä ainakin seuraavien tavoitteiden analysoimiseen ja ratkaisemiseen:

- **Meriliikenteen tehokkuuden edistäminen**, esimerkiksi suurempien aluskokojen tarjonnalla Itämerellä, avovesikauden hyödyntämisellä tai täydemmällä lasteilla ajamalla. Nyt useiden eri satamakäyntien yhdistäminen Itämerellä harvemmin käyväällä aluksella merkitsee uutta väylämaksua joka satamassa. Tämä saattaa estää lastin täydentämisen ja tehokkaan liikennöinnin. Tehokkuuden parantaminen on aina hyvä myös ilmasto- ja ympäristövaikutusten kannalta.
- **Meriliikenteen markkinan hyödyntäminen**, esimerkiksi laajemmalla alustarjonnalla eri merialueilla ja satamissa. Yrityksellä saattaa olla kauden aikana tarve muuttaa rahtausta laivauserien pienentämiseksi tai kasvattamiseksi. Alustarjontaa ei pääse hyödyntämään, jos muutoksesta tai lisääluksista syntyy uusi väylämaksusite. Väylämaksun aluskohtaisuus ja käyntikertaperusteisuus voivat siten estää alusten vaihdon tai lisäämisen ja markkinan joustavan hyödyntämisen.
- **Gloobaalien uudenlaisten palvelukonseptien edistäminen Itämerellä**, esimerkiksi valtameriliikenteen edellytyksiä parantamalla. Palvelukonsepti saattaa käsittää usean eri aluksen vuorottelun saman palvelun tuottamisessa. Tällaisilla aluksilla asiakkaita voi olla useassa maassa ja lastin määrä vaihdella satamittain. Tässäkin tapauksessa väylämaksun aluskohtaisuus ja käyntikertaperusteisuus voivat estävät konseptin taloudellisen hyödyntämisen.

Tiina Haapasalo

27.12.2017

- **Yritysten kilpailukyvyyn parantaminen** kaikilla markkinoilla ja meriliikennettä edellyttävien teollisten investointien edistäminen. Kansallisilla maksuilla ja veroilla on merkitys kilpailukyvyille ja yritysten sijoittumiselle.
- **Ulkomaankauppaa käyvien yritysten toiveiden tarkempi selvittäminen ja niihin vastaaminen.** Yritykset rahtaavat omaan liiketoimintaansa ja logistiikkansa parhaiten sopivien varustamoiden aluksia eripituisilla sopimuksilla. Yritykset päättävät palvelusta ja alustyypeistä tarkoituksenmukaisuuden perusteella. Heillä on siten paras tuntuma siihen, miten väylämaksu osaltaan vaikuttaa järjestelmän toimivuuteen ja kehittämistarpeisiin myös tulevaisuudessa.
- **Erityisesti pullonkaulojen poistaminen** niiltä kuljetuksilta, joiden kaupan toteutumisen esteenä on väylämaksun rakenne tai määrä.

Tehtävästä selvityksestä riippumatta Elinkeinoelämän keskusliitto esittää, että valtioneuvosto päättäisi mahdollisimman pian, viimeistään kevään kehysriihen yhteydessä jatkaa nykyistä väylämaksun puolitusta. Näin vakautettaisiin yritysten toimintaympäristöä lähivuosiksi. Väylämaksua peritään puolitettuna 2015-2018 ja näin otetaan huomioon kansainvälisen säädännön vaikutukset ulkomaankauppaa käyvien yritysten kilpailukykyyn meriliikenteessä. Koska säädäntö tasaveroistuu vasta vuoden 2020 alusta, olisi väylämaksun alennusta ja rataveron poistoa joka tapauksessa jatkettava vuoden 2019 loppuun saakka.

Kunnioittavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka



Jouni Hakala
Johtaja