



Kaisa Saario

LAUSUNTO 15.12.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Merenkulun väylämaksujärjestelmän uudistaminen (LVM/1774/05/2017)

Liikenne- ja viestintäministeriön on pyytänyt 21.11.2017 Keskuskauppamarin näkemyksiä merenkulun väylämaksujärjestelmän toimivuudesta ja kehittämisen tarpeista.

Väylämaksulakia sovelletaan Suomen aluevesillä kauppamerenkulkua harjoittaviin aluksiin. Väylämaksu suoritetaan, kun alus saapuu ulkomailta Suomen aluevesille tai suomalaisesta satamasta suomalaiseen satamaan. Keskuskauppamari lausuu kauppakamareita ja Keskuskauppamarin liikennevaliokuntaa kuultuaan liikenne- ja viestintäministeriön esittämiin kysymyksiin seuraavaa.

1. Miltä osin nykyinen väylämaksujärjestelmä toimii hyvin?

Merenkulun väylämaksu rasittaa sekä vientiä, tuontia että kauttakulkuliikennettä. Vuosina 2015-2018 nykyinen merenkulun väylämaksu on puolitettu yritysten kustannuskilpailukyvyn parantamiseksi. Puolitus päätös on osaltaan auttanut hillitsemään Suomen teollisuuden ja kaupan logististen kustannusten kasvuvauhtia.

Väylämaksujärjestelmä ei ole erilaisten käyttäjien näkökulmasta oikeudenmukainen vaan sisältää sisäisen subvention elementtejä. Tästä syystä ei voi todeta, että nykyjärjestelmä toimisi hyvin. Kuitenkin niiden käyttäjien näkökulmasta, jota järjestelmä suojaa, väylämaksujärjestelmä nähdään ymmärrettävästi myönteisemmin kuin niiden käyttäjien osalta, jota järjestelmä ei suojaa. Nykyinen järjestelmä suojaa kotimaista jäävahvistettua kalustoa sekä tiheätä Tallinnan ja Ruotsin liikennettä. Näissä alukset vaihtuvat harvoin ja todellinen väylämaksu matkaa kohti on hyvin pieni. Nykyinen järjestelmä suosii myös pitkän ja kalliisti hoidettavan väylän satamia, koska maksu ei riipu väylän pituudesta tai kunnossapitokuluista. Myös jäänmurtoa tarvitsevat voittavat suhteessa etelän satamiin.

Merenkulun väylämaksua on perusteltu sillä, että maksut myötävaikuttavat parempaan jäissä kulkuun. Talvimerenkulun nykyiset rajoitukset pitävät kuitenkin ohjauksesta huolen ja suosivat korkeaa jääluokkaa ja toimivaa talviliikennejärjestelmää.

2. Mitkä ovat väylämaksujärjestelmän merkittävimmät epäkohdat?

Merenkulun väylämaksun periminen sisältää useita epäkohtia.

Ensimmäiseksi globaalisti ja Itämeren alueella erityisesti merenkulun väylämaksu on merkittävä kaupaneste, sillä suurin osa Itämeren alueen maista ei väylämaksua peri.



Kaupan sujuvuuden vuoksi käytännöt Itämeren alueella eivät voi poiketa suuresti toisistaan. Suomen ei tule periä sellaisia viranomaismaksuja, joita muut Itämeren maat eivät peri tai perivät olennaisesti pienempinä. Suomen mahdollinen päätös lopettaa merenkulun väylämaksun puolitus ja palauttaa se entiselle korkealle tasolle, korostaisi maiden välisten käytäntöjen eroa entisestään.

Toiseksi merenkulun väylämaksun määräytymisperusteet ovat vaikeaselkoiset, mitä kuvastaa se kuinka vaikeaa oli alun perin määrittellä, miten väylämaksu puolitetaan. Järjestelmän selkeä epäkohta liittyy siihen, että maksun määräytymisperusteet vääristävät kilpailua yritysten välillä asettaen erilaisia lasteja ja aluksia eriarvoiseen asemaan (ks. myös kohta 1). Keskuskauppakamarin yleinen elinkeinopoliittinen linja on pyrkiä virtaviivaisiin ratkaisuihin, jotka eivät aseta eri toimijoita eriarvoiseen asemaan. Väylämaksujärjestelmän kärsijöinä ovat erityisesti avovesikaudella Suomessa kertaluontoisesti tai harvoin käyvät suuret jääluokattomat alukset, kuten isot risteilijät, isot bulkerit ja transitobulkkia kuljettavat alukset. Myös säännöllinen konttiliikenne, jossa linjalla olevat alukset vaihtuvat usein, kärsii suuresta maksusta/matka.

Kolmanneksi väylämaksujen takia Suomen reitti ei ole tällä hetkellä transitossa eli kauttakuljetuksissa kilpailukykyinen. Väylämaksun poisto nostaisi kauttakuljetusliikenteen määrää ja näin kompensoisi väylämaksujen poiston vaikutuksia valtion tuloihin. Periaatteessa jo vajaan kymmenyksen kasvu transitoliikenteen määrässä riittäisi kattamaan muina tuloina valtion nykyisin transitoliikenteeltä keräämät väylämaksutulot. Transitomäärän kaksinkertaistuminen riittäisi lisääntyneinä verotuloina kattamaan kaikki nykyiset merenkulun väylänpito- ja jäänmurtokulut.

Neljänneksi merenkulun väylämaksu ei edistä EU:n valkoisen kirjan mukaisten ympäristöystävällisten kuljetusmuotojen käyttöä. Euroopan unionin valkoisessa kirjassa todetaan tavoite edistää tavaraliikenteessä pitkiä, yli 300 kilometrin kuljetuksia vesi- ja raidekuljetuksina tiekuljetusten sijaan.

Viidenneksi merenkulun väylämaksu nostaa yritysten logistiikkakuluja. Koska Suomen ulkomaankaupasta valtaosa kulkee meritse, merikuljetusten kustannukset vaikuttavat voimakkaasti eri toimialoilla toimivien yritysten logistiseen kilpailukykyyn. Kansallisen logistiikkaselvityksen mukaan teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset ovat viime vuosina olleet nousukäyrällä. Keskuskauppakamarin mukaan ilman merenkulun väylämaksun puolitusta logistiikkakustannusten nousutrendi olisi jyrkempi. Kansallisen logistiikkaselvityksen ja Maailmanpankin logistiikkaindeksin tulosten sekä Keskuskauppakamarin valtakunnallisen Alueiden kilpailukyky-selvityksen yritysnäkemyksen perusteella valtion pitäisi olla ehdottoman varovainen toimissa, joilla heikennetään yritysten logistista kilpailukykyä suhteessa kilpailijamaihin.



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

a. Yleiset kehittämisehdotukset.

Keskuskauppakamarin mukaan merenkulun väylämaksu pitää poistaa kilpailua vääristävänä ja yritysten logistiikkakustannuksia nostavana kokonaan ja pysyvästi ja väylänhoito ja jäänmurto korvata budjetista suoraan vallitsevan kansainvälisen käytännön mukaisesti (ks. kauppakamarien yhteinen kannanotto väylämaksun poistamiseksi ja Keskuskauppakamarin liikennevaliokunnan vaikuttamissuunnitelma). Suomi hyötyisi väylämaksujen pysyvästä poistamisesta, sillä se parantaisi Suomen logistisen toimintaympäristön kilpailukykyä ja ulkomaankaupan tasapuolisia toimintaedellytyksiä.

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

Ympäristönäkökohdat on jo huomioitu monessa eri lainsäädännössä. Ympäristöohjaus ei ole erikseen tarpeen väylämaksujärjestelmää uudistettaessa. Rikkidirektiivin myötä alukset maksavat myös polttoainekuluissaan tai rikkipesuri-investointien kautta ympäristönsuojelusta.

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

Väylämaksusta tulisi eriyttää ainakin jäänmurto. Sinänsä väylämaksua ja jäänmurtoa ei nykyisinkään ole periaatteessa sidottu keskenään, koska väylämaksu on vero. Jäänmurto pitäisi kattaa valtion budjetista kuten teiden ja raiteiden talvikunnossapidon osalta tehdään.

KESKUSKAUPPAKAMARI

Leena Linnainmaa
Varatoimitusjohtaja