

Asia: VN/20587/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi väylämaksun puolituksen jatkamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Sisävesiliitto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto koskien asiaa VN/20587/2023 ”Luonnos hallituksen esitykseksi väylämaksun puolituksen jatkamisesta.”

Yhteenveto

Väylämaksuja kerätään nykyjärjestelmän mukaisesti osalta valtakunnan noin 10 miljoonasta laivamatkustajasta ja noin 100 miljoonasta tonnista merivientiä ja tuontia.

Valitettavasti heti alkuun on todettava, kun väylämaksuhistoriaa väylämaksujen muutoksista on valmisteltua ja niistä päätetty: väylämaksuista on kehittynyt poliittista vaikuttamista, jopa ”kikkailua” 2000 luvun aikana.

Väylämaksuja on perusteltu kannettavaksi vastaamaan väylien kunnossapidosta johtuvia kuluja.

Väylämaksu politiikalla on kuitenkin toteutettu ns. ”Suomi on Saari” liikennemallin liikennepoliittikkaa, jolla on vahvistettu ja edelleen vahvistetaan sitä ja erotetaan Suomi EU liikennepoliittisista liikennemuoto siirto tavoitteista, joilla vesiliikennettä olisi voitu aktiivisesti kehittää -vaihtoehtona Suomi on Saari -raide ja maantieliikenne kehittämistavoitteista, joita pelkällä meriliikenteen väylämaksualennuksilla -ilman sisävesiliikenteen kehittämistä, aktiivisesti tuetaan.

Väylämaksu keskustelu on ollut osana maamme liikennepoliittista keskustelua, jolla on erityisesti onnistuttu omana osanaan hämärtämään meriliikenteen ja merenkulun kahden liikennemuodon meri ja sisävesiliikenteen ominaispiirteitä ja vahvuuksia.

Väylämaksujen jatkuvalla tutkimisilla ja niiden hallituskausittaisilla, ns. väliaikaisilla pienentämisillä on voitu antaa meriliikenteen maaosapuolten toimijoille, aina tarvittaessa, signaali hallituksen myötämielisestä suhtautumisesta poliittisesti valitun ”Suomi on Saari” liikennemallin edistämisiin.

”Suomi on Saari” liikennemalli tarkoittaa erityisesti liikennemallia, jossa maamme vienti ja tuonti hoidetaan maksimaalisesti rannikkosatamien kautta, merilaivakuljetuksin, ei lähimeriliikenteen ja sisävesiliikenteen yhteiskuljetuksina ilman rannikkosatamalaivauksen tuomia lisätöitä ja kustannuksia.

Poikkeukseksi hyväksyttiin Saimaan syväväyläliikenne ja sen kehittäminen meriliikennetavoitteisesti.

Saimaan syväväylä liikenteen avulla valtio on voinut jatkaa liikennepoliittista toimintaansa pelkkien meriklusteri ja meriliikenne strategioiden mukaisesti, tuottamatta valtiolle kokonaisvaltaista Vesiliikennepoliittista ohjelmaa, jossa olisi mukana molemmat EU:ssa tunnustetut, tutkitut ja tuetut vesiliikennemuodot, vastoin Suomen vastakkaisia valintoja joissa valtio ei tunnista sisävesiliikennettä omaksi liikennemuodokseen, ei tutki sitä eikä hae eikä tue yksittäisten toimijoiden hakemuksia EU sisävesikehittämishankkeisiin.

kaksi vesiliikennemuotoa ovat:

Meriliikenne

mikä jaetaan edelleen kahteen eri osaan lähimeriliikenne ja meriliikenne

ja

Sisävesiliikenne

Liikennepoliitiikan-ilman sisävesiliikenteen aktiiviista kehittämistä- avulla tuotetut ongelmat ovat moninaisia.

Suurin ongelma on 9 Järvi Suomen alueen vesiliikenteen alueellisen tavoitettavuuden toteutettavuuden laiminlyönnin vaikutusten näkymisissä, maakunnan viennin ja tuonnin liikenne logistiikan kalleutena, mitkä voidaan selkeästi todeta, kaikesta teollisuuden sijoittumiskartoista ja toiminnan taloudellisista kuvaajista

Ongelma on onnistuttu median avulla kääntämään ”Suomi on Saari” liikennemallin lobbaajien ja edunsaajien toimesta päinvastaisiksi siten, että sisämaan alueet esitetään heikkoina rannikkoalueiden elätettävänä alueina, joita artikkeleita lukien sisävesiliikenteen kehittäminen ei edes tule kenenkään mieleen :

Nämä maakunnat elättävät muuta Suomea – Uusimaa ei ole vertailussa kärkisijoilla | Tekniikka&Talous (tekniikkatalous.fi)

Vaikka tilanne on juuri päinvastainen:

Liikennepoliittisilla päätöksillä tietoisesti kasvatettu raide ja maantieliikenteitä pelkästään kehitettäessä, rannikko alueiden satamien takamaita ja kehitystä niin että on estetty Järvi suomen viennin ja tuonnin itsenäinen toiminta.

Poliittisilla päätöksillä alkaen vuodesta 1990 on jopa viisinkertaistettu sisämaan kalleimpien kuljetusalueiden kuljetuskustannuksia verrattuna optimitalanteeseen. Vesitiet jopa viisi kertaa edullisempi - Navigator Magazine

lisätietota

Suomen Sisävesiliitto ry

Veikko Hintsanen

asiamies

Yhteenvetoon johtanutta perustietoa ja ehdotus vaihtoehtoiseksi toiminta malliksi :

+++

vuonna 2020 perustettu Suomen Sisävesiliitto . STRATEGIA - www.sisavesiliitto.fi Liiton strategian mukaisesti myös tämän lausunnon tarkoitus on tuoda esiin valtion hallintoon merenkulun kokonaisvaltaisen kehittämisen näkemys ja sen merkitys Suomelle .

Suomen Sisävesiliitto ry. on huolestunut nyt Orpon hallitus ajan ensimmäisen esityksen symbolisesta ja merkistä niin LVM:lle kuin eduskunnan päättäjille antamasta merkityksestä enemmän kuin tämän yksittäisen esityksen rahallisesta vaikutuksesta merenkulun pitkän aikavälin kehittämistavoitteissa.

Toteutuessaan tämä esitys antaa vahvan signaalin siitä että valittu meriliikenteen kehittäminen ilman sisävesiliikennettä edellyttää kasvavaa raskaan maantieliikenne volyymien kasvattamista EU:ssa sovitun puolittamisen sijaan. .

EU liikennestrategiassa on maantieliikenteen pienentämisvaihtoehto on ollut selkeästi tavoitteena , jota Suomessa on toteutettu ilman maanteitten raskaan liikenteen siirto tavoitteita , mikä vastoin vuonna 2011 sovittua kestävän kehityksen mukaista liikennejärjestelmä tavoitetta.

Joten voidaan selkeästi todeta että:

Väylämaksu puolittaminen, nyt esitetyssä muodossa, toteuttaa eduskunnan hyväksymää ”Liikenne 12 “ liikenneinfrasuunnitelmaa ja sen avulla tapahtuvan liikennelogistiikan tavoitteita vuosille 2030 ja 2050

ja edelleen huomata että :

väylämaksut vahvistavat meriliikennettä, mutta heikentävät samalla radikaalisti sisävesiliikenteen kehittämismahdollisuuksia

++++

Väylämaksuesitys yhdistettynä siihen, että eduskunnan liikenne ja viestintävaliokunta esityksin ja tiedollisesti ”syöttävä” Liikenne ja viestintäministeriö on omassa toiminnassaan jo vuonna 2010 siirtynyt eduskunnan hyväksymänä neljän liikennemuodon kehittämistavoitteisiin, tuloksena on, että Suomi on tietoisesti jättänyt yhden EU:ssa sovitun liikennemuodon kaikki kokonaisvaltaiset tutkimukset tieteellistä tasoa myöden pois omista toimintamalleistaan .

Valtion suorittamista liikennevaikutus arvioista ja parlamentaaristen työryhmien käsittelyistä ovat jätetyt jo yli vuosikymmenen ajan pois lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen kokonaisarvioit ja em. puute antaa aiheen esittää koko väylämaksujen puolittamis- esityksen jäädyttämistä kokonaan, tai vähintään siksi, kunnes asianmukaiset viiden liikennemuodon liikennemaantieteelliset tutkimukset, joissa otetaan EU liikennestrategia kokonaisuudessaan vaikutusarvioihin mukaan, ovat aloitetut ja toteutetut.

Suomen Sisävesiliitto ry esittää minimivaatimuksenaan että,

1) Väylämaksujen tasoa pudotetaan rannikkosatamiin tulevilta laivoilta 50 % sijaan 25% , asetuksella, jossa jatketaan sisävesille tapahtuvien – ilman rannikkosatamapysähdystä tehtävien lähimerenkulun suoraliikenne laivausten väylämaksujen pitämistä väylämaksuista vapaana. Asetuksessa lisäksi säädetään, että Suomalaisille laivanvarustajille palautetaan 100 % väylämaksut niiltä, osin mitä varustamo käyttää Suomen sisävesiltä tapahtuvien suoralaivausten kehittämis- ja tutkimus hankkeisiin varoja seuraavan viiden vuoden aikana.

2) Mikäli väylämaksujen alentamiset saatetaan osittain tai kokonaan esitetyssä muodossa voimaan niin samalla aloitetaan EU liikennestrategian mukaiset raskaan maantieliikenne volyymien siirto tutkimukset viiden liikennemuodon ja kolmen päävesistömme hyötykäyttöön mukaan oton avulla niin viennin tuonnin kuin kotimaan –erityisesti alueellisen tavaraliikenne kuljetusten edistämiseksi TEN_T puuttuvien vuodesta 1997 poisjätettyjen väylien yli 7000km käyttöänoton mahdollistamiseksi

Perustelut

Noin 90% maamme viennistä ja tuonnista suoritetaan laivaliikenteen avulla.

EU liikennestrategiassa on sovittu jo vuonna 2011 että vähintään puolet maamme rekka liikenteen volyymistä, tonniskm tulee voida siirtää raiteille ja vesiliikenteeseen. Vesiliikenteen osuutta ei ole vielä aloitettu edes tutkimaan. Saati sitten toteuttamaan parasta kestävä kehityksen mukaista vaihtoehtoa siirtää maantieliikenne volyymejä pois maanteiltä. Suoraliikennettä sisämaasta viennin ja tuonnin logistiikan voimakeinoksi, vaan maamme noin 8000 km sisävesiväyliä jätettiin 1900 luvun alkuvuosien tasolla. Saimaata lukuun ottamatta 1960 luvulla. Vuoden 1990 luvun Keitele Päijänne sulkujen kasvattaminen sisävesi-lähimeriliikenne kokoon jäi torsoksi, kun sillat jätettiin nostamatta laivaliikenne korkeuteen ja meriyhteys toteuttamatta, kun Vuosaari rakennettiin ja sisävesiliikenne käytännössä Suomesta lopetettiin vv 1990-2022 niin omilla kuin kansainvälisillä poliittisilla päätöksillä. Keitele päijänne 2010 bionavigaattori - Haku (bing.com)

Vaan maahan perustettiin Brahea merenkulun liikenteen tutkimus ja koulutus keskus mikä keskittyi toiminnassaan tutkimaan pelkkää merenkulun toista haaraa eli meriliikennettä, vastoin merenkulun määritelmää laivaliikenteestä sekä sisävesillä että merialueilla.

Tästä syystä Suomessa on jätetty tutkimatta ja valtion toimesta on edelleen tutkimatta vuodesta 2010 alkaen kaikki sisävesiltä tapahtuvien suoralaivausten vaikutus niin viennin tuonnin kuin varustamoliiketoiminnan kehittämismahdollisuuksiin.

Aktiivisen meriliikenne lobbauksen ja LVM/valtion merenkulun tutkimuspolitiikan avulla tehdyt LVM:n ehdotukset, joista tämä väylämaksu alentamis ehdotus on tämän hallituksen ensimmäinen, jolla sen toteuttamisella vahvistetaan EU liikennestrategian vastaisesti yksipuolisesti valittua liikennerevoluutiolinjaa – valtakunnan logistiikan kehittämistä ilman sisävesiliikenteen huomioon ottamista.

on aivan selvää että

Suomessa väylämaksuista on 2000 luvulla tehty poliittinen pelinappula meriliikenteen ja Suomi on Saari liikennemallin yksipuoliseksi edistämiseksi. LVM on julkaissut yhteensä 30 eri tutkimusta, joissa väylämaksut esiintyvät vv 2004-2023 Uusimmat julkaisut - Liikenne- ja viestintäministeriö (lvm.fi)

LVM:n toteuttamissa tutkimuksissa ja selvityksissä

todetaan että väylämaksut ovat rasite merenkululle, ja tutkimuksista käy selville, että sisävesiliikenne edistää vihersiirtymää -

Vuoden 2013 suunnitelmassa oli merkintä siitä, että sekä sisävesiliikenteen alukset että sisävesiltä lähtevät ja sinne tulevat ulkomaan liikenteen suoraliikenne alukset ovat väylämaksujen ulkopuolella. [nimiösivu] (valtioneuvosto.fi) sivu 4

Sisävesiliitto edellyttää, että tämä mahdollisuus edelleen sisällytetään väylämaksusäännöstöön ja näiden vaikutusta Suomen teollisuuden logistiikka kustannuksiin ja valtion liikennekuluihin aloitetaan tutkimaan sekä LVM:n että akateemisella tasolla.

1) Niin että sisävesien suoraliikenteeseen jolla voidaan toteuttaa todellista logististen kulujenradikaalia karsimista Vesitiet jopa viisi kertaa edullisempi - Navigator Magazine voitaisiin aloittaa kehittämään EU liikennestrategia tavoitteisesti niin että merenkulun molemmat vesiliikenne vaihtoehdot otettaisiin - vastoin koko 2000 luvun toimintamallia - liikenne ja viestintäministeriön tutkimuksiin mukaan EU liikennestrategia toteuttamistavoitteisiin , Sisävesiliiton tekemän Naiades III – esityksen mukaisesti. EDK-2021-AK-409142.pdf (eduskunta.fi)

2) Vaikutukset valtion väyläkustannuksiin ja sen mukana kaikkeen liikenteen ulkoisiin kustannuksiin huomioidaan EU:ssa sovittujen kestävä kehityksen mukaisen liikennejärjestelmän toteuttamiseksi. Koulutusesitys (sisavesi.fi)

+++

LVM taustatoimet Väylämaksuperusteissa ovat Suomen liikennerevoluutio ei EU liikennestrategia perusteisia

Liikenne ja viestintäministeriön tehtävänä on edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä-

Liikenneministeriön tehtävänä on valmistella näitä koskevia toimia avoimesti ja sidosryhmiä kuullen.

LVM:ltä tulisi edellyttää merenkulun kahden liikennemuodon tutkimuksia joilla perustellaan jo vuonna 2013 asetettuja tavoitteita[nimiösivu] (valtioneuvosto.fi)

”Eduskunta edellyttää, että hallitus käynnistää väylämaksulainsäädännön kokonaisuudistuksen, jossa otetaan huomioon myös alusten ympäris- Mahdollisuuksia kehittää väylämaksujärjestelmää siten, että se ottaa huomioon ympäristönsuojeluun liittyvät näkökulmat ”

– Mahdollisuuksia kehittää väylämaksujärjestelmää siten, että se ottaa huomioon ympäristönsuojeluun liittyvät näkökulmat,

EU liikennestrategia tavoitteisesti tutkimalla mahdollisuudet siirtää raskasta maantieliikennettä vesiliikenteeseen. jolla voidaan ” toteuttaa pitkien etäisyyksien ja harvaan asutun maan mikä on kaukana kansainvälisistä markkinoista ” Sislllys (valtioneuvosto.fi) kansantaloudellisia vaikutuksia myös Suomessa ,

Sisävesiliikenne Euroopassa: ei merkittäviä parannuksia kulkumuotojakaumassa ja navigointiolosuhteissa vuoden 2001 jälkeen (europa.eu) sivu 7 kohta VI

pelkkien - kaikkien hallituspuolueiden meriliikenteen väylämaksujen alentamispelien mukaisesti, joilla valituilla toimilla vahvistetaan valtion toteuttamaa liikennerevoluutio linjaa EU liikennestrategiassa sovittujen liikennemuoto siirtojen tutkimisen ja toteuttamisten sijaan.

++

Taustaselvennyksiä edellä mainittuun ja niille perusteita

Suomen eduskunta on kuitenkin LVM ehdotuksista hyväksynyt liikenne ja viestintäministeriölle ristiriitaiset toisiaan kumoavat toiminta säännökset, joista ministeriö on voinut vuodesta 2011 alkaen valita aina tapauskohtaisesti sen mitä ministeriö tahtoo kulloinkin painottaa.

Nämä ristiriitaiset toisiaan kumoavat säännökset merenkulun liikennekokonaisuuden osalta ovat :

Liikennerevoluutio

Vuonna 2010 eduskunnan hyväksymä liikennerevoluutio suomessa alkaen 2010 - Haku (bing.com) jossa jätettiin merenkulun kehittäminen pelkän meriliikenteen tutkimuksen ja toteutuksen varaan ja koko merenkulun hallinto organisoitiin tätä peruslähtökohtaa toteuttamaan. Tuloksen neljän liikennemuodon varaan rakentuva Liikenne 12 järjestelmä, mistä puuttuu sisävesiliikenne kokonaisuutena.

EU liikennestrategia

vuonna 2011 voimaan astunut EU liikennestrategiassa edellytetyt toimet raskaan maantieliikenne volyymien siirroista on voitu jättää toteuttamatta, vaikka a EU tilintarkastustuomioistuim edellyttää Suomen toteuttavan ja ottavan liikenteen osalta merenkulun molemmat liikennemuodot huomioon . LR_TRANSPORT_FI.pdf (europa.eu) sivu 12 kohta 13.

+++

Meriliikenne ja Suomi on Saari liikennemalli

Suomeen on tehty ainoastaan meriliikenne strategia, meriliikenne strategia - Haku (bing.com) jota käytetään ,käsitellään ja toteutetaan ikään kuin valtakunnassa ei sisävesiliikenteeseen soveltuvia väyliä joilla sisävesi ja lähimerenkulkua ei voisi tutkia, harjoittaa eikä kehittää laisinkaan. . Missä olet ja minne menet Suomen merenkulun tutkimus ja hallinto | Uusi Suomi Puheenvuoro

LVM väylämaksujen luonnos esityksen kohta sivulla 5

on selkeä esimerkki siitä kuinka logistiikka kustannuksia ja logistiikan tulevaisuutta tutkitaan Suomessa EU tavoitteista poikkeavasti ilman sisävesi ja lähimeriliikenne vaikutusten huomioimista.

Tästä syystä Suomen sisävesiliitto edellyttää että LVM aloittaa toimet vesiliikenne strategian luomiseksi jo vuonna 2014 tehdyn esityksen pohjalta niin että siinä on em meriliikenne strategian lisäksi mukana myös sisävesiliikenne strategia vesiliikennestrategia-2014.pdf (sisavesi.fi)

+++

EU tilintarkastus tuomio istuin tekee säännöllisiä raportteja liikennestrategiansa toteuttamisesta - kaikista viidestä eri liikennemuodosta

Suomessa lähtötilanne esimerkki on siinä, että akateemista tutkimusta harjoitetaan EU tavoitteita rajallisesti Suomen liikennerevoluutio tavoitteita toteuttaen. esim Turun yliopistossa lakkautettavan

merenkulun tutkimus ja koulutuskeskuksen toimesta. Pelkkä vetytalous nykyisen liikenteen ja alue talouden eriarvoisuuskehittämisen muuttaja ? | Uusi Suomi Puheenvuoro

Suomen sisävesiliitto edellyttää että merenkulun tutkimusta aloitetaan toteuttamaan Suomessa myös sisävesiliikenteen osalta kuten Suomen Sisävesiliitto Naiades III /2021-27 - www.sisavesiliitto.fi esittää: Aloittamalla pikaiset toimet joilla Sisävesiliikenteen tutkimus ja koulutuskeskuksen esim Savonlinnaan

Merenkulku

On määritelmän mukaisesti merenkulun määritelmä oikeustiede - Haku (bing.com) Meri ja sisävesialuilla tapahtuvaa laivaliikennettä.

EU jakaa liikennemuodot viiteen eri kategoriaan, joista ilmaliikenne on yksi. maaliikenteitä kaksi raide ja maantie sekä vesiliikenteitä kaksi meri ja sisävesiliikenteet :

Suomessa on käytännössä siirrytty vuodesta 2010 alkaen neljän liikennemuodon kehittämisjärjestelmään eduskunnan hyväksymällä EU liikennestrategiasta poikkeavalla liikennerevoluutio toimintamallilla. jossa meriliikenne tutkimuksin hoidetaan myös sisävesiliikennettä

Siksi, että eduskunnan hyväksynnällä LVM voi tuottaa EU tavoitteista ja merenkulun määritelmistä vapaata ja poikkeavaa, jopa akateemista tutkimus tietoa , jossa liikenteemme väylästä ja väylästä käytetään kehitetään ainoastaan neljän liikennemuodon avulla.

Samoin päättäjät voidaan saattaa em tiedoilla ”tietosumuun” jossa väylämaksujen vaikutusarvioista puuttuu kokonaisuudessaan lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen arvioinnit; tieto , siitä miten vähennetään raskaan maantieliikenteen volyymejä vähentämään sekä liikenteen päästöjä että kuluja , sekä tiedot siitä mikä merkitys raskaan maantieliikenteen volyymin siirroilla vesiliikenteeseen ; yhdistettyyn lähimerenkulkuun ja sisävesiliikenteeseen – 2000 luvun laivanrakennus tekniikkaa hyväksikäyttäen on vesiliikenteeseen on liikenteen päästöihin, liikenteen energian kulutukseen ja liikenteen valtiolle tuottamiin ulkoisiin kuluihin

Valitettavaa on että Suomessa merenkulun tutkimukseen keskittynyt Turun yliopiston Brahea tutkimuskeskus toteutti koko toiminta ajan tutkimuksia valtion käyttöön rajoittamalla lähi ja sisävesiliikenteet kaiken merenkulun tutkimuksen ulkopuolelle. Pelkkä vetytalous nykyisen liikenteen ja alue talouden eriarvoisuuskehittämisen muuttaja ? | Uusi Suomi Puheenvuoro

Väylämaksut ja Verot

LVM sivuilta haulla merenkulun väylämaksut löytyy 28 eri selvitystä alkaen vuodesta 2004 .

Yhteenvedona tehdyistä tutkimuksista voidaan todeta että :

Väylämaksu on valtiolla veroluontoinen tulo, jota valtion talousarviolain mukaan ei saa nettobudjetoida .

[nimiösivu] (valtioneuvosto.fi) sivu 10.

Nettobudjetointi tarkoittaa, että valtion budjettiin ei saa merkitä tuloista vähennettäväksi tulojen saamiseksi uhratut menot Nettoperiaate – Wikipedia

Vero on siis eräänlaista vastikkeetonta pakkoperintää, josta päättää yleensä demokratia. Vero – Wikipedia

Väylämaksujen suuruutta määritettäessä vedotaan seuraaviin seikkoihin :

Vain Ruotsissa ja Virossa on Suomen veroperintää vastaava väylämaksu käytössä. [nimiösivu] (valtioneuvosto.fi) sivu 15

Sisävesiliikenteen huomioimis tarpeeseen otettuja Otteita väylämaksuista tehdyistä tutkimuksista:

Tausta vv 2004-2015

Liikenteen toimintaympäristö muutokset Suomessa tutkimukset:

Jääluokat ja väylämaksut selvitys : 1_61_2004.pdf (valtioneuvosto.fi) ,jossa perusteellisesti selvitettiin jääluokkien vaikutus talvimerenkulkuun ja sitä kautta kustannuksiin ,ja merenkulun avulla tapahtuvaan viennin ja tuonnin kustannuksiin väylämaksu muutoksilla.

Tienkäyttömaksut selvitys Julkaisuja_17_2006.pdf (2.187Mt) (valtioneuvosto.fi) Selvityksessä kuvataan tienkäyttömaksujen soveltamiseen vaikuttavia kansainvälisiä lakeja ja sopimuksia ja esitetään erilaisia tienkäyttömaksujärjestelmiä

Liikenteen merkitys kansantaloudelle Sislllys (valtioneuvosto.fi) : ” Suomella on liikenteessä erityinen kaksoisongelma:

- 1) pitkät etäisyydet ja harvaan asuttu maa
- 2) etäisyys kansainvälisistä markkinoista

Suomen rajojen sisällä tapahtuvan raskaan tavaraliikenteen liikennemuodoilla suoritettavien siirtojen taloudellisuus liikenteen tuottajille ja harjoittajille.

Liikenteen kustannukset valtiolle :

Liikenteen kustannukset toimijoille

+++

Väylämaksujen uudistamisen valmistelu [nimiösivu] (valtioneuvosto.fi)

Vuonna 2015 väylämaksujen alentamisen pää asialliseksi syyksi mainittiin rikkidirektiivin vaikutusten minimointi teollisuudelle

Eduskunta on edellyttänyt liikenne ja viestintäministeriö selvittämään rakenteellisten uudistusten tarvetta ja aikataulua vv 2015-2017.

Väylämaksujen ulkopuolelle jätetään:

Alukset, jotka saapuvat Suomeen tai lähtevät Suomesta ...poikkeamatta Suomen rannikon satamaan.

Väylämaksu raportti 2013 [nimiösivu] (valtioneuvosto.fi)

”Eduskunta edellyttää, että hallitus käynnistää väylämaksulainsäädännön kokonaisuudistuksen, jossa otetaan huomioon myös alusten ympäristöominaisuudet ja jäänmurtopalveluiden tosiasiallinen käyttö”

Ministeriön antama tarkastelu tehtävä työryhmälle:

– Mahdollisuuksia kehittää väylämaksujärjestelmää siten, että se ottaa huomioon ympäristönsuojeluun liittyvät näkökulmat,

- Toimikunnassa tarkasteltiin yhteyttä meriliikenne strategiaan, jossa tutkitaan toimenpiteitä, joilla varmistetaan Suomen ulkomaankaupan kuljetukset ja luodaan edellytykset suomalaisen meriliikenteen pärjäämiselle kansainvälisessä kilpailussa. Meriliikenteen lähimerenkulun osuutta ja lähimerenkulun ja Sisävesiliikenteen yhteensovittamista ei tarkasteltu laisinkaan raportissa.

-

- vaikka : Ympäristön suojelu EU liikennestrategia tavoitteisesti ; raskaan maantieliikenne volyymien siirtojen siirtäminen maanteiltä vesille on suurinta ympäristö suojelua ja Suomen

teollisuuden viennin ja tuonnin tehokkainta kehittämistä, samalla tehokkainta toimintaa, mitä voi liikenteen osalta kuvitella toteutettavan . Sitä ei kuitenkaan raportissa ole edes sivuttu.

-

Veikko Hintsanen
Asiamies Suomen Sisävesiliitto ry