

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

Suomen Laivameklarit ry lausunto 23.2.2021

Suomen Laivameklarit ry edustaa 40 suomalaista ja Suomessa toimivaa yritystä, jotka tarjoavat merikuljetuksiin liittyviä palveluja. Jäsenyritykset ovat agentteja, laivameklareita, satamaoperaattoreita ja Suomessa toimivia suomalaisia ja ulkomaisia varustamoja.

Suomen satamien aluskäynneistä noin 2/3 tehdään ulkomaisilla aluksilla, joiden satamakäynteihin liittyvästä tiedonvaihdosta vastaavat suomalaiset agentit.

Kiitämme mahdollisuudesta lausua asiassa.

Yli vaalikausien ulottuva suunnittelujakso on erittäin tervetullut. Merilogistiikkayritykset ja niiden asiakkaat tarvitsevat toimintaympäristön ennakoitavuutta ja ennustettavuutta. Suunnitelmallinen eri liikennemuotojen väylien investointien kohdentaminen antaa yrityksille paremmat mahdollisuudet suunnitella omaa toimintaansa ja omia investointeja.

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohdat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Kohta 2.6. Liikenteen verot ja maksut (s. 18)

Suomen Laivameklarit ry haluaa tuoda tässäkin yhteydessä esille väylämaksuja koskevat haasteet, jotka vaikuttavat haitallisesti merikuljetusmarkkinoiden ja alan yritysten toimintaan. Väylämaksuilla ei kateta eikä voidakaan suunnitelman mukaan kattaa kaikkia väylien ylläpitoon liittyviä kuluja.

Yhdistys esittääkin väylämaksujärjestelmän uudelleen tarkastelua tulevalla suunnittelujaksolla. Tavoitteena tulisi olla veroluonteisen maksun siirtyminen pois erikseen perinnästä suoraan valtion budjettiin. Ohessa nostoja nykyisen järjestelmän puutteista:

Aluskohtainen alennus vaikeuttaa kapasiteetin joustavaa käyttöä

Nykyinen väylämaksujärjestelmä sisältää monia alennuskriteerejä. Rahtialukset on vapautettu väylämaksusta 10 käyntikerran jälkeen. Alennus on aluskohtainen, joten varustamon kannattaa pitää Suomessa käytössä samoja aluksia, jotka ovat jo täyttäneet 10 käyntikerran rajan. Tämä rajoittaa linjaliikenteessä aluskapasiteetin joustavaa käyttöä ja vähentää varustamoiden kiinnostusta tuoda omaa uutta kalustoa Suomeen.

Agentin yhteisvastuullinen asema on taloudellisesti kestävä

Suomessa ulkomaista varustamo edustaa suomalainen tai kansainvälinen agenttiyritys, jolla on väylämaksulain mukaan taloudellinen vastuu varustamolta perittävistä väylämaksuista. Käytännössä agenttiyritys maksaa asiakkaansa puolesta Tullille väylämaksut ja perii ne asiakkaalta takaisin myöhemmin.

Agenttiyritys siis kantaa riskin väylämaksun perinnästä valtion puolesta. Jos maksun perusteista tai suuruudesta syntyy erimielisyyttä, agentti on välikätenä varustamon ja Suomen valtion välillä epäedullisessa asemassa ja voi joutua kärsimään merkittäviä tappioita.

Kohta 4.2. 1) Alueiden kansainvälinen saavutettavuus (s. 21)

Suomen kansainvälistä saavutettavuutta halutaan parantaa mm. kehittämällä merenkulun toimintaedellytyksiä. Suomen ulkomaankaupasta lähes 90 % hoidetaan meriteitse. Näistä kuljetuksista noin 2/3 hoidetaan ulkomaisella aluskapasiteetilla.

Eri tuoteryhmissä ulkomaisten alusten osuus vaihtelee 90-50 %. Esimerkiksi kemikaalien ja raakapuun tuonnissa ulkomaisten alusten osuus on yli 90 % ja viennissä lannoitteiden, sahatavaran ja sellun osalta ulkomaisten alusten osuus on yli 90 %.

Koska Suomen saavutettavuus ja elinkeinoelämän kuljetustarpeiden täyttäminen on suurimmalta osin kansainvälisten yritysten kiinnostuksen varassa, tulee tämä huomioida myös merenkulun toimintaedellytysten kehittämisessä. Väylämaksujärjestelmän uudelleentarkastelu on siinä yksi keino.

Kohta 5.2.1.3. Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku (s. 37)

Talvimerenkulun kustannusten arvioidaan nousevan 30 milj. euroa vuodessa. Tälläkään hetkellä talvimerenkulun kustannuksia ei kateta väylämaksuilla, joten tässä kohtaa ollaan jo matkalla kohti kustannusten siirtämistä suoraan budjettiin. Väylämaksujen nosto takaisin puolitusta edeltäneelle tasolle ei ole ratkaisu, vaan se heikentää kuljetusmarkkinoiden toimintaa (ks lausunnon kohta 2.6. Liikenteen verot ja maksut) ja laskee Suomen vientiteollisuuden kilpailukykyä. Järjestelmän kehittäminen sen sijaan on ratkaisu.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Kohta 5.2.6. Satamat (s. 43)

Suomen Laivameklarit ry haluaa korostaa, että yhteistyön vahvistamisen erityisesti logistiikan digitalisaation osalta satamien monitoimijaympäristössä tulee olla keskeinen tavoite. Hyvänä esimerkkinä voidaan mainita juuri alkamassa oleva Traficom ja Fintrafficin sekä muiden toimijoiden yhteistyö vuoteen 2025 jatkuvassa EMSW/Nemo -projektissa. Riittävien resurssien varaaminen tähän kehitystyöhön tulee taata.

Kohta 5.3.3. Tavaraliikenteen palvelut (s.56)

Valtio on laatimassa lähivuosina selvityksen logistiikkaketjujen tehostamis- ja päästövähennyskeinoista. Tähän selvitykseen tulee toimijat ottaa kiinteästi mukaan, jotta keinovalikoimasta saadaan toteuttamiskelpoinen.

Vuosina 2020-2021 on tarkoitus tehdä selvitys yhdistettyjen kuljetusten kehittämisestä. Selvitykseen tulee toimijat ottaa kiinteästi mukaan, jotta keinovalikoimasta saadaan toteuttamiskelpoinen. Asia on kiinnostava myös Suomen Laivameklarit ry:n jäsenyrityksille.

Kohta 5.6.1. TEN-T-verkon uudistaminen (s. 75)

Suomen Laivameklarit ry katsoo, että TEN-T- verkkoa pitäisi tarkastella kriittisesti uudelleen. Euroopan laajuudessa kuvassa Suomi on olemassa vain pienenä siivuna eteläisintä Suomea. Koko maan satamilla todella harvoin mahdollisuuksia päästä EU-rahoituksen piiriin. Huomattava osa Suomen teollisuuden tavaravirtoja kulkee kuitenkin muiden kuin TEN-T ydinverkon satamien kautta.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

-

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

-

Turkkila Sari
Suomen Laivameklariliitto