

LUONNOS Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annettua lakia. Väylämaksu on kannettu puolittuna vuosina 2015–2021. Puolituksen voimassaoloa ehdotetaan jatkettavan vielä vuosille 2022–2023.

Esitys liittyy vuoden 2022 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2022 ja olemaan voimassa 31.12.2023 saakka.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
3 Tavoitteet	7
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	8
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	8
6 Lausuntopalaute.....	9
7 Voimaantulo	9
8 Suhde muihin esityksiin.....	9
9 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	9
LAKIEHDOTUS	10
välilämälain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta	10

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Väylämaksu perustuu väylämaksulakiin (1122/2005), jonka perusteella Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavasta aluksesta suoritetaan valtiolle väylämaksua. Väylämaksu puolitettiin väliaikaisesti vuosiksi 2015–2017 väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetulla lailla (1214/2014). Väylämaksun väliaikaisen puolituksen voimassa oloa jatkettiin ensin vuodelle 2018 ja sitten vuosille 2019–2021 väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta annetuilla laeilla (896/2017, 904/2018 ja 997/2020).

Toimenpiteellä tuetaan kauppamerenkulkua, kauppamerenkulun palveluja käyttäviä elinkeinoja ja Suomen kilpailukykyä Covid-19-tartuntatauti-epidemian aiheuttamista taloudellisesti vaikeista olosuhteista palaututtaessa. Lakimuutos toteutetaan muuttamalla väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1214/2014) voimaantulosäännöstä sellaisena kuin se on väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun voimaantulosäännöksen muuttamisesta annetussa laissa (997/2020).

Esityksestä järjestettiin lausuntokierros...

2 Nykytila ja sen arviointi

Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavasta aluksesta suoritetaan valtiolle väylämaksua, kun alus saapuu suomalaiseen satamaan ulkomailta tai alus siirtyy suomalaisesta satamasta toiseen suomalaiseen satamaan. Maksun kantaa Tulli. Maksu kannetaan aluksen tyyppin, jääluokan ja nettovetoisuusluvun mukaisesti voimassa olevaa hinnastoa soveltaen. Yksittäisellä väylämaksulla on käyntikertakohtainen enimmäismäärä, kalenterivuoden aikaisten maksukertojen enimmäismäärät sekä lastin määrän ja liikenteen tyyppin mukaisia huojennuksia koskevat säännöt. Matkustaja-alus maksaa maksun enintään 30 kertaa ja lastialus enintään 10 kertaa kalenterivuoden aikana. Tulli kantaa vuosittain 6 000–7 000 väylämaksua liikenteen kokonaisuudesta ja alusten liikennöintitiheydestä riippuen. Väylämaksutulot osoitetaan valtion talousarvioon yleiskatteellisesti valtion menojen hoitoon.

Hallituksen valtioneuvoston päätöksessä 3.4.2014 todettiin, että väylämaksu puolitetaan vuosiksi 2015–2017 vähentämään 1.1.2015 voimaan tulevien merenkulun rikkirajoitusten (IMO Marpol Annex VI) kustannusvaikutuksia sekä tukemaan 30.8.2013 tehtyä työmarkkinaratkaisua. Puolitus toteutettiin alentamalla kaikkia väylämaksuja, mutta alentaen hyvien jääluokkien lastialusten yksikköhintoja painotetusti enemmän kuin matkustaja-alusten, alhaisten jääluokkien alusten tai jääluokattomien alusten yksikköhintoja.

Väylämaksun puolituksen voimassaoloa on jatkettu kolme kertaa. Rikkirajoitusten kompensointitarve väistyi rikkisääntelyn laajennuttua IMO:n toimin vuoden 2020 alusta kaikille merialueille. Itämeri ja muut SECA-alueet (Sulphur Emissions Control Area) ovat edelleen tiukemman rikkisääntelyn alaisia. Sen jälkeen tavoitteena on ollut keventää elinkeinoelämän kustannuksia Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn hyväksi. Vuonna 2020 toteutettu väylämaksun puolituksen voimassaolon jatkaminen vuodelle 2021 oli osa hallituksen toimenpiteitä, joita to-

teutettiin Covid-19-tartuntatauti-epidemiaan kauppamerenkululle ja ulkomaankaupalle aiheuttamien taloudellisten haasteiden huomioon ottamiseksi. Muutoin väylämaksun yksikköhinnat olivat palanneet puolittusta edeltäneelle korkeammalle tasolle.

Vuosina 2012–2014 kannetun väylämaksun yksikköhinnat ja vuosina 2015–2021 kannetun alennetun väylämaksun yksikköhinnat.

Yksikköhinnat	Väylämaksu 2012–2014		Väylämaksu 2015–2021 (muutos suluissa)		
	Euroa/nettotonni/jääluokka	Lastialus	Matkustaja-alus	Lastialus	Matkustaja-alus
IAS		1,277	0,860	0,470 (-63,2 %)	0,625 (-27,3 %)
IA		2,389	1,694	1,098 (-54,0 %)	1,294 (-23,6 %)
IB ja IC		4,821	2,919	2,578 (-46,5 %)	2,358 (-19,2 %)
II ja III		6,918	4,878	4,381 (-36,7 %)	4,169 (-14,5 %)
Risteilyalus			1,045		0,911 (-12,8 %)
Suurnopeusalus			6,303		5,381 (-14,6 %)
Proomu		3,473		2,107 (-39,3 %)	
Enimmäismaksu, euroa/käyntikerta					
Lastialus		107 750		53 875 (-50 %)	
Matkustaja-alus			32 430		16 215 (-50 %)
Risteilyalus			44 500		22 250 (-50 %)

Puolitut väylämaksut vaihtelevat alusten tyyppi-, koko- ja jääluokkaerojen mukaan muutamasta sadasta tai tuhannesta eurosta hinnaston mukaisiin enimmäismaksuihin saakka. Käyntikertaleikkurit vaikuttavat yksittäisen aluksen liikennöintiin kohdistuviin väylämaksuihin suuresti. Säännöllisen liikenteen aluksista maksetaan väylämaksut yleensä jo alkuvuodesta, jonka jälkeen alus saa maksuvapautuksen loppuvuodeksi. Matkustaja-autolautat ja ro-ro-alukset saattavat saapua Suomeen jopa satoja kertoja vuodessa. Myös lastialuksilla on tiheää liikennöintiä niin, että ne saavat vuoden aikana vapautuksen väylämaksusta. Yksittäisiä käyntejä tekeviä lastialuksia on runsaasti. Vajaalastialennuksia (50 tai 75 prosenttia), vientisuunnan kauttakulkuljetuksen alennuksia (50 prosenttia) ja muita alennuksia saavia aluskäyntejä on vuosittain lukuisa määrä.

Väylämaksun yksikköhinnat on mitoitettu kauppamerenkululle tarjottavien palvelujen tuottamisesta aiheutuvien kustannusten mukaisesti. Palveluja ovat väylänpito, meriliikenteen ohjaus, jäänmurto ja merenmittaus. Vuosina 2010–2020 nämä kustannukset vaihtelivat 74,9–99,4 miljoonan euron välillä. Jäänmurtopalvelu on merkittävin kustannuserä ja siihen vaikuttavat ennen kaikkea talvien vaihtelu, mutta myös esimerkiksi jäänmurtajien kuluttaman polttoaineen hinta.

Väylämaksun kokonaistuottoon vaikuttavat hinnaston muutosten ohella säännöllisessä liikenteessä olevien alusten aluskäyntien lukumäärät (käyntikertaleikkureihin saakka), yksittäisten aluskäyntien lukumäärät sekä alusten tyyppi, jääluokka ja koko (nettovetoisuus). Vaikutusta on myös vajaalastissa tehdyillä käynneillä ja transitokuljetusten vilkkauksella. Ennen puolittamista vuosina 2010–2014 väylämaksun tuotto oli 69,0–87,6 miljoonaa euroa/vuosi. Puolitettuna vuosina 2015–2020 tuotto on ollut 45,3–52,2 miljoonaa euroa/vuosi. Toimintolosuhteiltaan poikkeuksellisenä vuonna 2020 puolitetun väylämaksun tuotto oli 46,7 miljoonaa euroa (ennen mahdollisia oikaisuja). Väylämaksutuottoa vähensi ennen kaikkea risteilyalus-ikäntien toteutumatta jääminen. Muutoin väylämaksuja kannettiin kutakuinkin edellisiä vuosia vastaava määrä. Ennen väylämaksun puolittamista vuosina 2010–2014 väylämaksutulojen suhde

kustannuksiin vaihteli 77,7–105,3 prosentin välillä. Puolitetun väylämaksun aikana suhde on ollut 53,4–61,2 prosenttia.

Valtion talousarviossa vuodelle 2020 väylämaksutuloiksi arvioitiin 50,16 miljoonaa euroa. Tulot jäivät noin 3,5 miljoonaa euroa ennakoitua pienemmiksi. Valtion vuoden 2021 talousarviossa väylämaksutuloja on arvioitu kertyvän 48,1 miljoonaa euroa. Arviossa on varauduttu koronakriisin vähentämään maksutuottoon. Vuoden 2020 kertymään verrattuna odotetun tuoton toteutuminen edellyttäisi kriisin väistymistä ja etenkin matkustajaliikenteen palautumista ennen kesää 2021. Tullin mukaan väylämaksun ensikannon kertymä tammikuussa 2021 oli useita miljoonia euroja alhaisempi kuin tammikuussa 2020. Tämä on merkityksellistä siksi, että alkuvuosi yleensä painottuu säännöllisen alusliikenteen väylämaksusuorituksissa käyntikertaleikkureiden vuoksi. Ellei vuoden 2021 aikana siirrytä palautumisen vaiheeseen, vuoden 2021 väylämaksukertymä jäänee talousarvioon kirjattua tuottoarviota alhaisemmaksi.

Kauppamerenkulun palvelujen kustannukset ja väylämaksutulot 2010–2020 (Väylävirasto).

Kauppamerenkulun palvelut, 1 000 euroa	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rannikon kauppamerenkulun väylänpito	24 450	24 978	25 326	21 454	23 644	20 642	20 868	23 355	24 540	21 078	23 199
Rannikon meriliikenteen ohjaus VTS	10 780	12 207	12 170	14 626	13 909	15 253	14 055	11 769	14 035	15 514	15 310
Talvimerenkulku	44 703	56 771	41 731	53 131	42 866	34 213	46 167	47 928	55 369	55 073	50 676
Rannikon kauppamerenkulun merenmittaus	4 641	5 460	3 570	2 334	2 244	4 755	2 985	800	1 479	2 417	931
Yhteensä	84 574	99 416	82 797	91 545	82 663	74 863	84 075	83 852	95 423	94 082	90 116
Tulot, 1 000 euroa											
Väylämaksu	69 017	75 740	81 374	81 926	87 587	45 338	46 335	47 366	49 078	52 166	46 700
Muut tulot	1 328	1 516	508	1 578	132	1 291	24	169	1 488	484	1 583
Yhteensä	70 345	77 256	81 882	83 504	87 719	46 629	46 359	47 535	50 566	52 650	48 283
Yli-/alijäämä	-14 229	-22 160	-915	-8 041	5 056	-28 234	-37 716	-36 317	-44 857	-41 432	-41 833
Kustannusvastaavuus, %	83,2	77,7	98,9	91,2	105,3	61,8	55,0	56,9	53,4	56,0	53,6

*Vuoden 2019 alusta toteutuneen virastouudistuksen myötä kustannusten erittelyjä muutettiin.

Vuosina 2018–2020 väylämaksutuloista 67,8–75,5 prosenttia kertyi lastialuksilta. Matkustajautolauttojen osuus oli 21,1–23,1 prosenttia. Risteilyalusten osuus oli 10,2–10,5 prosenttia vuosina 2018–2019, mutta niiden liikennöinti oli hyvin vähäistä vuonna 2020. Hinaajien ja puskujen osuus väylämaksusta on vähäinen. Jääluokittain tarkasteltuna suurimman osuuden väylämaksutuloista, 35,2–38,5 prosenttia, maksoivat toiseksi parhaan jääluokan IA alukset. Parhaan jääluokan IAS alusten osuus oli 18,4–20,5 prosenttia. Niiden osuus tulee vähenemään aluskannan uudistuessa ja uusien alusten ollessa alati useammin jääluokaltaan IA. Jääluokkien (IAS ja IA) osuus väylämaksutuloista oli yhteensä 53,6–58,2 prosenttia. Muiden jääluokkien (IB, IC, II ja III) osuudet olivat yhteensä 31,4–35,5 prosenttia. Jääluokattomien alusten osuus oli 10,5–

10,9 prosenttia. Väylämaksun kannalta merkittävin jääluokattomien alusten tyyppi on risteilyalukset.

Väylämaksukertymä alustyypeittäin ja jääluokittain vuosina 2018–2020 (Tulli).

	2018, euroa	Osuus, %	2019, euroa	Osuus, %	2020, euroa	Osuus, %
Alustyyppi						
Risteilyalus	5 100 229	10,2	5 508 700	10,5	484 372	1,0
Matkustaja-alus	10 834 049	21,7	11 064 202	21,1	10 955 494	23,2
Lastialus	33 833 813	67,8	35 612 330	68,0	35 705 188	75,5
Kuljetuskoneeton alus	137 597	0,3	202 856	0,4	175 808	0,4
Yhteensä	49 905 689	100,0	52 388 088	100,0	47 320 861	100,0
Jääluokka						
IA Super	10 209 358	20,5	9 619 454	18,4	9 176 106	19,4
IA	18 791 910	37,7	18 462 750	35,2	18 227 660	38,5
IB	3 552 992	7,1	3 834 459	7,3	3 865 745	8,2
IC	1 728 096	3,5	1 809 520	3,5	1 832 579	3,9
II	10 370 693	20,8	12 854 188	24,5	13 535 301	28,6
III	14 813	0,0	96 160	0,2	19 448	0,0
Ei jääluokkaa	5 237 827	10,5	5 711 556	10,9	664 021	1,4
Yhteensä	49 905 689	100,0	52 388 088	100,0	47 320 861	100,0

Tullin ja Tilastokeskuksen kuljetus- ja ulkomaankauppatilastot kuvaavat tavarakaupan ja kaupmamerenkulun merkitystä Suomen taloudelle. Vuosina 2018–2020 Suomen tonneissa mitatusta ulkomaankaupasta 83–84 prosenttia kulki meriteitse. Vuonna 2019 Suomen tuonnin ja viennin kokonaiskuljetusmäärä meriteitse oli 91,5 miljoonaa tonnia (tuonti 45 miljoonaa tonnia ja vienti 47 miljoonaa tonnia). Vuonna 2020 merikuljetusten kokonaismäärä laski 7,9 prosenttia 84 miljoonaan tonniin maailmanlaajuisen tartuntatautikriisin seurauksena. Vuosina 2019–2020 merireittien osuus tonneista oli viennissä 92 prosenttia ja tuonnissa 77–78 prosenttia. Kun huomioon otetaan kauttakulkukuljetukset, kulki Suomen meriyhteyksien kautta tavaraa ja rahtia vuosina 2016–2020 yhteensä 92–104 miljoonaa tonnia vuosittain. Koko rahtimäärästä on vuosina 2016–2020 kulkenut 32–34 prosenttia suomalaisten varustamojen aluksilla.

Vuonna 2019 Suomen tavarakaupan kokonaisarvo oli yhteensä 131 miljardia euroa, ja siitä pääosa kulki meriteitse. Vuonna 2020 tavarakaupan arvo aleni 117 miljardiin euroon. Tavaraviennin arvo laski 11,9 prosenttia ja tavaratuonnin arvo 9,8 prosenttia edellisvuoteen verrattuna.

Ennen Covid-19-tartuntatautiepidemiaa Suomen ja ulkomaisten välillä matkusti meriteitse vuosittain yhteensä noin 19 miljoonaa matkustajaa. Matkustaja-autolautoilla kuljetettiin vuonna 2019 yhteensä 3,3 miljoonaa ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 2,2 miljoonaa, linja-autoja 40 000, kuorma-autoja 660 000, perävaunuja 445 000 ja muita kuljetusvälineitä 46 000. Vuoden 2020 aikana matkustaja-alusten liikennettä osittain keskeytettiin tai liikennöintiä muutettiin. Matkustajien määrä romahti 6,7 miljoonaan matkustajaan. Samalla myös kuljettavien henkilöliikenteen ajoneuvojen määrä väheni merkittävästi.

Vuonna 2019 satamissa kirjattiin yhteensä noin 29 600 ulkomailta saapunutta aluskäyntiä. Vuonna 2020 satamissa kirjattiin yhteensä noin 25 600 ulkomailta saapunutta aluskäyntiä. Aluskäynnit vähenivät 13,5 prosentilla. Eräiden Suomen ja naapurimaiden välisten merkittävien säännöllisen liikenteen reittien matkustaja-alusten liikennöinnin muutokset ja risteilyalusvierailujen pois jääminen selittävät aluskäyntimäärien vähenemisen vuonna 2020. Aluskäynneistä yli 80 prosenttia tapahtuu parhaiden jääluokkien (IA ja IAS) aluksilla.

Väylämaksun merkitystä Suomen logistisille kustannuksille voidaan suhteuttaa kuljetusvolyymeihin, joskin vuonna 2020 alkaneen ja vuoden 2021 alussa jatkuvan koronaviruksen vaikutus alusliikenteen ja kuljetusten määriin tulee ottaa huomioon. Viimeisimpinä normaaleina liikennöintivuosina matkustaja- ja risteilyalusten osuus väylämaksuista, yhteensä 16–17 miljoonaa euroa, on kohdentunut noin 19 miljoonalta matkustajalta perittyjen matkalippujen hintoihin ja yli kolmesta miljoonasta kuljetetusta ajoneuvosta perittyihin kuljetusmaksuihin. Lastialusten 34–36 miljoonan euron väylämaksut ovat kohdentuneet vuodesta riippuen lähes 100 miljoonan tonnin tavarakuljetuksista perittyihin kuljetusmaksuihin. Kuljetusmäärien suhteen tarkasteltuna väylämaksun merkitys kuljetuskustannuksille on pieni. Lastin arvon suhteen väylämaksun muodostama kustannuslisä voi olla merkittävä vähempiarvoisille tavaralajeille. Arvokkaita tavaramajeja kuljettaessa väylämaksun suhteellinen merkitys kustannuslisänä on vähäinen.

Väylämaksun taloudellinen merkitys kuljetuskustannuksille on ollut suurempi vuosina 2020 ja 2021 alusten täyttöasteiden alenemisen ja liikennöinnin heikentyneen kannattavuuden vuoksi. Etenkin laivamatkustaminen sekä henkilöautojen ja linja-autojen kuljettaminen vähenivät tartuntatauti-epidemian välttämisen, viranomais-suositusten ja matkustusrajoitusten vuoksi rajusti. Koko vuoden matkustajamäärä jäi kolmasosaan edellisvuosista eikä matkustaminen ole lisääntynyt vielä vuoden 2021 alkupuolella. Liikenneineissä aluksissa kuljetettiin runsaasti kuorma-autorahtia, mutta se ei taannut vuorojen kannattavuutta. Huoltovarmuuskeskus tuki osaa liikenteestä. Lastialusliikenne toimi vuonna 2020 pääosin normaalisti, mutta lastit vähenivät kohti loppuvuotta. Kansainvälisen kaupankäynnin heikentynyt tila on pitänyt lastialusten rahtimääriä edelleen alhaalla alkuvuonna 2021.

Merenkulun käänne kohti kuljetuskysynnän ja tulovirtojen lisääntymistä ja palautumista riippuu tartuntatauti-epidemian väistymisestä Suomen ohella naapurimaissa, Euroopassa ja muilla mantereilla. Matkustamisen lisääntyminen riippuu naapurimaiden kehityksestä. Rahtiliikenteen määrän kehitys kytkeytyy globaalin terveystilanteen kautta laajasti kansainvälisen kaupan kehitykseen. Terveystilanteen käänne parempaan ja sen myötä taloudellisen aktiviteetin ja matkustamisen lisääntyminen voi tapahtua vuoden 2021 aikana, mutta kauppamerenkulun ja sen asiakaskunnan yleinen taloudellinen palautuminen taloudellisista haasteista kestää pidempään.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on osaltaan tukea merenkulkualaa palautumaan Covid-19-tartuntatauti-epidemian aiheuttamista taloudellisista haasteisista. Merenkulkualan palautumista, Suomen merikuljetusyhteyksien toimivuutta ja Suomen kilpailukykyä tuetaan kansantaloudelle ja kansalaisten hyvinvoinnille keskeisen merkityksen vuoksi. Samalla huomioon otetaan kauppamerenkululle tuotetuista palveluista valtiolle aiheutuvat menot.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

Esityksessä ehdotetaan, että väylämaksu kannetaan vuosina 2015–2021 käytössä olleen hinnaston mukaisesti alennettuna vielä vuosina 2022 ja 2023. Toimenpiteen seurauksena alusten liikennöinnin ja merikuljetusten kustannukset eivät nouse verrattuna siihen, että vuonna 2022 palattaisiin väylämaksun väliaikaista puolittamista edeltäneeseen väylämaksuhinnastoon tai määritettäisiin nykyisiä palvelutarjonnan kustannuksia vastaava uusi hinnasto. Toimenpiteen vaikuttavuus olisi välitön ja se kohdistuisi tasapuolisesti kaikkeen Suomen kauppamerenkulkua palvelemaan alusliikenteeseen kahden liikennöintivuoden ajan.

Taloudellisten vaikutusten arviointi tehdään olettaen, että liikenteestä kriisin aikana pois jääneet alukset ja alusliikenteen tyypit (lähinnä eräät matkustaja-autolautat ja risteilyalusten kesäaikainen liikennöinti) palaavat liikenteeseen niin, että vuosina 2022 ja 2023 liikenne on väylämaksun kantamisen kannalta samalla tasolla kuin kriisiä edeltäneitä vuosina.

Tehdyn oletuksen nojalla väylämaksuja tullaan kantamaan arviolta 51 miljoonaa euroa kumpanakin väliaikaisen lain voimassaolon jatkamisen vuonna (2022 ja 2023).

Väylämaksun puolituksen jatkamisella kauppamerenkulun varustamot ja niiden kuljetusasiakkaat välttyvät maksamasta arviolta 36 miljoonan euron verran väylämaksuja sekä vuonna 2022, että vuonna 2023 verrattuna siihen, että palattaisiin vuosina 2012–2014 voimassa olleeseen hinnastoon. Arvio perustuu vuosina 2012–2014 ja 2015–2020 kannettujen väylämaksutulojen keskimääräiseen eroon. Tarkkaa alusliikenteen määrän ja kannettavien väylämaksujen yksityiskohdat huomioon ottavaa ennustetta ei ole mahdollista laatia.

Kustannusten nousun välttäminen hyödyttää eniten säännöllistä liikennettä harjoittavia varustamoja, mutta myös epäsäännöllistä liikennettä. Ulkomaankaupan kuljetuksissa ja matkustamisessa vältetään arviolta muutamien kymmenien senttien ja enintään muutamien eurojen suuruisen hinnannousu rahtitonnia, matkalippua ja kuljetettua ajoneuvoa kohti.

Esityksestä seuraa valtiolle edellä esitetyn mukaisesti noin 36 miljoonan euron tulojen menetys kumpanakin väliaikaisen lain voimassaolon vuonna (2022 ja 2023) verrattuna siihen, että liikenne normalisoituu ja väylämaksu kannettaisiin vuosina 2012–2014 käytössä olleen hinnaston mukaisesti. Väylämaksutulojen vaje suhteessa kauppamerenkululle tuotettujen palvelujen kustannuksiin riippuu eniten erilaisten talvien ehdoilla toteutuvista jäänmurron kustannuksista. Väylämaksun puolituksen aikana (vuosina 2015–2020) vaje on ollut 29,5–46,3 miljoonaa euroa/vuosi. Vuosien 2022 ja 2023 toteutuvia kauppamerenkululle tuotettujen palvelujen kustannuksia ei ole mahdollista ennakoita tarkkaan jäänmurron kustannusten vaikean ennakoitavuuden vuoksi.

Väylämaksun kantaminen edelleen puolitettuna saattaa parantaa välillisesti hieman Suomen kansainvälistä kilpailukykyä ja siten elinkeinojen työllistävyttä ja veronmaksukykyä.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

Ilman toimenpiteitä väylämaksu palaa vuosina 2012–2014 käytössä olleen hinnaston mukaiseksi 1.1.2022. Taloudellisesti epävarmoissa olosuhteissa väylämaksun korottaminen olisi merenkuluelinkeinoille ja niiden kuljetusasiakkaille haastavaa. Väylämaksun puolittamisen jatkamiselle vaihtoehtona väylämaksua voitaisiin alentaa väliaikaisesti lisää tai väylämaksu voitaisiin poistaa väliaikaisesti joko kaikelta liikenteeltä tai osalta alusliikennettä. Tästä seuraisi

valtionaloudelle liian suuri tulojen menetys ja kauppamerenkulun palveluja jouduttaisiin kustantamaan valtion velkaa lisäämällä. Alusliikennettä eri tavoin kohteleva väylämaksutoimenpide ei olisi tasapuolinen ja se olisi valtioneuvoston päätösten vuoksi vaikea toteuttaa.

Kahdelle vuodelle käyttöön otettavat vaihtoehtoiset tukikeinot, kuten suorat elinkeinotuet ja lainantakaukset, voitaisiin kohdistaa ainoastaan Suomeen rekisteröityneille aluksille ja ne olisivat Euroopan Unionin lainsäädännön mukaan haasteellisia. Mikäli nyt esitetty toimi korvattaisiin vaihtoehtoisilla tukikeinoilla, nousisi väylämaksu puolitetusta tasostaan ja veisi tehoa vaihtoehtoisilta tukitoimilta. Lisäksi asetelma kärjistäisi alusliikenteen erilaista kohtelua.

6 Lausuntopalaute

Lausunnoissa esitetyt näkemykset olivat

7 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.1.2022 ja sen voimassaolo päättyy 31.12.2023.

8 Suhde muihin esityksiin

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2022 talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

9 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Väylämaksun puolittamisen jatkamisella ei arvioida olevan vaikutuksia perusoikeuksien toteutumiseen. Väylämaksu on oikeudelliselta luonteeltaan vero ja esityksessä ehdotetaan sen alentamisen jatkamista kaikilta lain soveltamisalan piiriin kuuluvilta toimijoilta, jolloin toimenpide kohtelee mainittuja toimijoita perustuslain 6 §:n mukaisen yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti keskenään yhdenvertaisesti. Esityksellä ei arvioida olevan vaikutuksia perustuslain 18 §:n mukaiseen elinkeinovapauteen.

Esityksellä pyritään tukemaan merenkulkuelinkeinoja ja merikuljetuksia tarvitsevia ulkomaankaupan aloja Covid-19-tartuntatautiepidemian aiheuttamista poikkeusoloista palautumisessa.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulo- säännöksen muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1214/2014) voimaantulosäännöksen 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 997/2020, seuraavasti:

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2015. Lain 6 ja 8 § ovat voimassa 31 päivään joulukuuta 2023.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 ____ .

Helsingissä x.x.2021

Pääministeri

xx xx

Liikenne- ja viestintäministeri xx xx