

Lausuntopyyntö: Arviomuistio väylämaksun pysyvistä puolittamisesta

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/20726/2023

LAUSUNTO

Suomen Laivameklarit ry

27.2.2024

Suomen Laivameklarit ry kiittää mahdollisuudesta lausua arviomuistiosta.

Suomen merikuljetusten huoltovarmuus on riippuvainen markkinoilla tarjolla olevasta aluskapasiteetista. Suomen tuonnista ja viennistä noin 70-80 % kuljetetaan kansainvälisellä aluskalustolla. Rahtiliikenteen osuus maksetuista väylämaksuista on vuosittain noin 70 %. Väylämaksu vaikuttaa suomalaisten yritysten tarvitsemien merikuljetuspalvelujen hinnoitteluun ja aluskapasiteetin joustavaan tarjontaan.

Suomen Laivameklarit ry edustaa merikuljetuspalvelujen tarjoajia eli Suomessa toimivia kansainvälisiä ja suomalaisin varustamoja sekä näiden varustamojen alusten suomalaisia asiamiehiä sekä satamaoperaattoreita, jotka tarjoavat laivanselvityspalveluja.

Kysymys 1.

Tulisiko väylämaksun tasosta säätäminen kytkeä jatkossakin laskennallisesti kauppamerenkululle tarjotuista palveluista aiheutuvien valtion menojen kattamiseen?

Kauppamerenkulku on tärkein liikennemuoto Suomen elinkeinoelämän tarvitseman tuonnin ja viennin kannalta. Sitä ei tule valtion taholta rasittaa enää yhtään enempiä. Suomi on saari, jonka tarvitsemista kuljetuksista noin 95 % kulkee meriteitse.

Jotta tämä väylä pysyy avoimena ja sujuvana, tulee valtion välttää turhia lisäkustannuksia, jotka lankeavat kuitenkin aina lopulta kuljetuspalvelun ostajan maksettavaksi. Muiden liikennemuotojen osalta menot katetaan suoraan valtion budjetista, joten tätä tulisi harkita myös merenkulun osalta.

Tuemme EK:n kantaa siinä, että tässä yhteydessä voidaan luopua väylämaksun vertaamisesta ja perustelemisesta valtion meriväylien ylläpidon ja jäänmurron kustannuksilla. Maksujen tasosta säätämistä ei siis tule kytkeä kauppamerenkululle tarjotuista palveluista aiheutuvien menojen kattamiseen.

Väylämaksujärjestelmä aiheuttaa kuluja perintää hoitavalle viranomaiselle eli Tullille. Tässä yhteydessä olisi hyvä tarkastella sitä, kuinka tehokas tai tehoton viranomaismaksu nykymuotoinen väylämaksu on.

Väylämaksun tason pitäminen pysyvästi puolitetuna, ja samalla tasolla, antaa hyvän ja ennakoitavan perustan merikuljetuspalvelujen hinnoittelulle sekä myyjän että ostajan kannalta. Tämä tukee Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä.

Kysymys 2.

Tulisiko väylämaksu kytkeä säännöllisen talviliikennekelpoisen alusliikenteen ohjaamisen ohella muihin yhteiskuntapoliittisiin näkökulmiin?

Suomen Laivameklarit ry katsoo, että aluskannan talviliikennekelpoisuutta ohjataan parhaiten jääluokilla ja niihin liittyvillä talviliikenteen rajoituksilla. Tämä riittää ohjaamaan rahtaussopimusten tekijöitä varaamaan asiakkaiden käyttöön talviliikenteeseen sopivaa kalustoa. Väylämaksuilla ei ole tällaista ohjausvaikutusta ainakaan sopimusliikenteessä.

Jäävahvisteisten alusten alennukset väylämaksuista tulee kuitenkin säilyttää väylämaksujärjestelmässä, jotta sillä voidaan kompensoida mm. päästövähennyksiin liittyviä kustannusten lisäyksiä.

Suomen Laivameklarit ry katsoo, että väylämaksujärjestelmään voidaan lisätä alennuksia ympäristöystävälliselle liikenteelle. Jos mahdollista, väylämaksujärjestelmässä tulisi myös myöntää alennuksia tai väylämaksun poisto kuljetuksille, joissa on mukana ympäristöön positiivisesti vaikuttavia elementtejä, esim. kiertotalouteen liittyville kuljetuksille.

Kysymys 3.

Tulisiko väylämaksulain soveltamisalaan, maksuhinnastoon tai väylämaksun toimittamiseen liittyviä yksityiskohtia muuttaa jollain tapaa ja millä perusteella?

Säädöshankkeessa tulisi tarkastella ainakin seuraavia kolmea lainkohtaa:

1) Väylämaksulain 4 § (19.12.2014/1214) Maksuvelvollinen 1 ja 2 mom.

”...Jos Euroopan unioniin tai Euroopan talousalueeseen kuuluvaan valtioon sijoittautuneella laivanisännällä on yhteisvastuullinen edustaja, ovat laivanisäntä ja hänen edustajansa yhteisvastuullisesti velvollisia maksamaan väylämaksun.

Muualle kuin Euroopan unioniin tai Euroopan talousalueeseen kuuluvaan valtioon sijoittautuneella laivanisännällä tulee olla Tullin hyväksymä, Euroopan unioniin tai Euroopan talousalueeseen kuuluvaan valtioon sijoittautunut yhteisvastuullinen edustaja. Laivanisäntä ja hänen edustajansa ovat tällöinkin yhteisvastuullisesti velvollisia maksamaan väylämaksun.”

Säädöshankkeessa tulisi tarkastella uudelleen aluksen edustajan roolia maksuista yhteisvastuullisena tahona. Agenttiryitykselle on suuri taloudellinen riski, jos asiakas jättää väylämaksun maksamatta.

Viranomaisen tulisi mieluiten periä väylämaksu suoraan varustamolta, jonka alus käy Suomen satamassa. Kaikki EU:n alueella toimivat varustamot toimivat EORI-numerolla, jonka perusteella väylämaksun laskuttaminen on mahdollista.

Toinen ratkaisuvaihtoehto voisi olla valtion takuu, jolla valtio korvaa yksityisen toimijan riskin väylämaksun perinnässä. Tätä on ehdotettu HVK:n selvityksessä ”Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetti” (Huoltovarmuuskeskus 2023).

Väylämaksu on ainoa veroluonteinen maksu, jonka perinnän viranomainen on ulkoistanut yksityiselle toimijalle. Jos agentin tai aluksen edustajan yhteisvastuulliseen asemaan ei voida tehdä muutoksia, tulisi väylämaksun perinnän hoitamisesta saada korvaus. Tämä voisi olla esim. käytettyyn työmäärään sidottu palkkio, jonka Tulli maksaa agentille tai alusta edustavalle yritykselle.

2) Väylämaksulain 10 § Väylämaksujen vuotuinen enimmäismäärä ja lisämaksu

”Kun matkustaja-aluksesta tai suurnopeusaluksesta on suoritettu 30 väylämaksua ja lastialuksesta 10 väylämaksua, alus on vapautettu saman kalenterivuoden aikana enemmistä väylämaksuista. Alusyhdistelmän maksukerrat lasketaan alusyhdistelmään kuuluvan työntävän, koneellisen aluksen käyntikertojen perusteella. (21.12.2007/1267)”

Suomen tarvitsemasta konttikuljetuskapasiteetista lähes 100 % on suurten kansainvälisten konttivarustamojen tarjoamaa kuljetuspalvelua. Suurin asiakas on metsäteollisuus. Konttivarustamojen Suomen liikenne on ns ”feeder” eli syöttöliikennettä Euroopan suurista satamista.

Feeder-liikenteessä vaihdellaan aluksia ketterästi eri reiteille Itämeren alueella kuljetuskysynnän mukaan. Uuden aluksen käyttöönottoa Suomen liikenteeseen rasittaa aina aluksi väylämaksu. Lisärasitteena on käyntikertalaskuri, joka nollautuu vuoden vaihtuessa. Loppuvuodesta Suomen liikenteeseen tullut alus menettää käyntikerrat ja joutuu uudelleen maksamaan väylämaksua. Tämä rajoittaa alusten tarjontaa suomalaiselle tuojalle tai viejälle, lisää kustannuksia ja aiheuttaa kustannusten epätasaisen jakautumisen.

Satamakäyntien laskenta tulisi alkaa aina 12 kk eteenpäin ensimmäisestä käyntikerrasta laskettuna, eikä nollautua kalenterivuositain. Tämä mahdollistaisi laajemman alusten tarjonnan Suomen viennin ja tuonnin tarpeisiin. Konttivarustamojen mukaan muutos avaisi mahdollisuuden myös suorien Atlantin linjojen tarjoamiseen.

Toinen vaihtoehto voisi olla varustamokohtainen alusten käyntikertojen laskenta, jonka vapauttaisi vieläkin enemmän uutta kalustoa suomalaisen tuojan ja viejän käyttöön.

3) Väylämaksulain 5 § (19.12.2014/1214), Väylämaksu, 6 mom

” Väylämaksua ei suoriteta aluksesta, joka ainoastaan aluksen kuntoonpanoa tai sen tarpeellisuuden tutkimista varten, polttoaineen ottamista varten tai muusta pakottavasta syystä poikkeaa Suomen satamaan jättämättä tai ottamatta lastia tai matkustajia.”

Väylämaksulain tulkintaa siitä, milloin alus voi käydä satamassa tai ankkuripaikalla ilman väylämaksua tulisi tarkastella uudelleen ja tehdä säädöksestä yksiselitteinen. Alukselta tulisi periä väylämaksu vain, kun se käy ottamassa tai jättämässä lastia tai matkustajia. Huoltotoimenpiteitä varten satamassa tulisi aina voida käydä ilman väylämaksua.

Tällä hetkellä väylämaksua peritään aina, kun alus ylittää Suomen aluevesirajan riippumatta siitä, käykö alus satamassa esimerkiksi vain polttoaineen ottamista varten. Viranomainen on tulkinnut lakia niin, että vain pakottavasta syystä (esim. sairaustapaukset) satamakäynti on ollut mahdollinen ilman väylämaksua.

Jos aluksilla olisi mahdollisuus käydä suomalaisessa satamassa suorittamassa huoltotoimenpiteitä (esim. tankkaus, muonitus, korjaukset, miehistönvaihto) ilman väylämaksua, tuottaisi tämä lisää kysyntää agenttien ohella myös luotsaus-, hinaus- ja satamapalveluille sekä huoltoyrityksille. Tällä hetkellä nämä huoltoon liittyvät aluskäynnit ohjautuvat mm. Viroon, jossa käynti on edullisempaa.

Tässä yhteydessä olisi hyvä päivittää väylämaksulaki vastaamaan nykypäivän tarpeita. Alusten tarvitsemat huoltokäynnit olisivat erityisesti nyt laskusuhdanteessa satamille ja satamissa toimiville yrityksille tuiki tarpeellista lisäkysyntää, jota ei pidä valtion keräämillä väylämaksuilla estää. Ja jos huoltokäynnit voidaan suorittaa aluksen reitin kannalta optimaalisessa satamassa, myös päästöt vähenevät.

4) *Kansainvälisen risteilyaluksen väylämaksu, tätä säädellään lain kohdissa 6-8 §*

Suomessa kesäkaudella käyvät kansainväliset risteilyalukset maksavat satamakäynneillään täyden väylämaksun, koska tarvittava käyntikertojen määrä ei yhden kesän aikana täyty. Kansainvälinen risteilyliikenne on kuitenkin merkittävä tulonlähde satamalle ja käyntikaupungin matkailuelinkeinolle.

Pietarin jääminen pois risteilijöiden ohjelmasta on vähentänyt huomattavasti käyntejä Suomen satamissa. Puolitetun väylämaksun alentaminen tai edelleen puolittaminen kansainvälisen risteilyliikenteen osalta voisi houkutella lisää risteilykäyntejä Suomeen.

Suomen Laivameklarit ry osallistuu mielellään säädöshankkeen jatkovalmisteluun.

Suomen Laivameklarit ry:n puolesta

Sari Turkkila
toiminnanjohtaja
Suomen Laivameklarit ry
sari.turkkila@shipbrokers.fi
+358 405263348