

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi väylämaksulain muuttamisesta
Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/12577/2024

LAUSUNTO

Suomen Laivameklarit ry

29.7.2024

Suomen Laivameklarit ry kiittää mahdollisuudesta lausua esitysluonnoksesta.

Suomi on saari - lähes 96 % tuonnista ja viennistä kulkee meriteitse. Merirahdista noin 70 % kuljetetaan kansainvälisellä aluskalustolla. Suomen Laivameklarit ry:n jäsenet ovat kontaktipinta tähän osuuteen merikuljetuksia.

Globaali kuljetusmarkkina ja sen mahdolliset häiriöt (esim. Venäjän hyökkäyssota ja pakotteet, Suezin tilanne ja Afrikan kiertäminen, Panaman kanavan veden vähyys) vaikuttavat myös Suomen kuljetusmarkkinaan ja vientiteollisuuden tarvitsemiin kuljetuspalveluihin.

Kuljetusmarkkinan tulisi Suomessa olla mahdollisimman vakaa ja ennakoitava. Suomen merikuljetusten huoltovarmuus riippuu globaalista sekä kansallisen kuljetusmarkkinan vakaudesta ja ennakoitavuudesta.

Väylämaksujen noston vaikutukset

Väylämaksu on veroluonteinen kansallinen maksu, jonka varustamot perivät kuljetusasiakkailta merikuljetusten hinnoissa. Väylämaksun korotus vaikuttaa Suomen vientiteollisuuden tarvitsemien merikuljetusten hinnoitteluun ja tätä kautta elinkeinoelämän kansainväliseen kilpailukykyyn.

Hallituksen siirtyminen väylämaksujen pysyvän puolituksen valmistelusta väylämaksun korottamiseen täysimääräiseksi oli täysin ennakoimatonta. Merikuljetuspalvelujen tarjoajille ja vientiteollisuudelle tämä päätös oli paha isku vientikuljetusten ollessa muutenkin matalasuhdanteessa. Väylämaksujen nosto ei edistä millään tavalla Suomen kilpailukykyä.

Merenkulku on myös juuri liitetty mukaan EU:n päästökauppaan, mikä tuottaa kuljetuksille myös lisärasitetta.

Mahdollisuuksia lieventää väylämaksujen noston vaikutuksia

Suomen Laivameklarit ry haluaa tässä yhteydessä esittää muutamia väylämaksujen nostoa lieventäviä lakimuutoksia, joilla ei ole suoria vaikutuksia väylämaksukertymään tai valtion budjettiin.

1) Väylämaksulain 5 § (19.12.2014/1214), Väylämaksu, 6 mom - vapautukset

” Väylämaksua ei suoriteta aluksesta, joka ainoastaan aluksen kuntoonpanoa tai sen tarpeellisuuden tutkimista varten, polttoaineen ottamista varten tai muusta pakottavasta syyistä 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.

Tullin asiantuntijoiden mukaan selkeintä olisi tehdä LVM:ssä lakimuutos, jossa todettaisiin väylämaksusta vapautetut käynnit. Lain kohtaan 5 § (19.12.2014/1214) Väylämaksu, lisättäisiin lista vapautuksista, esimerkiksi näin: *”Väylämaksua ei suoriteta, jos alus saapuu Suomen aluevesille tai poikkeaa suomalaisen satamaan aluksen kuntoonpanoa tai sen tarpeellisuuden tutkimista varten, polttoaineen ottamista varten, muonitusta varten tai miehistönvaihtoa varten jättämättä tai ottamatta lastia tai matkustajia.”*

Muutos tuottaisi lisää palvelujen kysyntää agenttien ohella myös luotsaus-, hinaus- ja satamapalveluille sekä huoltoyrityksille. Tällä hetkellä nämä huoltoon liittyvät aluskäynnit ohjautuvat mm. Viroon, jossa käynti on edullisempaa. Alusten tarvitsemat huoltokäynnit olisivat erityisesti nyt laskusuhdanteessa satamille ja satamissa toimiville yrityksille tuiki tarpeellista lisäkysyntää. Jos huoltokäynnit voidaan suorittaa aluksen reitin kannalta optimaalisessa satamassa, myös päästöt vähenevät.

Vaikutukset

Tällä lakimuutoksella ei olisi mitään vaikutuksia väylämaksukertymään ja valtion budjettiin. Sen sijaan satamapalvelujen kysyntä kasvaisi.

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)”*

Uuden aluksen käyttöönottoa Suomen liikenteeseen rasittaa aina aluksi väylämaksu. Lisärasitteena on käyntikertalaskuri, joka nollautuu vuoden vaihtuessa. Loppuvuodesta Suomen liikenteeseen tullut alus menettää vuoden vaihtuessa käyntikerrat ja joutuu uudelleen maksamaan väylämaksua. Tämä rajoittaa alusten vapaata 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 ja 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.

Vaikutukset

Tällä lakimuutoksella ei olisi mitään vaikutuksia tai mahdollisesti vain vähäisiä vaikutuksia väylämaksukertymään ja valtion budjettiin. Sen sijaan vientiteollisuuden käyttöön tarjottavat kuljetuspalvelut paranisivat.

3) 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. Väylämaksun alentaminen kansainvälisen risteilyliikenteen osalta voisi houkutella lisää risteilykäyntejä Suomeen.

Vaikutukset

Muutoksella voisi olla positiivisia vaikutuksia risteilyaluskäyntien määrään ja sitä kautta satama- ja muiden palvelujen kysyntään. Vaikutukset väylämaksukertymään tai valtion budjettiin olisivat vähäiset.

4) 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.

Muualla 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.”

Aluksen edustajan roolia maksuista yhteisvastuullisena tahona tulisi tarkastella uudelleen. Agenttiyritykselle on suuri taloudellinen riski, jos asiakas jättää väylämaksun maksamatta.

Viranomaisen tulisi mieluiten periä väylämaksu suoraan varustamolta. Kaikki EU:n alueella toimivat varustamot toimivat EORI-numerolla, jonka perusteella väylämaksun laskuttaminen on mahdollista. Vaihtoehto voisi olla valtion takuu, jolla valtio korvaa yksityisen toimijan riskin väylämaksun perinnässä.

Väylämaksu on ainoa veroluonteinen maksu, jonka perinnän viranomaisen on ulkoistanut yksityiselle toimijalle. Jos yhteisvastuulliseen asemaan ei voida tehdä muutoksia, tulisi väylämaksun perinnän hoitamisesta saada korvaus.

Vaikutukset

Muutoksella ei ole vaikutuksia väylämaksukertymään tai valtion budjettiin.

Suomen Laivameklarit ry osallistuu mielellään lakimuutosten jatkovalmisteluun.

Suomen Laivameklarit ry:n puolesta

Sari Turkkila, toiminnanjohtaja, Suomen Laivameklarit ry

sari.turkkila@shipbrokers.fi +358 405263348