

HE 116/2024 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi väylämaksulain 6 ja 8 §:n muuttamisesta ja väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 §:n kumoamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi väylämaksulain 6 ja 8 § väylämaksun yksikköhintojen ja enimmäismäärien korottamiseksi. Samalla kumottaisiin väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 §.

Esityksen mukaan nykyisen väliaikaisen lain mukaisia väylämaksun yksikköhintoja ja enimmäismääriä korotettaisiin tasasuhteessa 75,2 prosentilla säilyttäen väylämaksun perusteet muutoin ennallaan.

Esitys liittyy vuoden 2025 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi	4
3 Tavoitteet	7
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	7
4.1 Keskeiset ehdotukset	7
4.2 Pääasialliset vaikutukset	8
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	11
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	11
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	11
6 Lausuntopalaute	12
7 Säännöskohtaiset perustelut	14
7.1 Väylämaksulaki	14
7.2 Laki väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 §:n kumoamisesta	14
8 Voimaantulo	14
9 Toimeenpano ja seuranta	14
10 Suhde muihin esityksiin	15
10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä	15
10.2 Suhde talousarvioesitykseen	15
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	15
LAKIEHDOTUKSET	16
1. Laki väylämaksulain 6 ja 8 §:n muuttamisesta	16
2. Laki väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 §:n kumoamisesta	17
LIITE	18
RINNAKKAISTEKSTIT	18
1. Laki väylämaksulain 6 ja 8 §:n muuttamisesta	18
2. Laki väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 §:n kumoamisesta	19

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavasta aluksesta suoritetaan valtiolle väylämaksua väylämaksulain (1122/2005) perusteella. Väylämaksusta on säädetty verolainsäädännön perustein. Väylämaksun yksikköhinnat ja enimmäismäärät puolitettiin 1.1.2015 alkaen väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetulla lailla (1214/2014). Väliaikaisten yksikköhintojen ja enimmäismäärien voimassaoloa on jatkettu useaan kertaan voimaantulosäännöksellä. Nykyinen säännös (1121/2023) tuli voimaan 18.12.2023 ja se on säädetty olemaan voimassa 31.12.2027 saakka.

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen kehysriihessä 15.–16.4.2024 päätettiin julkista taloutta tasapainottavista toimenpiteistä. Yhtenä toimenpiteenä väylämaksut päätettiin palauttaa täysimääräisiksi vuodesta 2025 alkaen. Tällä esityksellä säädettäisiin väylämaksun yksikköhintojen ja enimmäismäärien korottamisesta väylämaksulain 6 ja 8 § muutoksella ja kumottaisiin väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 § koskien väylämaksun yksikköhintoja ja enimmäismääriä. Hallituksen esitys olisi tarkoitus käsitellä syksyllä 2024 vuoden 2025 talousarvioesityksen yhteydessä. Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025 alkaen.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

Esitysluonnoksesta järjestettiin lausuntokierros 13.6.–31.7.2024 lausuntopalvelussa ja asianhallintajärjestelmä Vahvassa. Ruotsinkielinen esitysluonnos jaettiin lausuttavaksi 14.6.2024. Kiireellisenä valmistellun esityksen lausuntoaika oli noin seitsemän viikkoa.

Esityksestä annettiin 29 lausuntoa. Lausunnon antajissa olivat laajasti edustettuina ulkomaan meriliikenteen ja logistiikan yritykset ja etujärjestöt sekä teollisuuden ja muiden elinkeinoalojen etujärjestöt. Myös eräät ammattijärjestöt ja viranomaistahot lausuivat asiasta. Kannanottoja sisältäneen lausunnon antoivat Suomen Varustamot ry, Suomen Laivameklarit ry, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Satamat ry, Helsingin Satama Oy, HaminaKotka Satama Oy, Satamaoperaattorit ry, Suomen Transitoliikenneyhdistys ry, Tallink Silja Oy, Cruise Lines International Association, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Metsäteollisuus ry, Sahateollisuus ry, Kemianteollisuus ry, Suomen Yrittäjät ry, Keskuskauppakamari, Kymenlaakson kauppakamari, Suomen Vesitiet ry, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, valtiovarainministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Huoltovarmuuskeskus ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus. Väylävirasto, Tulli, valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto ja oikeusministeriö ilmoittivat, ettei asiassa ole lausuttavaa.

Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat esillä julkisessa palvelussa osoitteessa [Väylämaksulain muuttaminen väylämaksun perimiseksi täysimääräisenä ja väliaikaisen väylämaksulainsäädännön kumoaminen - Valtioneuvosto \(LVM016:00/2024\)](#).

2 Nykytila ja sen arviointi

Väylämaksu peritään voimassa olevan hinnaston mukaan aluksen tyypin (lastialus tai matkustaja-alus), jääluokan ja nettovetoisuusluvun perusteella. Maksulla on alustyyppin mukaiset enimmäismäärät. Yksittäisen aluksen maksukertoja rajataan matkustaja-aluksilla enintään 30 maksuun ja lastialuksella enintään 10 maksuun kalenterivuoden aikana. Lastialusten maksuihin myönnetään vajaalastialennus (lastausasteen mukaan 50 tai 75 prosenttia) ja vientisuunnan kauttakulkukuljetuksen alennus (50 prosenttia). Tulli toimittaa vuosittain 6 000–7 000 väylämaksun ensikantoa liikenteen kokonaismäärästä ja alusten liikennöintiä riippuen.

Väylämaksutulot osoitetaan valtion talousarvioon yleiskatteellisesti valtion menojen hoitoon. Tavoiteltu väylämaksutulo ja väylämaksuhinnasto on suhteutettu rannikon kauppamerenkululle tuotetuista palveluista (väylänpito, jäänmurto, alusliikenteen ohjaus ja merenmittaus) valtiolle aiheutuviin menoihin. Väylämaksutuloihin vaikuttavat voimassa olevan hinnaston ohella alusliikenteen määrä, säännöllisen liikenteen osuus, liikennöivien alusten jääluokat ja nettovetoisuudet sekä lastialusten maksualennukset. Ennen väylämaksun puolitusta yksikköhintoja on nostettu tai laskettu niin, että maksutulot vastaisivat menoihin. Puolituksen aikana tulotavoitteesta on joustettu merkittävästi. Väylämaksun porrastuksilla jääluokkien mukaan ja maksukertaleikkureilla on pyritty ohjaamaan Suomen kauppamerenkulkua talviliikennekepoisten alusten käyttöön ja säännölliseen liikennöintiin. Alhaisemmat väylämaksut paremmille jääluokille kompensoivat alusten korkeampia investointi- ja käyttökustannuksia. Maksukertaleikkurit kohtuullistavat kalenterivuoden aikaisten väylämaksujen taloudellista raskautta.

Väylämaksun yksikköhintojen ja enimmäismäärien puolitus säädettiin alun perin vuosille 2015–2017 kompensoimaan vuonna 2015 voimaan tulleen merenkulun rikkisääntelyn kustannusvaikutuksia (laki 1214/2014). Kaikkia yksikköhintoja alennettiin, mutta hyvien jääluokkien lastialusten yksikköhintoja alennettiin enemmän kuin matkustaja-alusten, alhaisten jääluokkien alusten tai jääluokattomien alusten yksikköhintoja. Maksujen enimmäismäärät puolitettiin suoraviivaisesti. Puolituksen voimassaoloa on jatkettu viisi kertaa hinnastoa ja väylämaksun perusteita muutoin muuttamatta (lait 896/2017, 904/2018, 997/2020, 1000/2021 ja 1121/2023). Pääasiallinen perustelu on ollut Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn ylläpitäminen. Huomioon on otettu myös elinkeinojen taloudelliset haasteet covid-19:n aikana ja siitä palaututtaessa. Nykyisestä puolituksen jatkosta on säädetty 18.12.2023 alkaen ja vuoden 2027 loppuun saakka. Väylämaksun yksikköhintoja ja enimmäismääriä ei ole muutettu väliaikaisen lainsäädännön voimassaolon aikana. Ilman puolituksen jatkamisia väylämaksu olisi väliaikaisen lain raukeamisen jälkeen joko peritty vuonna 2014 voimassa olleen hinnaston mukaisesti tai säätämällä uudesta väylämaksuhinnastosta.

Väylämaksun yksikköhinnat vuosina 2012–2014 ja alkaen 1.1.2015.

Yksikköhinnat	Väylämaksu 2012–2014		Väylämaksu alkaen 1.1.2015 (muutos suluissa)	
	Lastialus	Matkustaja-alus	Lastialus	Matkustaja-alus
Euroa/nettotonni/jääluokka				
I A Super	1,277	0,860	0,470 (-63,2 %)	0,625 (-27,3 %)
I A	2,389	1,694	1,098 (-54,0 %)	1,294 (-23,6 %)
I B ja I C	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 %)

Yksikköhinnat	Väylämaksu 2012–2014	Väylämaksu alkaen 1.1.2015 (muutos suluissa)
Suurnopeusalus	6,303	5,381 (-14,6 %)
Proomu	3,473	2,107 (-39,3 %)
Maksun enimmäismäärä, euroa/käyntikerta		
Lastialus	107 750	53 875 (-50 %)
Matkustaja-alus	32 430	16 215 (-50 %)
Risteilyalus	44 500	22 250 (-50 %)

Puolitetun hinnaston mukaiset yksittäiset väylämaksut vaihtelevat aluksen tyypistä, jääluokasta ja nettovetoisuudesta riippuen muutamasta sadasta tai tuhannesta eurosta enimmäismääriin saakka. Väylämaksut ovat hyvin eri suuruisia alusten nettovetoisuuden huomattavien erojen vuoksi. Maksukertaleikkurit rajaavat säännöllisesti liikennöivien alusten kalenterivuoden aikaisia väylämaksuja merkittävästi. Tiheimmin liikennöivistä aluksista väylämaksut maksetaan jo alkuvuodesta ja alus saa maksuvapautuksen loppuvuoden ajaksi.

Vuosina 2020–2023 väylämaksutuloista 75–78 prosenttia kertyi lastialuksilta. Matkustaja-autolauttojen osuus oli 19–23 prosenttia. Risteilyalusten osuus oli 1–6 prosenttia (aiempina vuosina noin 10 prosenttia). Jääluokittain tarkasteltuna suurimman osuuden väylämaksutuloista, 34–42 prosenttia, maksoivat toiseksi parhaan jääluokan I A alukset. Parhaan jääluokan I A Super alusten osuus oli 17–19 prosenttia. Suomen lipun alla kulkeneet alukset maksoivat 13–17 prosenttia vuosittaisesta väylämaksukertymästä vuosina 2020–2023. Muiden lippujen osuus oli 83–87 prosenttia. Esimerkiksi vuonna 2023 väylämaksuja maksaneiden alusten lippuvaltioita oli kaikkiaan 44 kappaletta.

Väylämaksukertymä alustyypeittäin ja jääluokittain, ensikanto vuosina 2020–2023 (Tulli).

	2020, euroa	Osuus, %	2021, euroa	Osuus, %	2022, euroa	Osuus, %	2023, euroa	Osuus, %
Alustyyppi								
Risteilyalus	484 372	1,0	388 146	0,9	3 108 663	5,8	1 689 965	3,5
Matkustaja-alus	10 955 494	23,2	8 528 203	19,3	10 079 001	18,7	9 046 073	18,9
Lastialus	35 705 188	75,5	35 266 902	79,6	40 670 802	75,4	37 069 972	77,5
Kuljetuskoneeton alus	175 808	0,4	97 880	0,2	73 859	0,1	44 253	0,1
Yhteensä	47 320 861	100,0	44 281 130	100,0	53 932 325	100,0	47 850 2623	100,0
Jääluokka								
I A Super	9 176 106	19,4	7 417 084	16,7	8 860 567	16,4	7 938 204	16,6
I A	18 227 660	38,5	18 360 702	41,5	18 697 005	34,7	16 331 101	34,1
I B	3 865 745	8,2	2 761 640	6,2	4 517 189	8,4	4 183 782	8,7
I C	1 832 579	3,9	2 150 025	4,9	2 775 465	5,1	2 869 031	6,0
II	13 535 301	28,6	13 044 135	29,5	15 908 153	29,5	14 771 338	30,9
III	19 448	0,0	23 701	0,1	0	0,0	22 588	0,1
Ei jääluokkaa	664 021	1,4	523 842	1,2	3 173 946	5,9	1 734 218	3,6
Yhteensä	47 320 861	100,0	44 281 130	100,0	53 932 325	100,0	47 850 2623	100

Tilinpäätöstietojen mukaan valtion menot kauppamerenkulun palveluihin vaihtelivat 74,9–114,7 miljoonan euron välillä vuosina 2012–2023 (ilman inflaation vaikutusta). Väylien hoidon menot ja poistot väyläomaisuudesta ovat vaihdelleet noin 21–29 miljoonan euron välillä. Vuosina 2022 ja 2023 jäänmurron menot kohosivat noin 66 miljoonaan euroon. Palveluntarjoajan tuottaman meriliikenteen ohjauksen menot ovat vaihdelleet noin 12–16 miljoonan euron välillä. Merenmittauksen menot ovat vaihdelleet alle miljoonasta eurosta muutamaan miljoonaan euroon vuodessa. Väyläviraston väylänpidon perussuunnitelma (15.1.2024) varautuu talvimerenkulun palveluissa 72 miljoonan euron vuosimenoihin vuosina 2024 ja 2025. Murtajien palvelusopimusten uudistuessa varaudutaan 85 miljoonan euron vuosimenoihin vuosina 2026 ja 2027.

Tilinpäätöstietojen mukaan puolitetun väylämaksun aikana vuosina 2015–2023 väylämaksutulosten, 44,7–52,2 miljoonaa euroa, vastaavuus vertailtuihin menoihin oli 43–62 prosenttia (keskiarvo 53 prosenttia). Ennen puolitusta vuosina 2012–2014 väylämaksutulosten, 81,4–87,6 miljoonaa euroa, vastaavuus menoihin oli 91–105 prosenttia.

Rannikon kauppamerenkulun palveluista aiheutuneet menot ja väylämaksutulot 2012–2023, ilman inflaation vaikutusta (Väylävirasto).

Menot, 1 000 euroa	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Väylänpito	25 326	21 454	23 644	20 642	20 868	23 355	24 540	21 078	23 199	23 183	25 945	29 059
Meriliikenteen ohjaus VTS	12 170	14 626	13 909	15 253	14 055	11 769	14 035	15 514	15 310	15 017	15 974	16 359
Talvimerenkulku	41 731	53 131	42 866	34 213	46 167	47 928	55 369	55 073	50 676	57 421	65 897	66 043
Merenmittaus	3 570	2 334	2 244	4 755	2 985	800	1 479	2 417	931	2 293	1 666	3 220
Yhteensä	82 797	91 545	82 663	74 863	84 075	83 852	95 423	94 082	90 116	97 194	109 482	114 682
Tulot, 1 000 euroa												
Väylämaksu	81 374	81 926	87 587	45 338	46 335	47 366	49 078	52 166	46 700	44 667	51 737	48 924
Muut tulot	508	1 578	132	1 291	24	169	1 488	484	1 583	833	891	131
Yhteensä	81 882	83 504	87 719	46 629	46 359	47 535	50 566	52 650	48 283	45 500	52 628	49 055
Yli-/alijäämä	-915	-8 041	5 056	-28 234	-37 716	-36 317	-44 857	-41 432	-41 833	-52 414	-56 854	-65 627
Kustannusvastaavuus, %	98,9	91,2	105,3	61,8	55,0	56,9	53,4	56,0	53,6	46,5	48,1	42,8

Väylämaksu kohdentuu varustamojen asiakkailtaan perimiin kuljetusmaksuihin. Väylämaksun merkitys ulkomaankaupan logistiikan ja matkustamisen kustannuksille suhteutuu alusliikenteen ja rahdin määriin, aluksilla kulkeneiden matkustajien ja ajoneuvojen määriin sekä ulkomaankaupan arvoon (Tullin ja Tilastokeskuksen tilastot).

Vuonna 2023 satamissa kirjattiin yhteensä noin 22 100 ulkomailta saapunutta aluskäyntiä. Aluskäynnit ovat vähentyneet merkittävästi. Esimerkiksi vuonna 2019 käyntejä oli noin 29 600. Kotimaan liikenteessä on lisäksi vuosittain muutamia tuhansia satamasta toiseen siirtymisiä.

Vuonna 2022 Suomen ulkomaankaupassa kuljetettiin tavaraa meriteitse 87,5 miljoonaa tonnia, eli 92 prosenttia kaikista tonneista. Vuonna 2023 kuljetusten kokonaismäärä aleni 79,3 miljoonaan tonniin, mutta merikuljetusten osuus kaikista tonneista nousi 96 prosenttiin. Vuonna 2023 suomalaisten varustamojen osuus merikuljetuksista oli 28 prosenttia. Merikuljetukset ovat vähentyneet vilkkaimpien vuosien yli sadan miljoonan tonnin kokonaismäärästä.

Suomen ja ulkomaiden välillä kulki matkustaja-autolautoilla ennen covid-19-epidemiaa vuosittain enimmillään 19,1 miljoonaa matkustajaa sekä 3,3 miljoonaa ajoneuvoa ja muita kuljetusvälineitä. Vuosina 2020 ja 2021 matkustajamäärät alenivat 6,2–6,9 miljoonaan ja myös ajoneuvoja kuljetettiin vähemmän. Vuosina 2022 ja 2023 aluksilla kulki yhteensä 12,8–13,5 miljoonaa matkustajaa ja myös ajoneuvojen määrä oli jälleen suurempi.

Lastialusten puolittettuna kannetut väylämaksut, 35,4–40,1 miljoonaa euroa vuosina 2020–2023, kohdentuivat noin 80–100 miljoonan tonnin kuljetuksille ollen keskimäärin muutamia kymmeniä senttejä tonnia kohti. Lastin arvon suhteen väylämaksun kustannuslisä voi olla merkittävä vähempiarvoisille tavaralajeille. Arvokkaille tavaralajeille väylämaksun suhteellinen kustannuslisä on vähäinen. Vuonna 2022 Suomen tavarakaupan kokonaisarvo oli yhteensä 173,8 miljardia euroa. Vuonna 2023 tavarakaupan kokonaisarvo aleni 152,4 miljardiin euroon.

Matkustaja- ja risteilyalusten osalta puolittettuna kannetut väylämaksut, 8,9–13,2 miljoonaa euroa vuosina 2020–2023, ovat muodostaneet keskimäärin vajaan euron kustannuslisän kuljetettua matkustajaa, ajoneuvoa ja kuljetusvälinettä kohti.

Puolitettuna kannettujen väylämaksujen kokonaismäärää voidaan suhteuttaa myös arvioituihin logistiikan kokonaiskustannuksiin. Turun yliopiston mukaan vuonna 2022 Suomen sisäiset teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset olivat yhteensä 33,6 miljardia euroa (25,9 miljardia euroa vuonna 2019).

3 Tavoitteet

Hallituksen kehysriihen 16.4.2024 julkaiseman päätöksen mukaan väylämaksut palautetaan täysimääräisiksi julkista taloutta tasapainottavana toimenpiteenä. Väylämaksuilla pyritäisiin keräämään valtiolle 36 miljoonaa euroa lisätuloja vuodesta 2025 alkaen. Huoltovarmuuden ja ympärivuotisen liikenteen turvaamiseksi väylämaksujen porrastaminen jääluokkien mukaan sekä maksukertaleikkurit pidettäisiin ennallaan.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksellä muutettaisiin väylämaksulain (1122/2005) 6 ja 8 § sääten niihin uudet 1.1.2025 alkaen voimaantulevat väylämaksun korotetut yksikköhinnat ja enimmäismäärät. Väylämaksun tasosta väliaikaisesti säätävän lain 6 ja 8 § kumottaisiin.

Esityksellä ei muutettaisi väylämaksulain soveltamisalaa eikä käyttöön otettaisi uusia väylämaksun huojennuksia. Esitetyt muutokset kohdentuisivat koko toimialaan tasapuolisesti. Uusien huojennusten myöntäminen johtaisi toimenpiteelle annetun tulotavoitteen vuoksi maksujen vielä voimakkaampaan korottamiseen.

Nykyisen väliaikaisen lain mukaisia väylämaksun yksikköhintoja ja enimmäismääriä korotettaisiin tasasuhteessa 75,2 prosentilla säilyttäen väylämaksun perusteet muutoin ennallaan. Korotuksella pyritäisiin toteuttamaan tavoitteeksi asetettu vuotuinen väylämaksutulon lisäys 36 miljoonalla eurolla vuodesta 2025 alkaen. Laskelman pohjana on käytetty vuonna 2023 ensikannon mukaan eri alusliikenteen lajeilta ja jääluokilta kerättyjä väylämaksutuloja. Laskelma nojaa siihen, että väylämaksutuloihin vaikuttavat tekijät, kuten alusliikenteen kokonaismäärä ja määrät alusliikenteen eri lajeissa, säännöllinen liikennöinti, alusten nettovetoisuudet ja jääluokat sekä lastialusten vajaalasti- ja kauttakulkualennukset toteutuisivat vuonna 2025 ja sen jälkeen kuten vuonna 2023.

Voimassa olevat väylämaksun yksikköhinnat ja enimmäismaksut sekä esitetyt korotukset.

Euroa/netton tonni/jääluokka	Voimassa olevat yksikköhinnat		Korotetut yksikköhinnat alkaen 1.1.2025	
	Lastialus	Matkustaja-alus	Lastialus	Matkustaja-alus
I A Super	0,470	0,625	0,824	1,095
I A	1,098	1,294	1,924	2,268
I B ja I C	2,578	2,358	4,518	4,132
II ja III	4,381	4,169	7,677	7,306
Risteilyalus		0,911		1,596
Suurnopeusalus		5,381		9,429
Proomu	2,107		3,692	
Maksun enimmäismäärä, euroa/käyntikerta				
Lastialus	53 875		94 408	
Matkustaja-alus		16 215		28 414
Risteilyalus		22 250		38 990

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Suomen kauppamerenkulkua palvelevat varustamot maksaisivat vuosittain 36 miljoonaa euroa enemmän väylämaksuja vuodesta 2025 alkaen. Vuoden 2023 maksutulo oli valtion tilinpäätöksen mukaan 48,9 miljoonaa euroa. Vuonna 2025 ja sen jälkeen tavoiteltu vuosittainen väylämaksutulo olisi noin 85 miljoonaa euroa, mikäli alusliikenteen määrä ja ominaisuudet säilyvät samanlaisina kuin ennen maksun korotusta. Väylämaksutulot eivät hinnaston korotuksen jälkeen vastaisi täysimääräisesti vertailukohtana olevia kauppamerenkululle tuotettujen palvelujen menoja. Menot vaihtelivat noin 90–115 miljoonan euron välillä vuosina 2018–2023.

Hallituksen esityksen mukainen väylämaksujen korotus olisi merkittävä, mutta tasasuhtainen kautta hinnaston. Varustamot siirtäisivät maksukorotuksen eteenpäin kuljetusasiakkaille ja matkustajille. Toimenpiteestä seuraisi karkeasti arvioituna keskimäärin muutamien kymmenien senttien tai enintään yhden euron suuruinen korotus palvelujen hinnoissa rahtitonnia, matkalippua ja kuljetettua ajoneuvoa kohti. Väylämaksujen korotuksen arvioidaan heikentävän hieman Suomen logistista kilpailukykyä.

Maksukorotuksen merkitystä lukuisten eri maihin rekisteröityneiden varustamojen toimintakustannuksille on vaikea arvioida koko laajuudessaan. Vuonna 2022 Suomen lipun alla kulkeneilta aluksilta perittiin puolitettuja väylämaksuja 8,6 miljoonan euron verran. Maksukorotuksen jälkeen väylämaksuja perittäisiin suoraviivaisesti arvioituna noin 15 miljoonan euron verran. Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2022 suomalaisten meri- ja rannikkovesiliikenteen henkilö- ja tavarakuljetusyritysten liikevaihto oli yhteensä 2,26 miljardia euroa.

Hallituksen esityksellä kumottaisiin myös vuoden 2027 loppuun voimassaolevaksi säädetty väylämaksun väliaikainen puolitus. Varustamojen tulisi ottaa väylämaksun korotus huomioon nykyisissä ja neuvoteltavissa kuljetussopimuksissa sekä linjaliikenteen palveluhinnoittelussa varsin nopeasti.

Osa korotetuista yksikköhinnoista olisi jääluokkien suhteen edelleen alhaisempia, kuin vuosina 2012–2014 edellisen täysimääräisen väylämaksun aikana (lastialusten jääluokat I A Super, I A, I B ja I C). Toisaalta osa korotetuista yksikköhinnoista olisi vertailukohtaa korkeampia (lastialusten jääluokat II ja III, kuljetuskoneettomat alukset sekä matkustaja-alusten jääluokat I A Super, I A, I B, I C, II ja III ja risteilyalukset). Maksujen enimmäismäärät olisivat kuitenkin alhaisempia kuin vuosina 2012–2014. Vertailu on nimellinen, koska aiempi täysimääräinen hinnasto oli käytössä 10 vuotta sitten.

Maksukertaleikkurit lieventäisivät maksukorotusten taloudellista merkitystä edelleen linjaliikenteessä. Eräissä hinnaston maksuluokissa ei juurikaan liikennöi aluksia (esimerkiksi suurnopeusalukset ja alhaisen jääluokan matkustaja-alukset, pois lukien risteilyalukset) eikä hinnaston korotuksella olisi siltä osin käytännön vaikutusta.

Väylämaksun korotus toteutuisi samanaikaisesti muiden meriliikenteen kustannuksia vaiheittain lisäävien EU-toimenpiteiden kanssa. Niitä ovat vuonna 2024 alkanut merenkulun päästökauppa sekä vuonna 2025 alkava merenkulun energian kasvihuonekaasuintensiteettiä vähentävä ohjaus. Toimenpiteet lisäävät Suomen kauppamerenkulun kustannuksia vuositasolla sadoilla miljoonilla euroilla. Merenkulun ympäristöperusteinen kustannusten nousu voi vaikuttaa alusten talviliikennekelpoisuuteen väylämaksun ohjausta voimakkaammin. Väyläviraston selvityksen mukaan vuosina 2010–2023 on havaittavissa lastialusten kantavuuteen suhteutetun tehon heikentymistä. Parhaaseen jääluokkaan I A S investoiminen on vähentynyt. Jatkossa alusten konetehot ja jääluokat saattavat edelleen heikentyä.

Annetun tulotavoitteen saavuttamiseen liittyy epävarmuuksia. Kauppamerenkulun kustannusmuutosten kokonaisuus huomioon ottaen on mahdollista, että lastien, matkustajien ja ajoneuvojen kuljettaminen keskittyy lastikokoja ja lastausasteita lisäten ja vähentäen aluskäyntien määrää. Toisaalta tehostamista voivat rajoittaa muun muassa jo ennestään korkeat lastausasteet, eri lastityyppien edellyttämät alusten erityisominaisuudet, eriytyneet kuljetusreitit tai kuljetusten ajoittamisen merkitys. On mahdollista, että väylämaksun korotus johtaa joidenkin kauttakulkukuljetusten siirtymiseen Suomea väistävälle reitille. Kuljetuksia voi jäädä toteutumatta arvoketuissa, joiden rahdeille väylämaksun korotus on ratkaiseva muutos.

Väylämaksutulon ennakointi on haastavaa myös jo toteutuneiden kauppamerenkulun muutosten vuoksi. Venäjään liittyvän kaupankäynnin muutokset ovat vähentäneet aluskäyntejä Suomen tuonnissa Venäjältä ja Suomen kautta kulkeneessa Venäjän viennissä. Tilalle on syntynyt uusia kauppakumppanuuksia, mutta kokonaiskuljetusmäärä väheni vuonna 2023 selvästi. Väylämaksun perusteena oleva Suomessa käynteiden alusten nettovetoisuuden vuotuinen summa on alentunut viime vuosina. Risteilyalusten ja matkustaja-autolauttojen matkustuskysyntä romahti covid-19:n aikana vähentäen liikennöintiä. Palautumista ovat

hidastaneet heikko talouskehitys ja Itämeren alueella vallitseva poliittinen epävarmuus. Kauppamerenkulun vilkkaus ja väylämaksutulojen määrä riippuvat olennaisesti kansainvälisistä taloustrendeistä ja Suomen pärjäämisestä eri tuotannonalojen kansainvälisessä kilpailussa.

Hallituksen esityksen vaikutuksia väylämaksutuloihin sekä Suomen merikuljetuksiin ja ulkomaankauppaan seurataan. Hallituskauden aikana arvioidaan väylämaksukertymän suhdetta kauppamerenkululle tuotetuista palveluista valtiolle aiheutuviin menoihin ja ryhdytään tarvittaessa valmistelutoimiin väylämaksun muuttamiseksi.

Hallituksen esitys selkeyttäisi lainsäädäntöä, kun väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 § kumottaisiin.

Esimerkkejä väylämaksun esitetystä muutoksesta aluslajeittain, euroa/käyntikerta.

Alustyyppi	Aluslaji	Aluksen nettovetoisuusluku	Jääluokka	Nykyinen väylämaksu, euroa	Esitetty väylämaksu, euroa
Matkustaja-alus	matkustaja-autolautta	3 708	I B	8 743,46	15 321,58
Matkustaja-alus	matkustaja-autolautta	5 066	I A	6 555,40	11 487,34
Matkustaja-alus	ro-ro-alus	6 646	I A	8 599,92	15 070,05
Matkustaja-alus	matkustaja-autolautta	7 264	I A Super	4 540,00	7 955,66
Matkustaja-alus	matkustaja-autolautta	10 836	I A	14 021,78	24 571,03
Matkustaja-alus	matkustaja-autolautta	15 013	I A Super	9 383,12	16 442,49
Matkustaja-alus	matkustaja-autolautta	17 914	I A Super	11 196,25	19 619,71
Matkustaja-alus	matkustaja-autolautta	23 400	I A Super	14 625,00	25 628,07
Matkustaja-alus	matkustaja-autolautta	30 860	I A Super	16 215,00	28 414,00
Matkustaja-alus	matkustaja-autolautta	38 971	I A Super	16 215,00	28 414,00
Lastialus	muu alus	301	II	1 318,68	2 310,79
Lastialus	muu alus	1 296	II	5 677,77	9 949,43
Lastialus	kuivalastialus	1 559	I B	4 019,10	7 042,86
Lastialus	ro-ro-alus	3 141	I A Super	1 476,27	2 586,94
Lastialus	kuivalastialus	3 464	I A	3 803,47	6 665,00
Lastialus	konttialus	4 776	I A	5 244,04	9 189,39
Lastialus	ro-ro-alus	4 843	I B	12 485,25	21 878,50
Lastialus	kemikaalisäiliöalus	6 544	II	28 669,26	50 238,50
Lastialus	ro-ro-alus	6 938	I A Super	3 260,86	5 714,16
Lastialus	ro-ro-alus	7 682	I A	8 434,84	14 780,76
Lastialus	kuivalastialus	10 108	II	44 283,14	77 599,44
Lastialus	ro-ro-alus	10 145	I A	11 139,21	19 519,76
Lastialus	ro-ro-alus	18 155	I A Super	8 532,85	14 952,51
Lastialus	kuivalastialus	19 469	II	53 875,00	94 408,00
Lastialus	öljysäiliöalus	33 498	I A	36 780,80	56 277,33
Lastialus	kuiva-bulk-alus	59 298	II	53 875,00	94 408,00

Alustyyppi	Aluslaji	Aluksen nettovetoisuusluku	Jääluokka	Nykyinen väylämaksu, euroa	Esitetty väylämaksu, euroa
Risteilyalus		1 263	II	1 150,59	2 016,24
Risteilyalus		9 205	I C	8 385,75	14 694,75
Risteilyalus		15 501	II	14 121,41	24 745,61
Risteilyalus		26 345	II	22 250,00	38 990,00
Risteilyalus		46 086	II	22 250,00	38 990,00
Risteilyalus		115 732	II	22 250,00	38 990,00

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Väylämaksutuloja voitaisiin lisätä ottamalla käyttöön hinnasto, jota sovellettiin vuosina 2012–2014 ennen väliaikaisen puolituksen voimaan tuloa. Kyseisessä hinnastossa alustyyppien ja jääluokkien väliset yksikköhintojen suhteet poikkeavat siitä, mitä ne ovat olleet 10 vuotta jatkuneen väylämaksun puolituksen aikana ja maksujen enimmäismäärät ovat kaksinkertaiset. Väylämaksutulojen lisäys on johdonmukaisemmin ja ennakoitavammin toteutettavissa voimassa olevan hinnaston tasasuhtaisella tasokorotuksella.

Väylämaksun yksikköhintoja ja enimmäismääriä olisi mahdollista korottaa aluskäyntiaineistoon perustuvien tarkoin laskelmin arvioiden maksujen määräytymistä ja maksurasitteen kohdentumista alustyypeittäin ja jääluokittain sekä liikenteen eri lajeissa. Tämä ei ollut mahdollista lyhyen valmisteluajataulun vuoksi.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Alusliikenteeltä peritään maksuja meri- ja sisävesiväylien ja alusliikenteen ohjauspalvelujen käytöstä eri maissa useissa eri muodoissa viranomaisten ja yksityisten palveluntarjoajien toimesta. Maksujen perimiseen vaikuttavat eri maissa erilaiset vesiliikenteen infrastruktuurin ja palvelutarjonnan lainsäädännölliset vastuut, omistukset ja kustannusten kattamisen tavoitteet. Suomen väylämaksua vastaavia maksuja on esimerkiksi Ruotsissa ja Virossa. Näitä maita yhdistää väyläverkon valtionomistus ja jäänmurtopalvelun järjestämistarve.

Ruotsissa valtion meriväylistä vastaava viranomainen Sjöfartsverket perii alusliikenteeltä väylämaksua (farledsavgift) viraston menojen rahoittamiseksi. Maksu muodostuu neljästä osatekijästä: valmiusmaksu, alusmaksu, lastimaksu (lastaus tai purku) ja alukseen tai maihin nousevien matkustajien lukumäärä. Valmius- ja alusmaksutekijät määräytyvät aluksen nettovetoisuuden perusteella kymmenessä aluskokoluokassa aluksen liikennöintitiheyden mukaan. Kalenterikuukauden kaksi ensimmäistä aluskäyntiä maksetaan täytenä maksuna. Maksu alenee kolmannelle, neljännelle ja viidennelle käynnille 25, 50 ja 75 prosenttia. Sen jälkeen alus saa näistä maksuista vapautuksen saman kuukauden aikaisille käynneille. Lasti- ja matkustajamaksut maksetaan jokaisesta aluskäynnistä. Väylämaksun koko summasta saa alennuksen (10, 30, 90 tai 100 prosenttia), jos aluksella on ympäristöluokitus (Clean Shipping Index). Ruotsin väylämaksun osatekijöiden yksikköhintoja korotetaan tarvittaessa indeksiperusteisesti. Vuonna 2022 maksuja kerättiin noin 118 miljoonan euron arvosta. Kaikkiaan eri maksuilla perityt tulot kattoivat noin 70 prosenttia viraston kokonaismenoista.

Viron satamiin saapuvasta aluksesta peritään väylämaksu (veeteetasud) alusliikenteen ohjauksen, jäänmurtajapalvelujen, informaatiopalvelujen ja väylillä sijaitsevien turvalaitteiden käyttöä vastaan. Maksulle on alustyyppikohtaiset enimmäismäärät ja maksukertojen ylärajat kalenterivuotta kohti. Covid-19:n aikana maksun periminen keskeytettiin väliaikaisesti. Vuonna 2023 maksuun myönnettiin 37,5 prosentin alennus. Vuonna 2024 alennus on 15 prosenttia.

6 Lausuntopalaute

Lähes kaikki elinkeinoaloja edustavat lausunnot vastustivat voimakkaasti esitystä väylämaksun korottamiseksi ja vaativat esityksen perumista. Lausunnoissa ymmärrettiin julkisen talouden tasapainottamisen tarve, mutta tuotiin laajasti esille esityksen yllätyksellisyys sekä merkittävä poikkeavuus vuoteen 2027 säädetystä väylämaksun puolituksen voimassaolosta ja hallitusohjelman mukaisesti valmisteltavana olleesta väylämaksun pysyvästä puolituksesta. Esitystä pidettiin Suomen sijainti, riippuvuus merenkulusta sekä epävarma kansainvälinen taloustilanne huomioon ottaen haitallisena kilpailukyvyille, ulkomaankaupan toimijoille ja julkisen talouden tasapainottamiselle. Useiden lausuntojen mukaan kauppamerenkulun kustannuksia ei tule lisätä hallituksen toimin väylämaksun osalta.

Elinkeinoalojen lausunnoista osa esitti väylämaksun puolituksen jatkamista jo säädetyn mukaisesti ja muuttamista myöhemmin pysyväksi. Osassa lausunnoista esitettiin väylämaksusta kokonaan luopumista seuraavassa vaiheessa, koska väylämaksu muodostaa haitallisen kustannuslisän Suomen kilpailukyvyille myös puolitetulla tasollaan. Elinkeinoalojen ohella työ- ja elinkeinoministeriö ja Huoltovarmuuskeskus pitivät esitystä kokonaisuutena haitallisena. Yksittäisissä lausunnoissa esitykseen suhtauduttiin neutraalisti, mutta tuotiin esille useista syistä johtuva merenkulun kustannusten nousu.

Lausuntojen mukaan meriliikenteen kustannukset nousevat joka tapauksessa merkittävästi Euroopan unionin päästökaupan ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluvelvoitteen vuoksi. Lausuntojen mukaan meriliikenteen kustannusten tulisi olla mahdollisimman hyvin ennustettavissa ja tulevaisuutta koskevien päätösten tulisi olla luotettavia. Elinkeinoelämän toimijat ovat suunnitelleet tulevaisuutta voimassa olevan lain ja hallitusohjelman väylämaksulinjauksen mukaisesti. Äkillisen linjamuutoksen esitettiin aiheuttavan myös mainehaittaa Suomen lainsäädäntöympäristölle ja erityisesti sen ennakoitavuudelle. Esityksen kuvattiin luovan epäluottamusta poliittiseen päätöksentekoon. Esityksen todettiin olevan ongelmallinen etenkin tilanteissa, joissa kuljetuspalvelun hinnoittelu on jo perustunut vuosille 2024–2027 aiemmin päätettyyn väylämaksun tasoon.

Korkeiden väylämaksujen esitettiin vähentävän halukkuutta investoida Suomea palvelemaan aluskantaan. Äkinäisen lakimuutoksen ja väylämaksun kustannuslisän esitettiin mahdollisesti vaikuttavan negatiivisesti myös satamien investointeihin ja Suomeen toivottuihin uusiin tuotannollisiin investointeihin.

Eräät teollisuuden alat ja logistiikkatoimijat totesivat väylämaksun nousevan kohtuuttomaksi jossain liikenteen ja rahtien lajeissa, kuten harvalukuisissa suurten lastierien kuljetuksissa esimerkiksi kehittyvän kiertotalouden alalla sekä heikompien jääluokkien alusten käynneissä, joita ei kuitenkaan voi tehdä talviliikenteen rajoitteiden aikana. Väylämaksut nousisivat ankarimmillaan ennen puolitusta voimassa olleita maksuja korkeammiksi, jonka seurauksena jotkut tuotannon muodot voisivat jopa poistua Suomesta.

Transitoliikenteen ala totesi riskin kansainvälisten kuljetusten reittimuutoksista muiden maiden satamiin sekä maailman ruokahuollolle tärkeisiin lannoitekuljetuksiin liittyvät kustannusriskit. Ala piti tärkeänä säilyttää väylämaksun perusteisiin sisältyvä transitokuljetusten alennus.

Risteilyalan lausunnossa todettiin, ettei tuleville vuosille ennakkoon myytyjen palvelujen hinnoittelua voida enää muuttaa. Ala huomautti lisäksi, ettei liikennöinti Suomeen ole palautunut covid19:ta edeltävälle tasolle ja väylämaksun korotus olisi erittäin haitallinen palautumiselle.

Joissain lausunnoissa epäiltiin, ettei väylämaksun korotus toisi valtiolle tavoiteltuja lisätuloja liikenteen siirtymisten ja aluskäyntien toteutumatta jäämisen vuoksi. Osassa lausunnoista arvioitiin korotuksella olevan liikenteen lajista riippuen jopa väylämaksukertymää pienentäviä vaikutuksia. Joissain kannanotoissa todettiin, että kauppamerenkululle tarjottavat julkiset palvelut tulisi kustantaa verovaroista ilman kytköstä väylämaksutuloihin.

Osassa lausunnoista ehdotettiin väylämaksulakiin yksityiskohtaisia muutoksia muun muassa maksuvelvollisen tahon ja maksullisten käyntien määritelmässä sekä vapautukseen oikeuttavien maksukertojen laskennan aikarajassa ja mahdollisuudessa laskea varustamon eri alusten käyntejä yhteen. Eräissä lausunnoissa esitettiin transitoalennus kilpailua haittaavana tukena muiden maiden teollisuudelle ja ehdotettiin sen poistamista.

Useissa lausunnoissa esitettiin, että väylämaksun korotuksen perumisen jälkeen tulisi käynnistää väylämaksun tason ja rakenteen sekä yksityiskohtia koskevien pitkäjänteisten muutosten valmistelu, jossa otetaan huomioon merenkulun ilmastotoimenpiteiden kustannuksista tarkentuvat tiedot. Suomen Varustamot ry esitti, että väylämaksun väliaikaisen puolituksen muuttamista pysyväksi puolitukseksi harkitaan uudelleen hallituskauden loppupuolella, jotta voidaan luoda yrityksille pitkäjänteisempi näkymä eteenpäin ja osaltaan kompensoida erityisen vahvasti Suomen merikuljetuksiin kohdentuvaa kustannusten nousua.

Osassa kannanotoista korostettiin tarvetta huolehtia merenkulun toimivuutta ylläpitävän viranomaistoiminnan pitkäjänteisestä rahoituksesta. Lausunnoissa pidettiin hyvänä ohjata ympärivuotisesti toimintakykyisen aluskannan ominaisuuksia ja liikennöintiä Suomeen edelleen väylämaksun perusteilla.

Valtiovarainministeriön lausunnon mukaan väylämaksun korotuksen lähtökohdaksi tulee ottaa kehysriihessä päätetty maksun puolituksesta luopuminen ja muuttaminen täysimääräiseksi vuodesta 2025 alkaen. Lausunnon mukaan tämä tarkoittaisi sitä, että tavoiteltavan lisätulokertymän tulisi olla esitettyä voimakkaampi, eli 36 miljoonan euron sijasta noin 48 miljoonaa euroa, jolloin väylämaksun vuotuinen kokonaistulokertymä olisi lähemmäs 100 miljoonaa euroa. Tämä tarkoittaisi voimassa olevien väylämaksun yksikköhintojen ja enimmäismäärien korottamista 100 prosentilla ehdotetun 75,2 prosentin sijaan. Valtiovarainministeriön mukaan väylämaksutuloilla tulisi tavoitella kauppamerenkulusta valtiolle aiheutuvien menojen täysimääräistä kattamista viitaten esitysluonnoksen mukaisiin vuosien 2018–2023 väylänhoidon menoihin (90–115 miljoonaa euroa vuodessa) samoin kuin ennen väylämaksun puolitusta.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus piti lausunnossaan tärkeänä säilyttää säännöllistä liikennöintiä ja jäävähvisteisuutta kannustavat väylämaksun perusteet. Lausunnossa todettiin väylämaksun korotuksen lisäävän merenkulun kustannuksia saman aikaisesti ilmastopoliittisten toimenpiteiden kanssa. Ahvenanmaan maakunnan hallitus ehdotti, että väylämaksun korotuksen vaikutukset kauppamerenkulkuun ja liikennesektoriin arvioidaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen kauden lopussa. Ahvenanmaan maakunnan hallitus piti tärkeänä, että hallitus pyrkisi

alentamaan matkustaja-alusten enimmäismaksun tasoa muun muassa Ahvenanmaan kuljetusten turvaamiseksi. Lausunnon mukaan olisi myös tärkeää, että hallitus pyrkisi alentamaan matkustaja-alusten väylämaksuvapautukseen oikeuttavien maksukertojen määrää esimerkiksi samaan tasoon, kuin lastialuksilla.

Hallituksen esitystä ei muutettu lausuntopalautteen perusteella. Väylämaksun korotuksen peruminen haittaisi hallituksen toimenpiteitä julkisen talouden tasapainottamiseksi. Esityksen lähtökohtana pidetty 36 miljoonan euron lisätulotavoite säilytetään kuitenkin hallituksen kehysriihessä määrittämän mukaisena pyrkimättä valtiovarainministeriön lausunnossa esitettyyn suurempaan lisätulon määrään. Lausujien ehdottamia yksityiskohtaisia väylämaksulain muutoksia ei ollut mahdollista tarkastella käytettävissä olleella aikataululla. Ehdotusten ongelmaton toteutettavuus ja vaikutukset tulisi arvioida huolellisesti. Lisäksi osa ehdotetuista muutoksista johtaisi väylämaksun tulopohjan supistumiseen ja maksutulojen vähenemiseen vastoin hallituksen esityksen valtiontaloudellista tavoitetta. Tulojen vajeen välttäminen edellyttäisi yksikköhintojen korottamista esitettyä voimakkaammin.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki väylämaksulain 6 ja 8 §:n muuttamisesta

6 §. *Väylämaksun yksikköhinta.* Pykälässä tarkoitettua väylämaksun yksikköhinnan määräytymistä ehdotetaan muutettavaksi siten, että lastialukselle ja matkustaja-alukselle jääluokittain määräytyviä yksikköhintoja sekä risteilyaluksen, suurnopeusaluksen ja sellaisen aluksen, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa, yksikköhintoja korotettaisiin väliaikaisen lain (1214/2014) hinnastosta 75,2 prosentilla.

8 §. *Väylämaksun enimmäismäärä aluskäynniltä.* Pykälässä tarkoitettuja väylämaksun enimmäismääriä aluskäynniltä ehdotetaan muutettavaksi siten, että enimmäismääriä korotettaisiin väliaikaisen lain (1214/2014) mukaisesta hinnastosta 75,2 prosentilla.

7.2 Laki väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 §:n kumoamisesta

1 §. *Kumoamissäännös.* Pykälässä säädettäisiin väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1214/2014) 6 ja 8 §:n kumoamisesta. Väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 §:ssä määritelty väylämaksuhinnoittelu on voimassa 31.12.2027 asti, joten sääntely pitää kumota 6 ja 8 §:n osalta, koska muutoin se estäisi hallituksen esityksen mukaisten väylämaksulain 6 ja 8 §:n muutosten voimaantulon 1.1.2025 alkaen.

2 §. *Voimaantulo.* Pykälässä säädettäisiin 1 §:n mukaisen kumoamissäännöksen voimaantulosta, jonka olisi tarkoitus olla 1.1.2025.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulisivat voimaan 1.1.2025.

9 Toimeenpano ja seuranta

Tulli vastaa väylämaksulain 3 §:n mukaan väylämaksun toimittamisesta ja valvonnasta eli perii väylämaksun ja seuraa väylämaksutuloja kuukausi- ja vuositasolla.

10 Suhde muihin esityksiin

10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Esitys ei ole riippuvainen muista esityksistä.

10.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2025 talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Hallituksen esityksen perusteella valtion väylämaksutulot lisääntyvät arviolta 36 miljoonaa eurolla verrattuna siihen, että väylämaksua kannettaisiin edelleen puolitettuna.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Perustuslain 81 §:n mukaan verosta säädetään lailla, joka sisältää säännökset verovelvollisuuden ja veron suuruuden perusteista sekä verovelvollisen oikeusturvasta. Väylämaksu on oikeudelliselta luonteeltaan vero, josta säädetään väylämaksulain 1 §:ssä. Oikeusturvasta on säädetty 6 luvussa.

Väylämaksun korottamisesta säädettäisiin perustuslain edellyttämällä tavalla lakiesityksen 6 ja 8 §:ssä. Pykälien mukaan väylämaksuja korotettaisiin kaikilta lain soveltamisalan piiriin kuuluvilta toimijoilta, jolloin maksu kohtelee toimijoita perustuslain 6 §:n edellyttämällä tavalla yhdenvertaisesti.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

väylämaksulain 6 ja 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan väylämaksusta annetun lain (1122/2005) 6 ja 8 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 1320/2011 seuraavasti:

6 §

Väylämaksun yksikköhinta

Väylämaksun yksikköhinta lastialuksesta ja matkustaja-aluksesta määräytyy aluksen jääluokan mukaan seuraavasti:

Jääluokka	Lastialus Yksikköhinta (euroa)	Matkustaja-alus Yksikköhinta (euroa)
I A Super	0,824	1,095
I A	1,924	2,268
I B, I C	4,518	4,132
II, III	7,677	7,306

Risteilyaluksen yksikköhinta on 1,596 euroa, suurnopeusaluksen 9,429 euroa ja sellaisen aluksen, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa, 3,692 euroa.

8 §

Väylämaksun enimmäismäärä aluskäynniltä

Väylämaksu on enintään 94 408 euroa. Matkustaja-aluksen väylämaksu on kuitenkin enintään 28 414 euroa ja risteilyaluksen väylämaksu enintään 38 990 euroa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1214/2014) 6 ja 8 §.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 23.9.2024

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne-, viestintä- ja sisäministeri Lulu Ranne

1.

Laki

väylämaksulain 6 ja 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan väylämaksusta annetun lain (1122/2005) 6 ja 8 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 1320/2011 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

6 §

Väylämaksun yksikköhinta

Väylämaksun yksikköhinta

Väylämaksun yksikköhinta lastialuksesta ja matkustaja-aluksesta määräytyy aluksen jääluokan mukaan seuraavasti:

Väylämaksun yksikköhinta lastialuksesta ja matkustaja-aluksesta määräytyy aluksen jääluokan mukaan seuraavasti:

Jääluokka	Lastialus	Matkustaja-alus
Yksikköhinta (euroa)	Yksikköhinta (euroa)	Yksikköhinta (euroa)
I A Super	1,277	0,860
I A	2,389	1,694
I B, I C	4,821	2,919
II, III	6,918	4,878

Jääluokka	Lastialus	Matkustaja-alus
Yksikköhinta (euroa)	Yksikköhinta (euroa)	Yksikköhinta (euroa)
I A Super	0,824	1,095
I A	1,924	2,268
I B, I C	4,518	4,132
II, III	7,677	7,306

Risteilyaluksen yksikköhinta on 1,045 euroa, suurnopeusaluksen 6,303 euroa ja sellaisen aluksen, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa, 3,473 euroa.

Risteilyaluksen yksikköhinta on 1,596 euroa, suurnopeusaluksen 9,429 euroa ja sellaisen aluksen, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa, 3,692 euroa.

8 §

8 §

Väylämaksun enimmäismäärä aluskäynniltä

Väylämaksun enimmäismäärä aluskäynniltä

Väylämaksu on enintään 107 750 euroa. Matkustaja-aluksen väylämaksu on kuitenkin enintään 32 430 euroa ja risteilyaluksen väylämaksu enintään 44 500 euroa.

Väylämaksu on enintään 94 408 euroa. Matkustaja-aluksen väylämaksu on kuitenkin enintään 28 414 euroa ja risteilyaluksen väylämaksu enintään 38 990 euroa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

2.

Laki

väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain 6 ja 8 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1214/2014) 6 ja 8 §.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

(kumotaan)

Väylämaksun yksikköhinta

Väylämaksun yksikköhinta lastialuksesta ja matkustaja-aluksesta määräytyy aluksen jääluokan mukaan seuraavasti:

<i>Jääluokka</i>	<i>Lastialus</i>	<i>Matkustaja-alus</i>
<i>Yksikköhinta (euroa)</i>	<i>Yksikköhinta (euroa)</i>	<i>Yksikköhinta (euroa)</i>
<i>I A Super</i>	0,470	0,625
<i>I A</i>	1,098	1,294
<i>I B, I C</i>	2,578	2,358
<i>II, III</i>	4,381	4,169

Risteilyaluksen yksikköhinta on 0,911 euroa, suurnopeusaluksen 5,381 euroa ja sellaisen aluksen, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa, 2,107 euroa.

8 §

(kumotaan)

Väylämaksun enimmäismäärä aluskäynniltä

Väylämaksu on enintään 53 875 euroa. Matkustaja-aluksen väylämaksu on kuitenkin enintään 16 215 euroa ja risteilyaluksen väylämaksu enintään 22 250 euroa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20