

## HE 51/2023 vp

### **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 puolittettuna vuosina 2015–2023. Esityksen mukaan puolituksen voimassaoloa jatkettaisiin vielä vuosille 2024–2027.

Esitys liittyy valtion vuoden 2024 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian ja viimeistään 31.12.2023, jolloin muutettavan muutoslain voimassaolo päättyy.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
3 Tavoitteet .....	8
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	8
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	9
6 Lausuntopalaute .....	9
7 Voimaantulo .....	10
8 Suhde muihin esityksiin.....	10
9 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys .....	10
LAKIEHDOTUS .....	11
Laki väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta .....	11
LIITE .....	12
RINNAKKAISTEKSTI.....	12
Laki väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta .....	12

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavasta aluksesta suoritetaan valtiolle väylämaksua väylämaksulain (1122/2005) perusteella. Väylämaksu puolitettiin väliaikaisesti vuosiksi 2015–2017 väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetulla lailla (1214/2014). Väylämaksun väliaikaisen puolituksen voimassaoloa on jatkettu vuosille 2018–2023 väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöstä muuttaneilla laeilla (896/2017, 904/2018, 997/2020 ja 1000/2021). Väylämaksun taso on ollut puolituksen ajan sama.

Vahva ja välittävä Suomi – Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023 esittää väylämaksun puolituksen muuttamista pysyväksi Suomen vientiteollisuuden kilpailukyvystä huolehtimiseksi. Tämä toteutettaisiin niin, että käsillä olevan hallituksen esityksen mukaan väylämaksua kannettaisiin 1.1.2024 alkaen väliaikaisesti puolitettuna samalla tavoin kuin vuosina 2015–2023. Väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1214/2014) voimaantulosäännöstä jatkettaisiin aikaisempia puolituksen voimassaolon jatkamisia vastaavalla tavalla, mutta tällä kertaa vuosille 2024–2027. Lakiesitys käsiteltäisiin syksyllä 2023 vuoden 2024 talousarvioesityksen yhteydessä. Pysyvä väylämaksun puolitus toteutettaisiin hallituskauden aikana erillisenä säädöshankkeena.

Esityksestä järjestettiin lausuntokierros 7.8.–1.9.2023 lausuntopalvelussa (lausuntopalvelu.fi) ja asiakirjahallintajärjestelmä Vahvassa. Kiireellisenä valmistellun esityksen lausuntoaika oli noin neljä työviikkoa. Suomenkielinen ja ruotsinkielinen esitys olivat lausuttavana yhtä pitkän ajan. Lausuttava asia oli sidosryhmille tuttu ja esitti nykymuotoisen väylämaksun kantamisen jatkamista ilman muutoksia väylämaksun ominaisuuksiin.

Esityksestä annettiin 26 lausuntoa. Lausunnon antoivat Suomen Varustamot ry, Suomen Laivameklarit ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Satamat ry, Suomen Transitoliikenneyhdistys ry, Tallink Silja Oy, HaminaKotka Satama Oy, Metsäteollisuus ry, Suomen Yrittäjät ry, Keskuskauppakamari, Pohjanmaan kauppakamari, Kymenlaakson liitto, Kotkan kaupunki, Kokoomuksen Kotkan Kunnallisjärjestö ry ja Kokoomus-RKP:n Kotkan Valtuustoryhmä, Suomen Vesitiet ry, Suomen Sisävesiliitto ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Finnpilot Pilotage Oy, valtiovarainministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Huoltovarmuuskeskus, Tulli ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus.

Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisessa palvelussa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM032:00/2023>.

### 2 Nykytila ja sen arviointi

Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavasta aluksesta suoritetaan valtiolle väylämaksua, kun alus saapuu suomalaisen satamaan ulkomailta tai alus siirtyy suomalaisesta satamasta toiseen suomalaisen satamaan. Maksun kantaa Tulli. Maksu kannetaan aluksen tyyppin (lastialus tai matkustaja-alus), 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 väylämaksun enintään 30 kertaa ja lastialus enintään 10 kertaa kalenterivuoden aikana. Tulli kantaa vuosittain 6 000–7 000 väylämaksua liikenteen kokonaismäärästä ja alusten liikennöintiheydestä riippuen. Väylämaksutulot osoitetaan valtion talousarvioon yleiskatteellisesti valtion menojen hoitoon.

Väylämaksun taso on määritetty suhteessa rannikon kauppamerenkulun tarvitsemien palvelujen (väylänpito ja väyläinvestoinnit, jäänmurto, meriliikenteen ohjaus ja merenmittaus) tuottamisesta valtiolle aiheutuviin menoihin. Ennen puolituksen alkamista maksun tasoa on aika ajoin nostettu tai laskettu niin, että maksutulot vastaavat vertailtujen menojen muutoksiin.

Väylämaksu on kannettu vuosina 2012–2014 voimassa olleisiin maksuihin nähden puolitettuna 1.1.2015 alkaen. Hallituksen valtiontalouden kehyspäätöksessä 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 vuonna 2013 tehtyä työmarkkinaratkaisua. Puolitus toteutettiin alentamalla kaikkia väylämaksun yksikköhintoja, mutta alentaen hyvien jääluokkien lastialusten yksikköhintoja painotetusti enemmän kuin matkustaja-alusten, alhaisten jääluokkien alusten tai jääluokattomien alusten yksikköhintoja.

Väylämaksun väliaikaista puolitusta on jatkettu alkuperäisen puolituksen jälkeen neljä kertaa yhden tai kahden vuoden jaksoissa. Perusteina ovat olleet elinkeinojen kustannusten keventäminen Suomen kansainvälisen kilpailukyvyyn hyväksi ja covid-19-epidemian aiheuttamista taloudellisista haasteista palautuminen. Ilman puolituksen jatkamista (tai uudesta väylämaksuhinnastosta säätämistä) väylämaksu olisi palannut korkeammalle tasolle väliaikaisten lakien raukeamisen myötä.

*Vuosina 2012–2014 ja 2015–2023 kannetun väylämaksun yksikköhinnat.*

Yksikköhinnat	Väylämaksu 2012–2014		Väylämaksu 2015–2023 (alennus suluissa)	
	Lastialus	Matkustaja-alus	Lastialus	Matkustaja-alus
Euroa/nettotonni/jääluokka				
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 %)	
<b>Enimmäismaksu, euroa/käyntikerta</b>				
Lastialus	107 750		53 875 (-50 %)	
Matkustaja-alus		32 430		16 215 (-50 %)
Risteilyalus		44 500		22 250 (-50 %)

Puolitetut väylämaksut vaihtelevat alusten tyyppi-, koko- ja jääluokkaerojen mukaan muutamasta sadasta tai tuhannesta eurosta hinnaston enimmäismaksuihin saakka. Käyntikertaleikkurit voivat vaikuttaa yksittäisen aluksen liikennöintiin vuositasolla kohdistuviin väylämaksuihin suuresti. Säännöllisen liikenteen aluksista maksetaan väylämaksut yleensä jo alkuvuodesta,

jonka jälkeen alus saa maksuvapautuksen loppuvuodeksi. Esimerkiksi matkustaja-autolautat ja ro-ro-alukset saattavat saapua Suomeen satoja kertoja vuodessa. Useat lastialukset liikennöivät myös tiheään. Harvakseltaan vierailevia tai yksittäisiä käyntejä tekeviä lasti- ja matkustaja-aluksia on kuitenkin runsaasti. Vajaalastialennuksia (50 tai 75 prosenttia), vientisuunnan kauttakuljetuksen alennuksia (50 prosenttia) ja muita alennuksia saavia aluskäyntejä on vuosittain lukuisa määrä. Nämä alennukset myönnetään puolitetuista väylämaksuista.

Väylämaksun yksikköhinnat ja väylämaksun tulokertymä on mitoitettu suhteessa valtion menoihin, joita aiheutuu rannikon kauppamerenkululle tarjottavien palvelujen tuottamisesta. Palveluja ovat väylänpito ja väyläinvestoinnit, meriliikenteen ohjaus, jäänmurto ja merenmittaus. Vuosina 2012–2022 nämä menot vaihtelivat 74,9–109,5 miljoonan euron välillä (ilman inflaation vaikutusta). Jäänmurto on merkittävin ja eniten vaihteleva menoerä. Siihen vaikuttavat murtajapalvelujen tarve erilaisina talvina, palveluntarjoajan hinnoittelu sopimuksissa ja palvelun tilaajan maksaman jäänmurtajien kuluttaman polttoaineen hinta.

Väylämaksun kokonaistuottoon vaikuttavat hinnaston ohella säännöllisessä liikenteessä olevien alusten aluskäyntien lukumäärät (käyntikertaleikkureihin saakka), yksittäisten aluskäyntien lukumäärät sekä alusten tyyppi, jääluokka ja koko (nettovetoisuus). Vaikutusta on myös vajaalastissa tehtyjen käyntien osuudella ja transitokuljetusten vilkkaudella. Ennen puolitusta vuosina 2012–2014 väylämaksutulot olivat 81,4–87,6 miljoonaa euroa (Väyläviraston esittämät tiedot). Puolitetun väylämaksun aikana vuosina 2015–2022 maksutulot ovat olleet 44,7–52,2 miljoonaa euroa/vuosi. Vuosina 2020–2021 tuloja vähensi risteilyalusten ja muiden matkustaja-alusten liikennöinnin merkittävä väheneminen covid-19:n vuoksi. Vuosina 2012–2014 väylämaksutulojen (mukaan luettuna muut Väyläviraston laskelmaan kohdentamat tulot) suhde tarkasteltuihin menoihin vaihteli 91,2–105,3 prosentin välillä. Puolitetun väylämaksun aikana suhde on ollut 46,5–61,8 prosenttia (keskiarvo 53,9 prosenttia). Laskennallinen alijäämä on katettu valtion yleisistä varoista.

Valtion talousarvioesityksessä vuoden 2023 väylämaksutuloksi arvioidaan 45,0 miljoonaa euroa. Covid-19:n vaikutusten väistyttyä matkustaja-alusliikenteen määrä on palautunut niin, että maksutulo voi toteutua ennakoitua suurempana. Tätä tukee myös vuoden 2022 toteutunut kertymä (52,3 miljoonaa euroa). Alusliikenteessä on kuitenkin tapahtunut uudenlaisia muutoksia. Vuosina 2022–2023 Venäjään liittyvän kaupankäynnin muutokset ovat yhtäältä vähentäneet aluskäyntejä etenkin Suomen tuonnissa Venäjältä ja Suomen kautta kulkevassa transitoliikenteessä. Toisaalta aluskäynnit ovat lisääntyneet korvaavissa tuontikuljetuksissa Suomeen.

*Rannikon kauppamerenkulun palveluista aiheutuneet menot ja väylämaksutulot 2012–2022, ilman inflaation vaikutusta (Väylävirasto).*

Rannikon kauppame- renkulku, menot, 1 000 euroa												
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Väylänpito	25 326	21 454	23 644	20 642	20 868	23 355	24 540	21 078	23 199	23 183	25 945	
Meriliiken- teen ohjaus												
VTS	12 170	14 626	13 909	15 253	14 055	11 769	14 035	15 514	15 310	15 017	15 974	
Talvimeren- kulku	41 731	53 131	42 866	34 213	46 167	47 928	55 369	55 073	50 676	57 421	65 897	

<b>Rannikon kauppamerenkulku, menot,</b>											
<b>1 000 euroa</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Merenmittaus	3 570	2 334	2 244	4 755	2 985	800	1 479	2 417	931	2 293	1 666
<b>Yhteensä</b>	<b>82 797</b>	<b>91 545</b>	<b>82 663</b>	<b>74 863</b>	<b>84 075</b>	<b>83 852</b>	<b>95 423</b>	<b>94 082</b>	<b>90 116</b>	<b>97 194</b>	<b>109 482</b>
<b>Tulot, 1 000 euroa</b>											
Väylämaksu	81 374	81 926	87 587	45 338	46 335	47 366	49 078	52 166	46 700	44 667	51 737
Muut tulot	508	1 578	132	1 291	24	169	1 488	484	1 583	833	891
<b>Yhteensä</b>	<b>81 882</b>	<b>83 504</b>	<b>87 719</b>	<b>46 629</b>	<b>46 359</b>	<b>47 535</b>	<b>50 566</b>	<b>52 650</b>	<b>48 283</b>	<b>45 500</b>	<b>52 628</b>
<b>Yli-/alijäämä</b>	<b>-915</b>	<b>-8 041</b>	<b>5 056</b>	<b>-28 234</b>	<b>-37 716</b>	<b>-36 317</b>	<b>-44 857</b>	<b>-41 432</b>	<b>-41 833</b>	<b>-52 414</b>	<b>-56 854</b>
<b>Kustannusvastaavuus, %</b>	<b>98,9</b>	<b>91,2</b>	<b>105,3</b>	<b>61,8</b>	<b>55,0</b>	<b>56,9</b>	<b>53,4</b>	<b>56,0</b>	<b>53,6</b>	<b>46,5</b>	<b>48,1</b>

Tullin ensikannon mukaan vuosina 2020–2022 väylämaksutuloista 75,4–79,6 prosenttia kertyi lastialuksilta. Matkustaja-autolauttojen osuus oli 18,7–23,2 prosenttia. Risteilyalusten osuus oli 0,9–5,8 prosenttia (aiempina vuosina noin 10 prosenttia). Covid-19:n vaikutus risteilyalusten ja muiden matkustaja-alusten liikennöintiin oli selvä. Hinaajien ja puskujen osuus väylämaksusta on vähäinen. Jääluokittain tarkasteltuna suurimman osuuden väylämaksutuloista, 34,7–41,5 prosenttia, maksoivat toiseksi parhaan jääluokan IA alukset. Parhaan jääluokan IAS alusten osuus oli 16,4–19,4 prosenttia.

*Väylämaksukertymä alustyypeittäin ja jääluokittain ensikannon mukaan vuosina 2020–2022 (Tulli).*

	<b>2020, euroa</b>	<b>Osuus, %</b>	<b>2021, euroa</b>	<b>Osuus, %</b>	<b>2022, euroa</b>	<b>Osuus, %</b>
<b>Alustyyppi</b>						
Risteilyalus	484 372	1,0	388 146	0,9	3 108 663	5,8
Matkustaja-alus	10 955 494	23,2	8 528 203	19,3	10 079 001	18,7
Lastialus	35 705 188	75,5	35 266 902	79,6	40 670 802	75,4
Kuljetuskoneeton alus	175 808	0,4	97 880	0,2	73 859	0,1
<b>Yhteensä</b>	<b>47 320 861</b>	<b>100,0</b>	<b>44 281 130</b>	<b>100,0</b>	<b>53 932 325</b>	<b>100,0</b>
<b>Jääluokka</b>						
IAS	9 176 106	19,4	7 417 084	16,7	8 860 567	16,4
IA	18 227 660	38,5	18 360 702	41,5	18 697 005	34,7
IB	3 865 745	8,2	2 761 640	6,2	4 517 189	8,4

	2020, euroa	Osuus, %	2021, euroa	Osuus, %	2022, euroa	Osuus, %
IC	1 832 579	3,9	2 150 025	4,9	2 775 465	5,1
II	13 535 301	28,6	13 044 135	29,5	15 908 153	29,5
III	19 448	0,0	23 701	0,1	0	0,0
Ei jääluokkaa	664 021	1,4	523 842	1,2	3 173 946	5,9
<b>Yhteensä</b>	<b>47 320 861</b>	<b>100,0</b>	<b>44 281 130</b>	<b>100,0</b>	<b>53 932 325</b>	<b>100,0</b>

Väylämaksu kohdentuu varustamojen asiakkailta perimiin maksuihin. Sen taloudellista merkitystä vienti- ja tuontilogistiikan ja matkustamisen kustannuksille voidaan suhteuttaa alusliikenteen ja ulkomaankaupan merikuljetusten määriin, aluksilla kulkeneiden matkustajien ja ajoneuvojen määriin sekä ulkomaankaupan arvoon Tilastokeskuksen ja Tullin tilastojen mukaan.

Vuonna 2019 satamissa kirjattiin yhteensä noin 29 600 ulkomailta saapunutta aluskäyntiä. Vuonna 2020 määrä aleni 25 600 aluskäyntiin. Vuonna 2022 satamissa kirjattiin yhteensä noin 26 500 ulkomailta saapunutta aluskäyntiä. Aluskäynnit ovat vähentyneet ennen kaikkea matkustajia kuljettavien alusten liikennöinnin muutosten vuoksi. Lisäksi kotimaanliikenteessä on vuosittain muutamia tuhansia alusten siirtymisiä satamasta toiseen.

Suomen ulkomaan tavarakaupan tonneista 92,4 prosenttia kulki meriteitse vuonna 2022. Merikuljetusten osuus nousi selvästi edellisistä vuosista samalla kun maakuljetusten osuus laski. Suomen ulkomaankaupan kokonaiskuljetusmäärä meriteitse oli 87,5 miljoonaa tonnia (tuonti 46,6 miljoonaa tonnia ja vienti 40,9 miljoonaa tonnia). Lisäksi satamien kautta kulkee miljoonia tonneja transitokuljetuksia. Vuonna 2022 suomalaisten varustamojen alukset kuljettivat Suomen tonneista 27 prosenttia (vuonna 2020 osuus oli 31 prosenttia).

Ennen covid-19-epidemiaa Suomen ja ulkomaiden välillä kulki meriteitse vuosittain noin 19 miljoonaa matkustajaa ja samoilla aluksilla kuljettiin lisäksi 3,3 miljoonaa ajoneuvoa (henkilöautoja, linja-autoja, kuorma-autoja, perävaunuja ja muita kuljetusvälineitä). Vuosina 2020–2021 matkustaja-alusliikenteen asiakasmäärät romahtivat 6,2–6,9 miljoonaan matkustajaan ja ajoneuvoja kuljettiin vähemmän. Vuonna 2022 epidemiasta palautumisen myötä aluksilla kulki yhteensä 12,8 miljoonaa matkustajaa.

Lastialusten väylämaksut, viime vuosina 35,4–40,1 miljoonan euroa, kohdentuvat vuodesta riippuen ja kauttakulkukuljetukset huomioon ottaen 90–100 miljoonan tonnin tavarakuljetuksille ollen keskimäärin muutamia kymmeniä senttejä kuljetettua 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 174,1 miljardia euroa, ja siitä pääosa kulki meriteitse.

Matkustaja- ja risteilyalusten osuus väylämaksuista, viime vuosina 8,9–13,2 miljoonaa euroa, kohdentuu suurelta matkustajamäärältä perittyjen matkalippujen hintoihin, aluksilla myytävien palvelujen ja tuotteiden hintoihin ja ajoneuvoista perittyihin kuljetusmaksuihin. Laivamatkojen hinnat ja matkustajien kulutusikäytyminen matkan aikana vaihtelevat suuresti eri syistä, mutta väylämaksun osuus on kokonaisuudessa matkustajaa kohti karkeasti arvioituna yhden euron luokkaa.

Turun yliopiston viimeisimmän logistiikkaselvityksen mukaan vuonna 2019 Suomen sisäiset logistiikkakustannukset olivat yhteensä noin 25,8 miljardia euroa. Itse tuotetut logistiikkapalvelut, varastoon sitoutunut pääoma sekä ulkomailla toteutuvat kustannukset mukaan luettuna kokonaisarvo oli lähes 40 miljardia euroa. Vuosittain kannettavan väylämaksun kokonaismäärän suhde näihin kustannuksiin on prosentin kymmenysten luokkaa.

### **3 Tavoitteet**

Väylämaksun puolituksen jatkamisen ja lopulta pysyväksi muuttamisen tavoitteena on hallitusohjelman mukaan tukea Suomen vientiteollisuuden kilpailukykyä. Toimenpide toteutetaan kii-reellisen valmisteluajataulun vuoksi ensin nykyisen väylämaksun väliaikaista puolitusta koskevan lain voimassaolon jatkamisella neljällä vuodella. Välittömästi käynnistyvässä toisessa säädöshankkeessa valmistellaan väylämaksun pysyvä puolitus hallituskauden aikana.

### **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

Esityksessä ehdotetaan, että väylämaksu kannetaan vuosina 2015–2023 käytössä olleen hinnaston mukaisesti alennettuna vielä vuosina 2024–2027. Toimenpiteen seurauksena alusten liikennöinnin ja merikuljetusten kustannukset eivät nouse verrattuna siihen, että vuonna 2024 palattaisiin väylämaksun väliaikaista puolittamista edeltäneeseen väylämaksuhinnastoon tai määritettäisiin nykyisiä palvelutarjonnan kustannuksia vastaava uusi hinnasto. Toimenpiteen vaikutavuus olisi välitön ja se kohdistuisi tasapuolisesti kaikkeen Suomen kauppamerenkulkua palvelemaan alusliikenteeseen väliaikaisen lain voimassaolon ajan.

Väylämaksun puolituksen jatkamisella kauppamerenkulun varustamot ja niiden kuljetusasiakkaat välttyvät maksamasta vuosittain arviolta 36 miljoonan euron verran enemmän väylämaksuja vuonna 2024 ja sen jälkeen verrattuna siihen, että palattaisiin vuosina 2012–2014 voimassa olleeseen hinnastoon. Arvio perustuu vuosina 2012–2014 ja 2015–2022 kannettujen väylämaksutulojen keskimääräiseen eroon.

Kustannusten nousun välttäminen hyödyttää eniten säännöllistä liikennettä harjoittavia varustamoja. Ulkomaankaupan kuljetuksissa ja matkustamisessa vältetään arviolta muutamien kymmenien senttien suuruisen hinnannousu rahtitonnia, matkalippua ja kuljetettua ajoneuvoa kohti. Väylämaksujen taloudellinen merkitys varustamojen asiakkaille (logistiikan ja matkustamisen kustannuksille) säilyy saman suuruisena kuin arvioitiin karkeasti edellä nykytilakuvauksessa. Väylämaksun kantaminen edelleen puolitettuna pitää osaltaan Suomen kansainvälisen kilpailukyvyin ja siten elinkeinojen työllistävyyden ja veronmaksukyvyin ennallaan.

Pitkäkestoinen väylämaksuratkaisu parantaa merkittävästi varustamojen näkymää etenkin monivuotisten kuljetussopimusten laatimisessa tärkeään osatekijään ja sen vaikutukseen sopimusten hinnoittelussa. Samat väylämaksun vakiinnuttamisen hyödyt koskevat myös varustamojen kuljetusasiakkaita, eli kaupan aloja ja teollisuutta sekä vienti- ja tuontikuljetuksista ansaitsevia satamia ja muita ulkomaankaupan logistiikan yrityksiä.

Esityksestä seuraa valtiolle vastaavasti noin 36 miljoonan euron tulojen menetys vuonna 2024 verrattuna siihen, että 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 2015–2022) vaje on kokonaisuudessaan ollut 29,5–57,7 miljoonaa euroa/vuosi verrattuna siihen, että väylämaksu olisi kannettu kattaen tarkastellut valtion menot kokonaan. Vuonna 2024 ja sen jälkeen toteutuvia kauppamerenkululle tuotetuista palveluista koituvia menoja ei kyetä ennakoimaan tarkkaan merkittävimältä osin jäänmurren tarpeen ja polttoainekustannusten vaikean ennakoitavuuden vuoksi. Jäänmurtopalvelujen sopimukset myös uusitaan lähivuosina. Väylämaksutulon laskennallinen vaje katetaan valtion yleisistä varoista. Se lisää painetta tulonmuodostukseen muussa verotuksessa tai edellyttää valtion menojen karsimista tai menojen rahoittamista velalla.

## **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

Ilman toimenpidettä väylämaksu palaa vuosina 2012–2014 käytössä olleen hinnaston mukaiseksi 1.1.2024. Väylämaksun merkittävä korotus heikentäisi Suomen kansainvälistä kilpailukykyä. Väylämaksun suurempi alentaminen tai väylämaksun poistaminen väliaikaisesti joko kaikelta tai osalta alusliikenteestä johtaisi valtion tulojen menetykseen ja suurempiin haasteisiin rahoittaa kauppamerenkululle tarjotut palvelut. Varustamojen erilainen kohtelu ei olisi tasavertainen toimenpide. Väylämaksun lyhytaikaiset muutokset lisääisivät epäselvyyttä kauppamerenkulun toimintaympäristöstä ja logistisista kustannuksista.

Tämän hankkeen rinnalla käynnistetään väylämaksulain muutos, jolla väylämaksu puolitetaan pysyvästi 1.1.2025 alkaen.

## **6 Lausuntopalaute**

Lähes kaikki kannanottoja sisältäneet lausunnot kannattivat väylämaksun väliaikaisen puolituksen jatkamista vuosille 2024–2027. Muutamassa lausunnossa todettiin, ettei esityksessä ole lausuvan tahon viranomaistehtävän näkökulmasta huomautettavaa. Esitystä vastustavia lausuntoja ei annettu. Useat puoltavat lausunnot kannattivat esitystä sellaisenaan. Monissa lausunnoissa korostettiin, ettei kauppamerenkulun toimintakustannuksia tule lisätä väylämaksun osalta, koska kustannukset nousevat merkittävästi Euroopan unionin päästökaupan alkaessa vuonna 2024 ja myöhemmin myös muiden ilmastotoimenpiteiden vuoksi. Useat lausujat esittivät kuitenkin väylämaksun puolittamisen jatkamisen sijaan oikeampana toimenpiteenä poistaa väylämaksu nyt tai seuraavassa vaiheessa. Perusteluina esitettiin muun muassa väylämaksun muodostaman kustannuslisän haitallisuus Suomen kansainväliselle kilpailukyvyllä ja näkemys siitä, että kauppamerenkululle tarjottavat palvelut tulisi kustantaa yleisistä verovaroista ilman kytköstä väylämaksutuloihin. Toisaalta toimenpidettä puoltavissa lausunnoissa nostettiin esille tarve huolehtia kauppamerenkulun tarvitsemien palvelujen riittävästä rahoituksesta tulevaisuudessa ja pitäen myös väylämaksutulot osana tätä tarkastelua. Myös alusten talviliikennekelpoisuuteen kohdistuvan ohjauksen säilyttämisen merkitystä nostettiin esille. Lausunnoissa ehdotettiin väylämaksulakiin joitain seuraavassa vaiheessa toteutettavia yksityiskohtaisia muutoksia muun muassa maksuvelvollisen tahon ja maksullisten käyntien määritelmässä. Sidosryhmien huolellista osallistamista edellytettiin seuraavan vaiheen valmistelussa. Valtiontalouden kestävyiden näkökulmasta edellytettiin jatkossakin pidettävän yllä kauppamerenkululle tarjottavien viranomaispalvelujen tuotantokustannusten seuranta ja vertailua väylämaksutuloihin. Yksi lausunto esitti väylämaksualennuksen olevan mahdollisesti kilpailua vääristävä ja kansantaloudellisesti tehoton tuki. Eräässä lausunnossa esitettiin kritiikkiä siitä, että väylämaksun ominaisuudet heikentävät sisävesiliikenteen asemaa ja ehdotettiin sitä koskevia muutoksia.

Hallituksen esitystä ei muutettu lausuntopalautteen perusteella.

Lausuntoyhteenveto sekä lausunnot ovat ladattavissa julkisessa hankepalvelussa tunnuksella [LVM032:00/2023](#).

## **7 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan mahdollisimman pian ja viimeistään 31.12.2023.

## **8 Suhde muihin esityksiin**

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2024 talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Esitys pienentää valtion väylämaksutuloja arviolta 36 miljoonalla eurolla vuosina 2024–2027 verrattuna siihen, että väylämaksua ei kannettaisi puolitettuna.

## **9 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

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 Suomen kansainvälistä kilpailukykyä.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

*Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1214/2014) voimaantulosäännöksen 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1000/2021, seuraavasti:

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2015. Lain 6 ja 8 § ovat voimassa 31 päivään joulukuuta 2027.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_  
kuuta 20 \_\_\_\_\_.

Helsingissä 9.10.2023

**Pääministeri**

**Petteri Orpo**

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

## **Laki**

### **väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* väylämaksulain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta annetun lain (1214/2014) voimaantulosäännöksen 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1000/2021, seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

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

*Ehdotus*

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammi-  
kuuta 2015. Lain 6 ja 8 § ovat voimassa 31  
päivään joulukuuta 2027.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .