

Outi Nietola

20.5.2020

50/20/L/A

kirjaamo@lvm.fi
juha.tervonen@lvm.fi

Asia: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta, kommentoitava esitys 19.5.2020, viite VN/7626/2020

Pyydettyinä lausuntona hallituksen esitykseksi laiksi väylämaksulain väliaikaisesta muuttamisesta Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuudella on yli 150 tuotantolaitosta eri puolilla Suomea. Alan raaka-aineiden ja tuotteiden kuljetusmatkat kansainvälisille asiakkaille ovat pitkiä, mikä lähes kaksinkertaistaa toimialan logistiikkakustannusten osuuden liikevaihdosta verrattuna kilpailijamaihin Keski-Euroopassa.

Merikuljetusten toimivuus ja kustannustehokkuus ovat metsäteollisuudelle elinehto. Alan tuotteista viettiin menee yli 70 %, ja yli 90 % viedään laivoilla. Eri puolilla Suomen rannikkoa sijaitsevien satamien kautta alan tuotteita ja raaka-aineita kuljetetaan vuosittain noin 20 miljoonaa tonnia. Ulkomaisten varustamojen osuus Suomen metsäteollisuuden merikuljetuksista on yli 85 %.

Vuonna 2015 voimaan tullut rikkidirektiivi nosti metsäteollisuuden kustannuksia noin 80 miljoonaa euroa per vuosi. On arvioitu, että merenkulun tuleva ympäristösääntely lisää vuosina 2020-2025 Suomen elinkeinoelämän kustannuksia 25-40 miljoonaa euroa vuositasolla. Luvut eivät sisällä CO₂-sääntelyä, jonka vaikutukset ovat vielä auki. Suurin kustannusnousu kohdistuu vientialoihin, keskeisimpänä metsäteollisuuteen. Väylämaksujen puolitus vuosille 2015-2020 on ollut hyvä ratkaisu pienentämään rikkidirektiivin vaikutuksia. Väylämaksun puolituksen jatko on välttämätöntä vientiteollisuuden merikuljetusketjun kilpailukyvyn turvaamiseksi.

EU:n komissio ja Maailmankauppajärjestö WTO julkaisivat huhtikuussa omat arvionsa siitä, miten koronapoikkeustila saattaa vaikuttaa kansainväliseen kauppaan. Molemmissa arvioissa korostetaan niiden epävarmuutta. Käsillä oleva kriisi on ennennäkemätön ja sen tarkoista talousvaikutuksista ei ole varmuutta. WTO:n arvion mukaan kansainvälinen kauppa vähentyy enemmän kuin v. 2008-2009 taluskriisin vaikutuksesta. Epävarmuutta on nähty myös BKT-ennusteissa, kun monet niistä ovat vanhentuneet nopeasti.

EU:n komission kauppapäaosasto arvioi kaupan vähentyvän vuonna 2020 maailmanlaajuisesti 9,7 %. EU27:n vienti EU:n ulkopuolelle vähenisi 9,2 % eli n. 285 miljardia euroa ja tuonti EU27-alueelle 8,8 % eli n. 240 miljardia euroa. Arvio kattaa tavarat ja palvelut mutta arvion sisällä kaupan vähentyminen osuisi teollisuustuotteisiin kovemmin kuin muihin sektoreihin.

Outi Nietola

20.5.2020

WTO on käyttänyt arvionsa perusteena synkempiä BKT-ennusteita, mikä saattaa selittää sen kielteisempää viestiä. WTO:n alueellisen arvion mukaan vienti Euroopasta voisi pudota 12-33 % ja tuonti Eurooppaan voisi pudota 10-25 % v. 2020.

WTO:n arvion mukaan maailmankauppa vähenisi 13-32 % vuonna 2020. WTO:n arvion mukaan Pohjois-Amerikka ja Aasia kärsisivät eniten vientinsä vähenemisestä ja kovimmin kärsisivät ne toimialat, joiden arvoketjut ovat pitkiä ja mutkikkaita. Yleisesti palautumista tapahtuisi jo vuonna 2021, riippuen poikkeustilan kestosta ja haittojen torjumistoimien tehokkuudesta.

Hallituksen aiemman, huhtikuussa 2020 lausunnoilla olleen esityksen mukaan väylämaksuja ei kannettaisi lain voimaantulosta alkaen 31.12.2020 saakka ja 1.1.2020 alkaen jo kannetut väylämaksut palautettaisiin varustamoille. Ratkaisulla haluttiin tukea Suomen ulkomaankauppaa palvelevien varustamojen taloudellista toimintakykyä Covid-19-tartuntataudin aiheuttaman kriisin aikana ja kriisistä toipumisessa, pitää yllä Suomelle elintärkeiden merikuljetusyhteyksien toimivuutta ja Suomen huoltovarmuutta.

Nyt kommentoitavana olevan hallituksen esityksen mukaan väylämaksuja ei kannettaisi aikavälillä 1.7.-31.12.2020, ja 1.1.-30.6.2020 jo kannettuja väylämaksuja ei palautettaisiin varustamoille. Esityksen tavoite on edelleen osaltaan kompensoida koronavirusepidemian varustamoille aiheuttamia taloudellisia vahinkoja ja tukea Suomen merikuljetusten toimintakykyä.

Väylämaksun poisto kompensoisi varustamoille tulojen menetyksiä ja akuuttia likviditeettikriisiä loppuvuoden aikana. Kompensaatiovaikutukset eivät kohdistuisi alusliikenteen eri tyypeihin tasaisesti. Säännöllisesti Suomeen saapuvat parhaiden jääluokkien alukset ovat alkuvuoden aikana pääosin jo maksaneet käyntikertaleikkureiden mukaiset väylämaksut. Siten väylämaksun poistaminen loppuvuodelta kohdistuisi etenkin epäsäännöllisesti Suomessa käyviin aluksiin.

Väylämaksun määräaikaisesta poistosta loppuvuodelta 2020 koitua valtion tulojen menetys ja ulkomaankaupan logististen kustannusten huojennus ovat nyt kommentoitavana olevan esityksen mukaan arviolta 10–15 miljoonaa euroa. Talousarvioon kirjatusta vuoden 2020 väylämaksukertymästä valtaosa siten toteutuisi. Jos väylämaksu poistettaisiin koko vuodelta 2020 maksuvapautuksin ja alkuvuoden väylämaksun palautuksin, sillä olisi esityksen mukaan valtionaloudellisesti liian merkittävä vaikutus tulojen menetyksinä.

Nyt kommentoitavana olevan esityksen vaikutus Suomen merikuljetusyhteyksien kilpailukykyyn tukemiseen koronakriisissä on vaatimaton verrattuna aiempaan hallituksen esitykseen, jossa jo maksetut väylämaksut vuodelta 2020 palautettaisiin varustamoille ja väylämaksut poistettaisiin lain voimaantulosta vuoden 2020 loppuun. Lisäksi uusi esitys on säännöllistä linjaliikennettä ja jäävahvistettuja aluksia syrjivä. Metsäteollisuuden merikuljetusketjussa linjaliikenteellä ja jäävahvistetuilla aluksilla on keskeinen rooli. Yleisesti metsäteollisuus pitää tärkeänä, että esitys koskee kaikkia varustamoja kansallisuudesta riippumatta.

Outi Nietola

20.5.2020

Jotta väylämaksun poistolla olisi todellista vaikutusta merenkulun kustannusten alentamisessa, poiston tulisi kattaa kokonainen kalenterivuosi ja kohdistua myös linjaliikenteeseen ja jäävahvistettuihin aluksiin. Metsäteollisuus esittää, että väylämaksut poistetaan 1.7.2020 alkaen ja että poistoa jatketaan vuoden 2021 loppuun saakka.

Vuoden 2021 jälkeen tulee jatkaa ulkomaankaupan kuljetusten kilpailukyvyn kannalta tärkeää väylämaksujen puolitusta. Metsäteollisuuden näkemys on, että pidemmällä aikavälillä tavoitteena tulee olla monimutkaisesta väylämaksujärjestelmästä luopuminen ja jäänmurron rahoittaminen suoraan valtion budjetista.

Metsäteollisuus ry



Timo Jaatinen
toimitusjohtaja