

## Hallituksen esitys Eduskunnalle väylämaksulaiksi

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi väylämaksulaki, jolla kumottaisiin nykyinen väylämaksulaki. Lailla uudistettaisiin väylämaksun perusteita koskevia säännöksiä, jotka koskevat aluksesta suoritettavan väylämaksun määräytymistä. Lisäksi väylämaksulaki saatettaisiin vastaamaan verolain vaatimuksia.

Väylämaksu määräytyisi pääsääntöisesti aluksen jääluokkaan perustuvan yksikköhinnan sekä aluksen nettovetoisuuden perusteella. Väylämaksu määräytyisi samojen perusteiden mukaisesti sekä koti- että ulkomaanliikenteessä oleville aluksille. Lain soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät suurnopeusaluksia lukuun ottamatta nettovetoisuudeltaan alle 300 olevat alukset.

Aluksen jääluokan määräytymistä koskevat säännökset poistettaisiin väylämaksulaista ja

siirrettäisiin alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annettavaan lakiin.

Laissa säädettäisiin maksuvapautuksista ja alennetusta väylämaksusta. Lisäksi lailla säädettäisiin väylämaksun ilmoitusvelvollisuudesta, määrittämisestä ja kantamisesta, maksunoikaisusta maksunsaajan hyväksi, jälkimaksatuksesta sekä oikeussuojakeinoista. Ehdotus sisältäisi lain soveltamisen kannalta keskeiset määritelmät. Tullilaitos vastaisi väylämaksatuksen toimittamisesta ja valvonnasta.

Laki liittyy vuoden 2006 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2006 samaan aikaan alusten jääluokkia ja jäänmurtaja-avustusta koskevan lain kanssa.

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....</b>	<b>1</b>
<b>SISÄLLYSLUETTELO .....</b>	<b>2</b>
<b>YLEISPERUSTELUT.....</b>	<b>3</b>
<b>1 Nykytila.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö .....</b>	<b>3</b>
Väylämaksua koskeva lainsäädäntö .....	3
Väylämaksun perusteet.....	3
Harkinnanvaraiset maksunhuojennukset.....	5
<b>1.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....</b>	<b>5</b>
<b>1.3. Nykytilan arviointi .....</b>	<b>6</b>
Jääloukka väylämaksun perusteena.....	6
Euroopan yhteisöjen komission käynnistämä valvontamenettely .....	8
<b>2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1. Tavoitteet .....</b>	<b>8</b>
<b>2.2. Keskeiset ehdotukset .....</b>	<b>9</b>
<b>3. Taloudelliset vaikutukset .....</b>	<b>10</b>
<b>3.1. Kokonaistaloudelliset vaikutukset.....</b>	<b>10</b>
<b>3.2. Valtiontalouteen kohdistuvat vaikutukset .....</b>	<b>11</b>
<b>3.3. Elinkeinoelämään kohdistuvat vaikutukset .....</b>	<b>11</b>
<b>3.4. Ympäristövaikutukset .....</b>	<b>12</b>
<b>3.5. Alukehitysvaikutukset .....</b>	<b>12</b>
<b>3.6. Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....</b>	<b>12</b>
<b>4. Asian valmistelu.....</b>	<b>12</b>
<b>4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto .....</b>	<b>12</b>
<b>4.2. Lausunnot ja niiden huomioonottaminen .....</b>	<b>13</b>
<b>5. Riippuvuus muista esityksistä.....</b>	<b>14</b>
<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....</b>	<b>14</b>
<b>1. Lakiehdotuksen perustelut .....</b>	<b>14</b>
<b>1 luku. Yleiset säännökset .....</b>	<b>14</b>
<b>2 luku. Väylämaksun perusteet .....</b>	<b>17</b>
<b>3 luku. Maksuvapautus ja alennettu väylämaksu.....</b>	<b>18</b>
<b>4 luku. Väylämaksun ilmoitusvelvollisuus, määrääminen ja kantaminen .....</b>	<b>19</b>
<b>5 luku. Maksunoikaisu maksunsaajan hyväksi ja jälkimaksatus.....</b>	<b>20</b>
<b>6 luku. Oikeussuojakeinot.....</b>	<b>20</b>
<b>7 luku. Erinäiset säännökset.....</b>	<b>21</b>
<b>2. Tarkemmat säännökset ja määräykset .....</b>	<b>22</b>
<b>3. Voimaantulo.....</b>	<b>22</b>
<b>4. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....</b>	<b>22</b>
<b>LAKIEHDOTUS .....</b>	<b>24</b>

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Nykytila

#### 1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

##### Väylämaksua koskeva lainsäädäntö

Väylämaksuista säädetään väylämaksulaisa (708/2002) ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa väylämaksusta (719/2002), jotka tulivat voimaan 1 päivänä syyskuuta 2002. Väylämaksulailla kumottiin vuonna 1980 annettu väylämaksulaki siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Vuoden 2002 lailla ei muutettu väylämaksun maksuperusteita. Kyseessä oli teknisluonteinen uudistus, jolla pyrittiin poistamaan jäämaksuluokkatodistuksiin liittynyt väylämaksun kiertäminen.

Väylämaksun perimisen tarkoituksesta säädetään lain 1 §:ssä. Sen mukaan valtiolle kannetaan väylämaksua merenkulussa käytettävien julkisten kulkuväylien ja vesiliikenteelle tarpeellisten turvalaitteiden rakentamisesta, ylläpidosta ja hoidosta sekä jäänmurtaajien avustustoiminnasta valtiolle aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi. Väylämaksutulvoja on käytetty myös alusliikennepalvelun (VTS-toiminta) aiheuttamien kustannusten kattamiseen.

Väylämaksulain mukaisia toimivaltaisia viranomaisia ovat tulliviranomaiset ja Merenkululaitos. Väylämaksun kantamisesta vastaa tulliviranomainen (3 §).

Merenkululaitos antaa talviliikennevaatimuksia koskevat määräykset ja vahvistaa luettelon hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista (12 §), vahvistaa väylämaksun perusteena käytettävän aluksen jääluokan (13 §) ja antaa alukselle jääluokkatodistuksen (14 §). Käytännössä merkittävä on myös Merenkululaitoksen toimivalta myöntää alenuksia tai vapautuksia väylämaksusta (28 §).

Väylämaksulain 5 §:n mukaan maksuvollinen on jokainen, joka harjoittaa rekisteröidyllä suomalaisella aluksella tai ulkomai-

sella aluksella kauppamerenkulkua Suomen vesialueella. Maksun suorittamisesta vastaavat 6 §:n perusteella laivanisäntä ja se, joka laivanisännän puolesta ilmoittaa aluksen tulokset selvitettäväksi tai toimii kotimaanliikenteessä laivanisännän edustajana. Aluksen ilmoittajalla ja edustajalla tarkoitetaan käytännössä laivanselvittäjää eli laivameklaria.

Laki sisältää myös säännökset, jotka koskevat maksukerroista johtuvaa maksuvapautusta sekä muita maksuvapautuksia (19 ja 20 §).

Väylämaksulaissa maksunoikaisusta ja jälkimaksatuksesta säädetään 21–24 §:ssä.

##### Väylämaksun perusteet

Väylämaksun määräytymiseen ja sen suuruuteen vaikuttavat aluksen liikenteen laatu, aluksen jääluokka ja nettovetoisuus sekä aluskäyntien lukumäärä.

Väylämaksulaissa erotetaan ulkomaanliikenteen väylämaksu ja kotimaanliikenteen väylämaksu.

Ulkomaanliikenteen väylämaksu kannetaan kertamaksuna, kun alus saapuu ulkomailta Suomeen. Kertamaksun suuruus määräytyy aluksen nettovetoisuuden ja jääluokan perusteella.

Kotimaanliikenteen väylämaksu puolestaan kannetaan 8 §:n mukaan vuosimaksuna kalenterivuosittain ja sen suuruus määräytyy aluksen nettovetoisuuden perusteella. Kotimaanliikenteen väylämaksun maksaminen vaikuttaa väylämaksulain 9 §:n perusteella myös sen jälkeen maksettavien ulkomaanliikenteen maksujen suuruuteen. Jos alus, josta on suoritettu kotimaanliikenteen väylämaksu, saapuu saman kalenterivuoden aikana ulkomailta Suomeen, väylämaksuna kannetaan puolet täysimääräisestä ulkomaanliikenteen kertamaksusta.

On tavanomaista, että säännöllisesti ulkomailta Suomeen liikennöivät alukset maksavat kotimaanliikenteen väylämaksun, jotta maksurasitus jää pienemmäksi.

Väylämaksu lasketaan aluksen jääluokan ja nettovetoisuuden perusteella. Näistä kahdesta aluksen teknisestä ominaisuudesta jääluokka vaikuttaa keskeisesti aluksesta maksettavaan väylämaksuun. Aluksen jäissäkulkuminaisuuksia kuvaavia jääluokkia, aikaisemmalta nimeltään jäämaksuluokkia, on käytetty väylämaksun ja sitä edeltävien merenkulkumaksujen perusteena jo 1920-luvulta lähtien.

Väylämaksulain 12 §:n mukaan alukset kuuluvat jäissäkulkuminaisuuksiensa perusteella kuuteen jääluokkaan. Jääluokat ovat erikoisjääluokka I A Super, jääluokat I A, I B ja I C sekä jääluokat II ja III. Jääluokkiin II ja III kuuluvat alukset, joita ei ole vahvistettu jäissäkulkua varten. Väylämaksulain 12 §:n 3 momentin mukaan Merenkululaitos antaa tarkemmat määräykset talviliikennevaatimuksista, joista ilmenevät eri jääluokkien väliset erot. Voimassaolevat määräykset aluksen rakennetta ja konetehoa koskevista talviliikennevaatimuksista (jääluokkamääräykset) ovat vuodelta 2002.

Väylämaksulain 13 §:n nojalla Merenkululaitoksen tarkastaja tai laitoksen valtuutettu ulkopuolinen tarkastaja vahvistaa aluksen jääluokan laivanisännän pyynnöstä.

Väylämaksulain 14 §:n perusteella aluksen jääluokasta annetaan jääluokkatodistus, jossa yksilöidään jääluokan vahvistamisen perusteena olleet tiedot.

Väylämaksulain 19 §:ssä säädetään maksuvapautuksesta, jonka mukaan säännöllisesti Suomeen liikennöivät alukset voivat tietyn määrän kertamaksuja suoritettuaan vapautua enemmistä väylämaksuista saman kalenterivuoden aikana. Vähintään 120 matkustajalle rekisteröity matkustaja-alus, josta on suoritettu väylämaksut 32 kerralta tai muu alus, josta on suoritettu väylämaksut 10 kerralta, on vapautettu saman kalenterivuoden aikana enemmistä ulkomaanliikenteen maksuista. Jos maksun suuruuteen vaikuttavat tiedot muuttuvat siten, että kertamaksu nousee, aluksesta on suoritettava lisää väylämaksua.

Saimaan kanavalle suuntautuvan matkan yhteydessä peritään alukselta puolet väylämaksusta sekä silloin, kun alus samalla tuo ulkomailta lastia Suomen rannikon satamaan, että silloin, kun alus vie lastia ulkomaille Suomen rannikon satamasta.

Käytännössä merkittävä on väylämaksulain 28 §:ssä säädetty Merenkululaitoksen toi-

mivalta myöntää poikkeuksia täysimääräisenä suoritettavasta väylämaksusta. Merenkululaitos voi kirjallisesta hakemuksesta yksittäistapauksissa myöntää alennuksen väylämaksusta tai vapautuksen väylämaksun suorittamisesta taikka määrätä jo suoritettun väylämaksun tai osan siitä palautettavaksi. Päätökset tehtiin aikaisemmin liikenne- ja viestintäministeriössä, josta ne siirrettiin Merenkululaitokseen väylämaksulain 1 päivänä tammikuuta 1999 voimaantulleella muutoksella.

Jos alukselta puuttuu voimassaoleva jääluokkatodistus, ulkomaanliikenteen väylämaksu kannetaan lain 17 §:n perusteella jääluokan III mukaan. Jos aluksesta on annettu virheellisiä tietoja, joiden perusteella alus on saanut paremman jääluokan kuin pitäisi, väylämaksut kannetaan 18 §:n perusteella myös jääluokan III mukaan siltä ajalta, jona aluksen jääluokka on ollut virheellinen.

Väylämaksuasetuksen 1 § sisältää ulkomaanliikenteen väylämaksun maksutaulukon, jonka perusteella jääluokkaan ja nettovetoisuuteen perustuva väylämaksu määräytyy. Maksun suuruus on porrastettu voimakkaasti eri jääluokkien välillä. Sen perusteella esimerkiksi jääluokkaan I A kuuluva alus maksaa kaksinkertaisen väylämaksun jääluokkaan I A Super kuuluvaan alukseen verrattuna. Jääluokkaan II kuuluva alus maksaa yli viisinkertaisen maksun jääluokkaan I A Super kuuluvaan alukseen verrattuna. Kertamaksun katoksi on asetuksen 1 §:ssä säädetty 109 140 euroa.

Väylämaksuasetuksen 2 §:ssä säädetään kotimaanliikenteen väylämaksun laskemisesta aluksen nettovetoisuuden ja maksuyksikön perusteella.

Väylämaksujen vuotuinen maksukertymä on ollut vuonna 2000 noin 66,3 miljoonaa euroa, vuonna 2001 noin 68,2 miljoonaa euroa, vuonna 2002 ja 2003 noin 72,5 miljoonaa euroa sekä vuonna 2004 noin 74,1 miljoonaa euroa. Valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2005 väylämaksutulojen määräksi on arvioitu noin 73,7 miljoonaa euroa ja talousarvioesityksessä vuodelle 2006 noin 76,3 miljoonaa euroa.

Väylämaksutulot painottuvat kalenterivuoden alkuun, koska säännöllisesti Suomeen liikennöivät alukset vapautuvat väylämaksulain 19 §:n perusteella enemmistä maksuista

maksettuaan väylämaksut joko 10 matkalta (lastialukset) tai 32 matkalta (matkustajalukset).

#### Harkinnanvaraiset maksunhuojennukset

Erlaisia alennusmahdollisuuksia on ollut jo nykyistä väylämaksulakia edeltävässä lainsäädännössä. Esimerkiksi vuoden 1980 väylämaksulain 6 §:n perusteella kauppa- ja teollisuusministeriö pystyi myöntämään alennuksen tai vapautuksen väylämaksusta taikka palautuksen jo suoritetusta maksusta.

Väylämaksulain 28 §:n perusteella Merenkululaitos voi kirjallisesta hakemuksesta yksittäistapauksessa myöntää alennuksen tai vapautuksen väylämaksun suorittamisesta taikka määrätä jo suoritettua väylämaksun tai osan siitä palautettavaksi, jos:

1) matkailun, rannikko- tai kauttakululiikenteen edistämiseen liittyvät näkökohdat tai Suomen ulkomaankaupan edistämiseen liittyvät painavat syyt sitä vaativat; tai kka

2) maksun periminen täysimääräisenä olisi olosuhteet huomioon ottaen ilmeisen kohtuutonta.

Matkailun edistämiseksi on myönnetty 85 prosentin alennus risteilyaluksille, jotka ovat käyneet Suomessa lähinnä kesäaikana. Merenkululaitos päätti vuosiksi 2004 ja 2005 risteilyalusten ulkomaanliikenteen kertamaksun enimmäismääräksi 45 000 euroa.

Kauttakululiikenteen edistämiseksi on alennuksia myönnetty halpojen bulk-tavaroiden kuljettamiseksi Venäjältä kolmansiin maihin Suomen kautta. Alennuksia on myönnetty esimerkiksi lannoitteiden, rautapelletin ja kemikaalien kuljettamiseen. Alennuksilla on jossain määrin voitu parantaa Suomen satamien kilpailukykyä suhteessa Baltian maiden satamiin. Ulkomaankaupan edistämiseksi alennuksia on myönnetty joidenkin halpojen tavaroiden kuten silakoiden tai kiviaineisten usviennille.

Ilmeisen kohtuuttomuuden perusteella alennusta on myönnetty sellaisissa tapauksissa, joissa alus on käyttänyt vain pienen osan lastauskapasiteetistaan ulkomaankauppaan liittyvässä kuljetuksessa. Osalastin perusteella väylämaksua on alennettu kaavamaisesti joko 50 tai 75 prosentilla riippuen siitä, paljonko aluksen lastauskapasiteetista on käytetty.

Lisäksi ilmeisen kohtuuttomuuden perusteella on myönnetty alennuksia ja vapautuksia jääluokkaepäselvyyksistä seuranneisiin väylämaksujen jälkimaksatusvaatimuksiin. Merenkululaitos on huojentanut aluskohtaisesti virheellisten jääluokkien aiheuttamia jälkimaksatusvaatimuksia sellaisissa tapauksissa, joissa aluksen jääluokka on alentunut vähäisten puutteiden vuoksi. Jälkimaksatusvaatimuksia koskevia huojennuspäätöksiä on tehty vuoden 2003 lopusta lähtien.

Väylämaksulain 28 §:n perusteella annetuilla alennuksilla on risteilyalusten osalta ollut suuri merkitys risteilyaluskyntien saamiseksi Suomeen. Huojennuspäätöksillä on voitu poistaa myös jääluokkaepäselvyyksistä johtuvia kohtuuttomuksia ja välttää tarpeettomia oikeudenkäyntejä.

Muilla harkinnanvaraisilla alennuksilla on ollut merkitystä joillekin harvoille satamille tai pienille elinkeinoharjoittajaryhmille.

Merenkululaitos on vuosina 2002–2004 tehnyt keskimäärin noin 250 maksunhuojennuspäätöstä vuodessa. Kun jääluokkaepäselvyyksistä johtuvat alennuspäätökset jätetään kokonaistarkastelun ulkopuolelle, osalastin perusteella tehdyt alennuspäätökset ovat muodostaneet kappalemääräisesti noin 50 prosenttia kaikista päätöksistä vuosina 2002–2004. Risteilyalusliikennettä koskevien päätösten osuus on ollut samaan aikaan noin 30 prosenttia kaikista päätöksistä.

Rahamäärän perusteella tarkasteltuna merkittävimmät alennukset on myönnetty risteilyalusliikenteelle. Vuosina 2002–2004 risteilyaluksilta kannettiin väylämaksuja yhteensä noin 9,3 miljoonaa euroa. Ilman alennusta risteilyalusten väylämaksut olisivat olleet yhteensä noin 65,6 miljoonaa euroa. Muilla perusteilla myönnettyjen alennusten euromäärä on ollut huomattavasti pienempi. Muille kuin risteilyaluksille myönnettiin alennuksia vuosina 2002–2004 siten, että väylämaksuja kannettiin yhteensä noin 8,6 miljoonaa euroa, kun alentamaton väylämaksu olisi ollut yhteensä 14,6 miljoonaa euroa.

Merenkululaitos on vuodesta 2003 lähtien huojentanut noin 120 alusta koskevat jälkimaksatusvaatimukset.

## 1.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaisten ja EU:n lainsäädäntö

Merenkulkumaksut perustuvat useissa maissa aluksen bruttovetoisuuteen. Suomen väylämaksujärjestelmä on ainutlaatuinen, koska maksu perustuu aluksen nettovetoisuuteen ja jääluokkaan. Ruotsissa aluksen jääluokka vaikuttaa ainoastaan alukselle annettavaan jäänmurtaaja-avustukseen.

Ruotsissa väylämaksuista säädetään asetuksessa (Förordning om farledsavgift 1997:1121), joka sisältää yleiset säännökset väylämaksuista, sekä 1 päivänä joulukuuta 2004 annetuissa Merenkululaitoksen määräyksissä väylämaksusta (Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift; SJÖFS 2004:26). Lisäksi väylämaksun määrään vaikuttavien ympäristöpäästöjen laskemisesta on säädetty 22 päivänä joulukuuta 1998 annetuissa Merenkululaitoksen määräyksissä (Sjöfartsverkets föreskrifter om villkor för miljödifferenterad farledsavgift SJÖFS 1998:13). Maksujärjestelmään on tehty tarkistuksia, jotka ovat tulleet voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005.

Väylämaksun määrä perustuu Ruotsissa aluksen bruttovetoisuuteen ja ympäristöpäästöihin sekä kuljetettavaan lastiin. Bruttovetoisuuden perusteella määräytyvä osuus väylämaksusta ilmoitetaan maksuna vetoisuusyksikköä kohden. Esimerkiksi matkustaja-aluksesta ja junalautasta maksetaan 1,80 Ruotsin kruunua bruttovetoisuusyksikköä kohden. Ympäristöpäästöinä on huomioitu aluksen typpioksidipäästöt sekä aluksen käyttämän polttoaineen rikkipitoisuus. Jos niitä koskevat säädettyt raja-arvot alittuvat, alus saa alennusta bruttovetoisuuden perusteella määräytyvästä maksusta. Lastin perusteella maksetaan väylämaksua 3,24 Ruotsin kruunua lastitonnia kohden. Jos lastina on erikseen määriteltyä halpaa bulkkitavaraa, maksu lastitonnia kohden on pienempi.

Myös Ruotsissa on aluskäyntien lukumäärään perustuvia alennuksia. Säännöllisesti liikennöivien alusten väylämaksut ovat tietyn aluskäyntimäärän ylittyessä halvempia. Aluskäyntien lukumäärän tarkastelujaksona käytetään kalenterikuukautta.

Ruotsissa jääluokista säädetään 23 päivänä marraskuuta 2000 annetussa asetuksessa (Kbrytarförordning 2000:1149) ja 10 päivänä maaliskuuta 2003 annetuissa Merenkululaitoksen määräyksissä (Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om finsk-svensk isklass; SJÖFS 2003:4). Suomessa voimassa-

olevista jääluokkamääräyksistä poiketen ruotsalaisiin määräyksiin sisältyy säännös, jonka mukaan toisessa Euroopan unionin jäsenmaassa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa maassa alukselle hyväksytyyn jääluokkaan on katsottava täyttävän myös suomalais-ruotsalaiset jääluokkamääräykset kyseisen luokan osalta. Edellytyksenä on, että aluksen turvallisuustaso on yhtäläinen molempien määräysten perusteella.

Ruotsin järjestelmä poikkeaa suomalaisesta myös siinä, että aluksen jääluokasta ei anneta erillistä jääluokkatodistusta. Luokituslaitoksen alukselle antama luokitusmerkintä hyväksytään sellaisenaan ilman erillistä viranomaispäätöstä.

### 1.3. Nykytilan arviointi

Jääluokka väylämaksun perusteena

Voimassa oleva väylämaksulainsäädäntö, jossa maksu on perustunut ennen kaikkea aluksella olevaan jääluokkaan, on taannut ympärivuotisen liikenteen ja alueellisesti tasapuolisen ulkomaankaupan toimintaedellytykset. Ongelmia on esiintynyt aluksen jääluokkaan liittyen tapauksissa, joissa aluksen rakenne tai konetehto ei vastaa luokituslaitoksen aluksella antamaa luokitusmerkintää ja sen perusteella Merenkululaitoksen alukselle antamaa jääluokkatodistusta.

Merenkululaitos ja tullilaitos ryhtyivät vuoden 1999 lopulla selvittämään väylämaksun kantamisen yhteydessä ilmenneitä jäämaksuluokkiin liittyviä epäselvyyksiä. Myös eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta teki liikenne- ja viestintäministeriölle selvityspyynnön asian johdosta. Selvityksissä esille tulleet epäselvyydet johtivat väylämaksulain ja -asetuksen uudistamiseen vuonna 2002.

Vuoden 2002 väylämaksulaissa vanhat toistaiseksi voimassaolevat jäämaksuluokkatodistukset säädettiin uudistettaviksi ja niiden voimassaoloaika säädettiin määräaikaiseksi. Samalla todistuksen nimi muutettiin jääluokkatodistukseksi.

Samassa yhteydessä väylämaksusta annettulla valtioneuvoston asetuksella säädettiin niistä asiakirjoista, jotka laivanisännän on annettava tarkastajalle jääluokan määrittämistä varten. Jääluokkatodistuksia uusittaessa

luokituslaitoksen antamaa luokitusmerkintää verrattiin niihin muihin asiakirjoihin, jotka laivanisäntä luokitustodistuksen lisäksi toimitti tarkastajalle. Vertailussa esille tuli paljon odotettua enemmän aluksia, jotka eivät olleet vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräysten mukaisia eivätkä myöskään aluksille luokitusmerkintöjä antaneiden luokituslaitosten sääntöjen mukaisia. Luokituslaitokset olivat siten antaneet omien sääntöjensä vastaisia luokitusmerkintöjä. Puutteet olivat yleensä vähäisiä, mutta niiden huomioonottaminen johti useissa tapauksissa jääluokan huomattavaan alenemiseen. Jääluokkaselvitysten yhteydessä tuli esille myös eroavuus vuoden 1985 jääluokkamääräysten jääluokkasyväystä koskevan suomenkielisen tekstin sekä englannin- ja ruotsinkielisten tekstien välillä.

Havaitut epäselvyydet jääluokissa johtivat siihen, että Merenkululaitos on ilmoittanut tulliviranomaisille tiedot niistä aluksista, jotka ovat maksaneet väylämaksuja virheellisen jääluokan perusteella. Tulliviranomainen on näiden ilmoitusten perusteella käynnistänyt jälkimaksatustoimenpiteet ja vaatinut maksuvelvollisia varustamoita tai varustamon suomalaisia edustajia (laivanselvittäjiä) suorittamaan virheellisen jääluokan perusteella määräämättä jääneitä maksuja kuluvalta vuodelta ja kolmelta sitä edeltävältä vuodelta.

Jälkimaksatusvaatimukset on ulkomaisten alusten osalta kohdistettu ensisijaisesti kotimaisiin laivanselvittäjiin, jotka vastaavat maksun suorittamisesta ulkomaalaisten laivanisäntien ohella. Koska jälkimaksatusvaatimukset ulottuvat taannehtivasti usean vuoden päähän ja maksuna vaaditaan huonoimman jääluokan mukaan määräytyvää summaa, laivanselvittäjiltä vaadittavat summat ovat useassa tapauksessa kohonneet huomattavan korkeiksi. Laivanselvittäjillä ei ole ollut mahdollisuutta varautua jälkimaksatusvaatimusten aiheuttamaan riskiin.

Merenkululaitos on joulukuun 2002 ja toukokuun 2005 välisenä aikana ilmoittanut tulliviranomaisille yli 270 aluksen tiedot jälkimaksatustoimenpiteitä varten. Lisätutkimusten jälkeen Merenkululaitos on perunut jälkimaksatuspyynnön noin 90 aluksen osalta, koska alusten on katsottu täyttävän jääluokkamääräykset tai olevan luokan sääntöjen mukaisia. Yli puolet jälkiperintään ilmoitetuista aluksista on sellaisia, joilla on ollut

puutteita jääluokkamääräysten edellyttämässä rungon jäävahvistuksen ulottuvuudessa. Lopuilla on ollut vajausta jääluokan edellyttämässä konetehossa tai rakenteellisia puutteita.

Merenkululaitos on väylämaksulain 28 §:n perusteella kohtuullistanut virheellisten jääluokkien aiheuttamia väylämaksuja yli sadan aluksen osalta. Kyse on ollut pääasiassa aluksen rungon jäävahvistukseen liittyvästä vajauksesta, joka on suuruudeltaan vastannut vuoden 1985 jääluokkamääräysten virheellistä sanamuotoa aluksen jääluokkasyväystä koskevassa määräyksessä.

Merenkululaitos on katsonut, että virheellisen jääluokan aiheuttama jälkiperintä on ilmeisen kohtuutonta, jos vähäisestä puutteesta aluksen jäävahvistuksessa seuraa ankarimmillaan satojentuhansien eurojen maksuseuraamus. Merenkululaitoksen arvion mukaan kohtuullistamisratkaisuja joudutaan tekemään siihen saakka, kunnes jääluokka-asia on ratkaistu lainsäädännöllisesti.

Väylämaksulain perusteella Merenkululaitos on vahvistanut luettelon hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista. Hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisien asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun neuvoston direktiivin 94/57/EY, niin sanottu luokituslaitosdirektiivi, mukaisesti hyväksytyä laitosta. Käsitteen määritelmä sisältyy muun muassa alusten katsastuksista annettuun asetukseen (1123/1999).

Vastaavuuden periaatteena on ollut, että luokituslaitosten sääntöjen mukaan rakennettun aluksen turvallisuustaso vastaa suomalais-ruotsalaisten jääluokkamääräysten mukaan rakennettun aluksen turvallisuustasoa. Vastaavuutta ei ole määritelty siten, että luokituslaitoksen sääntöjen mukaan rakennettun aluksen tulisi kaikilta osin vastata suomalais-ruotsalaisten jääluokkamääräysten mukaan rakennettua alusta.

Pääsääntönä jääluokkaa määrättäessä on ollut, että se vahvistetaan hyväksytyyn luokituslaitoksen alukselle antamassa luokitustodistuksessa olevan luokitusmerkinnän perusteella. Merenkululaitoksen tulkinnan mukaan aluksen rakenteen poikkeaminen suomalais-

ruotsalaisista jääluokkamääräyksistä ei välttämättä tarkoita, että aluksella olisi virheellinen jääluokka. Luokituslaitoksen sääntöjen mukaan rakennetun aluksen jääluokan oikeellisuutta arvioidaan vastaavuusluettelon ja luokituslaitoksen omien sääntöjen perusteella.

Euroopan yhteisöjen komission käynnistämä valvontamenettely

Euroopan yhteisöjen komissio antoi 21 päivänä maaliskuuta 2002 Suomelle virallisen huomautuksen (2001/2264), joka koski väylämaksulainsäädännön mukaista väylämaksujen perimisjärjestelmää.

Huomautuksen mukaan Suomen väylämaksujen perimisjärjestelmä, jonka mukaan aluksilta peritään erisuuruisia maksuja sen mukaan, harjoittavatko ne kotimaan- vai ulkomaanliikennettä, rajoittaa palveluiden tarjoamisen vapautta neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 1 artiklan vastaisella tavalla. Komission viittaamassa artikkelissa säädetään, että vapaus tarjota jäsenvaltioiden välisiä merikuljetuspalveluja sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä meriliikenteen alan palveluja koskee niitä jäsenvaltion kansalaisia, jotka ovat muusta jäsenvaltiosta kuin se, jolle palvelut on tarkoitettu.

Suomen 14 päivänä toukokuuta 2002 antaman vastauksen mukaan koti- ja ulkomaanliikenteen välinen jako perustuu objektiivisesti hyväksyttäviin syihin, jotka liittyvät maksunkantajärjestelmään, liikenteen laatuun sekä väylämaksuilla katettaviin palveluihin.

Kotimaanliikenteen tavarakuljetukset liittyvät usein matkoihin, jotka eivät tapahdu satamasta satamaan. Tästä syystä kotimaanliikenteen osalta on valittu mahdollisimman yksinkertainen maksunkantajärjestelmä, jossa maksu kannetaan kerran kalenterivuodessa. Lisäksi pelkästään kotimaanliikenteessä olevat alukset ovat usein niin pieniä, ettei niitä käytetä ulkomaanliikenteeseen ja että pääosa niiden tekemistä matkoista on hyvin lyhyitä. Tärkein kotimaan satamien välillä kuljettava tavaralaji on öljytuotteet, joita kuljetetaan myös ulkomaanmatkoja tekevillä aluksilla. Niiden vuotuinen maksurasite on yhtä suuri kuin pelkästään ulkomaanliikenteessä olevilla aluksilla. Lisäksi väylämaksuilla ka-

tettavat palvelut on mitoitettu ulkomaanliikenteen tarpeita vastaavasti. Pelkästään kotimaanliikenteen alukset eivät pääasiassa voi liikkua jääolosuhteissa eivätkä käytä hyväkseen jäänmurtajapalveluita. Toisaalta alukset ovat niin pieniä, että ne eivät tarvitse niin syviä kulkuväyliä kuin ulkomaanliikenteen alukset.

Valvontamenettelyn seuraavassa vaiheessa komissio antoi 11 päivänä marraskuuta 2003 perustellun lausunnon, jossa todetaan, että Suomi on jättänyt täyttämättä palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta annetun asetuksen mukaiset velvollisuudet. Komissio viittaa perustellussa lausunnossaan siihen, että Suomessa aluksilta peritään erisuuruisia maksuja sen mukaan, harjoittavatko ne koti- vai ulkomaanliikennettä. Komission mukaan tällainen järjestelmä on palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen annettun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 1 artiklan vastainen.

Perusteltuun lausuntoon 8 päivänä tammikuuta 2004 annetussa vastauksessaan Suomi on todennut, että väylämaksulain uudistamistyö on käynnissä ja kotimaanliikenteen väylämaksu tullaan poistamaan.

Kotimaanliikenteen väylämaksun poistaminen tulee merkitsemään, että EU-maiden aluksilla, jotka ovat voineet hyödyntää kotimaanliikenteen väylämaksun suorittamisesta aiheutuvaa ulkomaanliikenteen väylämaksun alennusta, väylämaksut tulevat nousemaan ja muiden kuin EU-maiden alusten väylämaksut tulevat laskemaan.

Komissio on päättänyt 16 päivänä joulukuuta 2004 nostaa kanteen Suomea vastaan Euroopan yhteisöjen tuomioistuimessa.

## **2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

### **2.1. Tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on korvata nykyinen väylämaksukäytäntö järjestelmällä, joka poistaa kotimaanliikenteen vuosimaksuun liittyvät ongelmat sekä yksinkertaistaa maksujärjestelmää. Esitys ei lisäisi merenkulun kustannuksia, vaan väylämaksua kerättäisiin



aiempaa väylämaksua vastaava määrä. Lisäksi esityksellä saatettaisiin väylämaksulainsäädäntö verolailta edellytetyille tasolle.

Lakiehdotuksen tavoitteena on turvata edelleen Suomen ulkomaankaupan toimintaedellytykset turvallisella ja Suomen olosuhteisiin sopivalla tonnistolla, mikä mahdollistaa ympärivuotisen alusliikenteen Suomen eri alueilla. Lisäksi tavoitteena on kotimaisen huoltovarmuuden turvaamiseksi riittävän kotimaisen aluskannan turvaaminen.

## 2.2. Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että nykyisessä väylämaksulaissa olevat alusten jääluokkiin liittyvät säännökset poistettaisiin ja niitä koskevat säännökset siirrettäisiin alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annettavaan lakiin.

Esityksessä ehdotetaan, että väylämaksujärjestelmää yksinkertaistettaisiin siten, että jääluokkiin perustuvia maksuluokkia vähennettäisiin nykyisestä kuudesta neljään. Maksuluokkia olisivat edelleen jääluokat I A Super ja I A. Jääluokat I B ja I C muodostaisivat yhdessä yhden maksuluokan kuten myös jääluokat II ja III. Alukselta perittävä yksikköhinta olisi alhaisin jääluokassa I A Super ja korkein jääluokassa II ja III.

Nykyinen väylämaksu on porrastettu aluksen koon mukaan kolmeen erisuuruiseen yksikköhintaan jokaisessa jääluokassa. Lakiehdotuksessa väylämaksua yksinkertaistettaisiin siten, että väylämaksu perustuisi kaikissa jääluokissa yhteen yksikköhintaan. Aluksen väylämaksu laskettaisiin siten, että aluksen nettovetoisuudella (aluksen koko) kerrotaisiin jääluokan yksikköhinta. Lastialuksille ja matkustaja-aluksille asetettaisiin erisuuruinen yksikköhinta. Tällä tavoin voitaisiin varmistaa, että lastialuksilta ja matkustaja-aluksilta peritään kokonaisuutena yhtä paljon väylämaksua kuin aiemmin. Lastialuksilta väylämaksua perittäisiin kalenterivuoden 10 ensimmäiseltä käyntikerralta ja matkustaja-aluksilta sekä suurnopeusaluksilta kalenterivuoden 30 ensimmäiseltä käyntikerralta.

Esityksessä ehdotetaan, että kaikkia lastialuksia ja matkustaja-aluksia kohdeltaisiin väylämaksun osalta samoilla periaatteilla riippumatta siitä, harjoittavatko ne kotimaanvai ulkomaanliikennettä. Tämä merkitsisi, et-

tä kotimaanliikenteen vuosimaksusta ja sen maksamisella saaduista väylämaksualennuksista luovuttaisiin. Nykyisessä väylämaksujärjestelmässä EU-maan alus, joka on maksanut kotimaanliikenteen vuosimaksun, on saanut ulkomaanliikenteen kertamaksusta 50 prosentin alennuksen. Jos alukset eivät saisi enää alennusta kertamaksusta, nousisivat EU-maiden alusten väylämaksut selvästi ja väylämaksuja kertyisi kokonaisuudessaan noin 20 miljoonaa euroa enemmän kuin aiemmin. Lakiehdotuksen tarkoituksena on kuitenkin, että kokonaisuutena kerätään väylämaksuja yhtä paljon kuin aikaisemmin.

Esityksessä ehdotetaan, että kotimaanliikenteen vuosimaksusta luopuminen toteutettaisiin siten, että jokaiselta jääluokalta perittäisiin kokonaisuutena yhtä paljon väylämaksua kuin aiemmin. Tämä tarkoittaisi, että jääluokkien sisällä muiden kuin EU-maiden alusten väylämaksut alenisivat ja EU-maiden alusten väylämaksut nousisivat vastaavasti. Tällä tavoin väylämaksuja kertyisi yhtä paljon kuin aiemmin. Jääluokan I A Super kohdalla esitetään kuitenkin, että tässä jääluokassa lastialusten väylämaksun vähenemistä ei kustanneta EU-maiden aluksilla vaan jääluokkien II ja III aluksilla. Tällä varmistettaisiin, että parhaimman jääluokan aluksilla väylämaksut eivät nousisi. Tämä merkitsisi, että jääluokkien II ja III lastialusten maksettavaksi siirtyisi noin 340 000 euroa jääluokan I A Super lastialuksilta.

Esityksessä ehdotetaan, että risteilyalusten ja suurnopeusalusten väylämaksu perustuisi näiden alusten kokoon ja käyntikertoihin. Risteilyaluksilla ja suurnopeusaluksilla tapahtuva liikennöinti on sesonkiluonteista ja tapahtuu avoveden aikaan. Näiden alusten kohdalla ei ole tarvetta liittää väylämaksua alusten jääluokkaan.

Suurinta osaa Suomessa käyvistä risteilyaluksista ei ole rakennettu talviolosuhteisiin. Lähes 80 prosenttia risteilyaluksista on kuulunut jääluokkaan II, mikä nostaa näiden alusten väylämaksun varsin korkeaksi. Risteilyaluksilla on kuitenkin ollut mahdollisuus hakea Merenkululaitokselta alennusta väylämaksuun. Merenkululaitos on myöntänyt risteilyaluksille 85 prosentin alennuksen väylämaksusta. Alennuspäätös on tehty aluskohdasta juuri ennen risteilykautta koskemaan sen kesän nimettyjä aluskäyntejä.

Risteilyalusliikenteelle on ollut ominaista, että risteilyalusten koko on kasvanut koko ajan. Nyt jo on tiedossa, että rakenteilla olevat risteilyalukset tulevat olemaan nykyisiä aluksia suurempia. Alusten koon kasvaminen merkitsee, että risteilyalusten maksama väylämaksu käyntikerralta nousee suureksi. Tämän takia Merenkululaitos asetti vuonna 2004 korkeimmaksi risteilyaluksilta perittäväksi kertamaksuksi 45 000 euroa (mukaan lukien 85 prosentin alennus). Vuonna 2004 kertamaksukattoa sovellettiin neljään alukseen.

Risteilyalusliikenne Suomeen on jatkuvasti kasvanut ja vuonna 2005 käyntikertoja oli 258. Käyntikertojen määrään vaikuttavat monet tekijät, mutta tähänastinen kehitys osoittaa, että väylämaksun taso ei ole ollut este risteilyalusliikenteen kehittymiselle. Risteilyaluksilta perittävä väylämaksujen kokonaistaso on sopiva ja sitä ei ole tarvetta muuttaa.

Risteilyalusten osalla ehdotetaan, että väylämaksua perittäisiin aluksen jokaiselta käynniltä 1,060 euroa aluksen nettovetoisuutta kohden. Risteilyalukselta perittäisiin kuitenkin väylämaksua korkeintaan 45 000 euroa yhtä käyntiä kohden. Tämä vastaa aikaisempaa käytäntöä, jolla mahdollistetaan, että suurten risteilyalusten väylämaksut eivät nouse kohtuuttoman suuriksi. Risteilyaluksille ei tarvitsisi jatkossa myöntää erillistä alennusta väylämaksuun, sillä ehdotettu aluksen kokoon perustuva maksu vastaa suuruudeltaan risteilyalusten aikaisemmin maksaman alennetun väylämaksun suuruutta. Risteilyalusten koko eli nettovetoisuus korreloi lähes täysin alusten matkustajamäärän kanssa. Täten alukset, jotka kuljettavat eniten matkustajia, maksavat myös eniten väylämaksua.

Suurnopeusalusten osalla ehdotetaan, että näiltä aluksilta perittäisiin väylämaksua 20 prosenttia enemmän kuin aiemmin. Esityksessä ehdotetaan, että väylämaksua perittäisiin suurnopeusaluksen kalenterivuoden 30 ensimmäiseltä käynniltä 6,404 euroa aluksen nettovetoisuutta kohden. Suurnopeusalusten väylämaksu nousisi kokonaisuudessaan vajaat 300 000 euroa verrattuna vuoden 2004 tilanteeseen. Vastaavalla summalla alennettaisiin matkustaja-alusten väylämaksukertymää, koska ehdotetun lain tarkoituksena ei ole kerätä väylämaksua kokonaisuudessaan

aiempaa enemmän.

Suomeen liikennöiviä suurnopeusaluksiksi luokiteltavia aluksia ovat tällä hetkellä eräät Helsingin ja Tallinnan välillä liikennöivät matkustaja-alukset. Suurnopeusalusten yksikköhintaa voidaan perustella sillä, että alusliikennepalvelussa (Vessel Traffic Service, VTS) joudutaan kiinnittämään erityistä huomiota suurnopeusalusten liikennöinnin valvontaan ja seurantaan alusten nopeuden sekä tiheän liikennöintivälin vuoksi. Osa alusten reitistä on nopeusrajoitusten piirissä, mutta niilläkin alueilla valvonta on aktiivista ja liikenteen ohjaus vielä tärkeämpää kuin avo-merialueella.

Muun muassa VTT:n eräiden tutkimusten mukaan suurempi nopeus aiheuttaa isommat peräaalot, joka rasittaa ympäristöä ja vaikuttaa muuhun liikenteeseen. Nopeusrajoitukset ehkäisevät haittoja, mutta eivät poista pysyvää eroa nopeiden alusten ja muiden alusten välillä.

Suomenlahden liikenteeseen on lähivuosi- na tulossa lisää suurnopeusaluksia.

Väylämaksulakiin ehdotetaan lisättäväksi useita maksun kantamiseen, määräämiseen ja muutoksenhakuun liittyviä säännöksiä, jotka vastaavat muualla verolainsäädännössä olevia säännöksiä. Väylämaksulaisissa jo olevia maksun kantamiseen liittyviä säännöksiä tarkistetaan vastaamaan verolaille asetettuja vaatimuksia.

Väylämaksulain 28 §:n perusteella muodostuneesta maksuhojennuskäytännöstä ehdotetaan siirrettäväksi lakiin eräitä alennuksia.

### **3. Taloudelliset vaikutukset**

#### **3.1. Kokonaistaloudelliset vaikutukset**

Esityksellä ei ole merkittäviä kokonaistaloudellisia vaikutuksia. Esityksen tavoitteena on edelleen turvata Suomen ulkomaankaupan toimintaedellytykset turvallisella ja Suomen olosuhteisiin sopivalla tonnistolla. Ulkomaankaupan häiriötön toiminta edellyttää Suomen olosuhteissa jäissäkulkuominaisuuksiltaan hyvän tonniston olemassaoloa. Jääluokkiin perustuvalla maksulla varmistetaan, että Suomessa vierailevat alukset ovat jatkosakin turvallisia ja Suomen olosuhteisiin sopivia.

### 3.2. Valtiontalouteen kohdistuvat vaikutukset

Valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2006 on väylämaksutulojen määräksi arvioitu 76,3 miljoonaa euroa, johon esityksellä ei ole vaikutusta. Ehdotettu maksujärjestelmä ei vaikuta aluskäyntien määrään Suomessa.

Perustuslakivaliokunnan kannan mukaan (PeVL 46/2004 vp) väylämaksu on valtiösääntöoikeudellisesti vero. Tämä merkitsisi aiemmin nettobudjetoidun väylämaksun muuttamista bruttobudjetoiduksi veroksi. Esityksessä lähdetään kuitenkin siitä, että väylämaksu on edelleen veroluonteinen maksu, jolla katetaan merenkulussa käytettävien julkisten kulkuväylien ja vesiliikenteelle tarpeellisten turvalaitteiden rakentamisesta, ylläpidosta ja hoidosta, alusliikennepalvelusta sekä jäänmurtajien avustustoiminnasta valtiolle aiheutuneet kustannukset. Vuoden 2006 talousarvioesityksessä väylämaksutulot tuloutettaisiin momentille 11.19.06 ja väylänpidon toimintamenot ja Merenkulkulaitoksen muut toimintamenot ovat momentilla 31.30.21.

### 3.3. Elinkeinoelämään kohdistuvat vaikutukset

Esitys ei muuttaisi väylämaksujen kokonaistasoa, joten ehdotuksella ei ole varustamoihin kohdistuvia vaikutuksia kokonaistaloudella. Yksittäisten alusten osalla ehdotus aiheuttaisi kuitenkin muutoksia. Elinkeinoelämään kohdistuvia vaikutuksia on arvioitu vertaamalla esitystä voimassa olevaan väylämaksun tasoon aluslajeittain ja jääluokittain.

Lastialusten kokonaisväylämaksukertymä säilyisi ehdotuksessa ennallaan. Vuoteen 2004 verrattuna jääluokassa IA Super olevien lastialusten maksutaso alenisi 0,34 miljoonaa euroa (6,6 prosenttia) ja jääluokkien II ja III väylämaksu nousisi vastaavalla summalla (2 prosenttia). Muiden jääluokkien väylämaksukertymä pysyisi samalla tasolla kuin aiemmin.

Kotimaanliikenteen vuosimaksun poistaminen merkitsisi, että niillä lastialuksilla, jotka eivät voineet hyödyntää kotimaanliikenteen vuosimaksua vuonna 2004, väylämaksu alenisi yhteensä keskimäärin 10 pro-

senttia ja niillä aluksilla, jotka pystyivät hyödyntämään kotimaanliikenteen vuosimaksua, väylämaksu nousisi 11 prosenttia. Kotimaanliikenteen vuosimaksun poistaminen vaikuttaa myös jonkin verran eri alustyyppien väylämaksuun. Vuoteen 2004 verrattuna lastialautoilla (ro-ro) maksutaso nousisi 0,18 miljoonaa euroa (1,9 prosenttia), irtolastialuksilla (bulk) 0,23 miljoonaa euroa (4,6 prosenttia) ja muilla aluksilla (hinaajat, proomut ynnä muut) 0,48 miljoonaa euroa (50,7 prosenttia). Maksutaso puolestaan alenisi säiliöaluksilla 0,64 miljoonaa euroa (4,4 prosenttia) ja kivi- ja valastialuksilla 0,23 miljoonaa euroa (1,1 prosenttia).

Suomalaiset alukset ovat hyödyntäneet eriten kotimaanliikenteen vuosimaksua, joten vuoteen 2004 verrattuna väylämaksut nousivat eniten suomalaisilla lastialuksilla (noin 1,12 miljoonaa euroa eli 16,4 prosenttia).

Matkustaja-alusten maksama väylämaksu laskisi kokonaisuudessaan jonkin verran, koska matkustaja-aluksilta perittävää kokonaisväylämaksukertymää ehdotetaan alennettavaksi IA Super jääluokkaan kuuluvilta matkustaja-aluksilta yhtä paljon kuin suurnopeusaluksilta perittäisiin aiempaa enemmän väylämaksuja.

Lakiehdotus vaikuttaisi eri jääluokkiin kuuluvien matkustaja-alusten väylämaksuihin vain vähän. Väylämaksut alenisivat vuoteen 2004 verrattuna kokonaisuudessaan jääluokkaan IA Super kuuluvilla matkustaja-aluksilla 3,1 prosenttia ja pysyisivät samalla tasolla muissa jääluokissa.

Lakiehdotus yksinkertaistaisi risteilyalusten väylämaksun perusteita, kun väylämaksua maksettaisiin jokaiselta aluskäynniltä aluksen koon mukaan. Risteilyaluksilta perittävä väylämaksun kokonaistaso on ehdotuksessa pidetty ennallaan ja maksua kertyisi vuosittain noin neljä miljoonaa euroa. Ehdotus poistaisi tarpeen myöntää erillisiä alennuksia risteilyaluksille ja selkeyttäisi näin ollen maksuperusteita. Maksuperusteiden selkeyttämisellä olisi myönteiset vaikutukset risteilyliikenteen kehittymiselle.

Suurnopeusalusten väylämaksut nousisivat 20 prosenttia. Tällä hetkellä suurnopeusaliikennettä on ainoastaan Helsingin ja Tallinnan välisessä liikenteessä. Suurnopeusaliikenne on lisääntymässä. Väylämaksujen korotuksella ei todennäköisesti ole suurta

vaikutusta suurnopeusalusliikenteeseen, sillä väylämaksujen osuus suurnopeusalusten kustannuksista on pienempi kuin esimerkiksi matkustaja-aluksilla.

### 3.4. Ympäristövaikutukset

Lakiehdotuksella pyritään edelleen siihen, että merenkulussa toimiva tonnisto olisi ympäristöystävällistä ja turvallista. Ehdotettu jääluokkiin perustuva väylämaksu suosisi jäässäkulkuominaisuuksiltaan parempia aluksia. Nämä ovat myös turvallisuustasoltaan parhaita aluksia. Lakiehdotusta valmistellut työryhmä selvitti myös mahdollisuuksia ympäristöperusteisen väylämaksun kehittämiseksi. Työryhmä totesi kuitenkin selvityksen perusteella, että väylämaksun muuttaminen ympäristöperusteiseksi ei ole mahdollista vielä nykytilanteessa. Ympäristöperusteinen väylämaksujärjestelmä edellyttäisi hyvin tarkkaa alusten ympäristöluokitusta ja valvontaa sekä alusten päästöjen ja polttoainekulutuksen seurantaa. Jääluokkiin perustuvalla väylämaksulla pystytään kuitenkin varmistamaan, että Suomeen saapuvat alukset ovat edelleen turvallisia ja ympäristöystävällisiä.

### 3.5. Alukehitysvaikutukset

Ehdotettu maksujärjestelmä ei muuttaisi oleellisesti eri jääluokkiin kuuluvien alusten väylämaksujen välisiä suhteita ja mahdollistaisi nykyisen kaltaisen ympärivuotisen alusliikenteen Suomeen. Ehdotettu väylämaksu olisi edelleen yhtä suuri joka puolelle Suomea ja yhtä suuri riippumatta vuode najasta.

### 3.6. Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Lakiehdotus sekä siihen liittyvä ehdotus laiksi alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta selkeyttäisi ja yksinkertaistaisi nykyistä väylämaksujärjestelmää. Jääluokkien oikeellisuuden selvittäminen on aiheuttanut merkittävästi lisätöitä Merenkulkulaitokselle ja jälkimaksatustoimet ovat puolestaan työllistäneet tulliviranomaisia huomattavassa määrin.

Väylämaksun muuttaminen veroksi ehdotetulla tavalla vaikuttaisi erityisesti tullilä-

toksen toimintaan. Tällä hetkellä tullilaitos toimii väylämaksun kantoviranomaisena. Väylämaksun ollessa vero tullilaitoksen vastattavaksi tulisi väylämaksun toimittaminen kokonaisuudessaan. Tullilaitoksen rooli väylämaksun yhdenmukaisuutta ja oikeellisuutta valvovana, ohjaavana ja hallinnoivana viranomaisena korostuisi entisestään. Tämä ilmenisi myös lisääntyvänä tarkastustoimintana sekä hallinnolle asetettavina uusina oikeusturvavaatimuksina.

Ehdotuksen mukaan Merenkulkulaitoksen toimivalta myöntää harkinnanvaraisia alennuksia poistuisi ja osa alennusperusteista siirtyisi ehdotettuun lakiin. Toimivalta alennusedellytysten selvittämiseen siirtyisi kokonaan tulliviranomaiselle. Lisäksi tulliviranomaisella olisi toimivalta myöntää väylämaksuhuojennuksia, vaikka ehdotetun säännöksen soveltamisen on arvioitukin jäävän poikkeukselliseksi nykyisten huojennusperusteiden siirtyessä suurimmaksi osaksi ehdotettuun lakiin.

Lisäksi väylämaksulakiin sisältyisivät uudet säännökset ennakkoratkaisusta ja arviomaksatuksesta, josta seuraisi työtehtäviä tullilaitokselle. Väylämaksujärjestelmän maksuperusteiden muuttaminen aiheuttaisi järjestelmämuutoksia PortNet-järjestelmään, joka on viranomaisten ylläpitämä alusten satamakäyntejä koskeva tietojärjestelmä.

Henkilövaikutuksina väylämaksun muuttaminen veroksi edellyttäisi tullilaitokselle laitoksen arvion mukaan noin neljän henkilötyövuoden lisäystä, mistä laitokselle aiheutuisi noin 160 000 euron vuosittainen lisätarve palkkakustannusten kattamiseksi. PortNet-järjestelmään olisi tehtävä muutoksia, joiden aiheuttama kustannus olisi noin 25 000 – 50 000 euroa. Lisäksi väylämaksuille olisi kehitettävä oma verotusjärjestelmä, jonka kustannus on arviolta 500 000 euroa.

Ehdotettu muutos poistaisi Merenkulkulaitoksen toimivallan myöntää harkinnanvaraisia väylämaksualennuksia. Tämä vähentäisi arviolta 0,5 henkilötyövuotta verrattuna tilanteeseen ennen jääluokkaselvityksiä.

## 4. Asian valmistelu

### 4.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Esitys on valmisteltu virkamiestyöryhmäs-

sä, jonka liikenne- ja viestintäministeriö asetti 13 päivänä tammikuuta 2004 uudistamaan väylämaksulakia, väylämaksuasetusta ja muita väylämaksua koskevia säädöksiä ja määräyksiä.

Työryhmä antoi ensimmäisen väliraporttinsa 12 päivänä helmikuuta 2004, jossa se esitti, että Merenkululaitosta kehoitettaisiin jatkamaan väylämaksujen kohtuullistamispäätösten tekemistä ja että ehdotus tilanteen pysyväksi ratkaisuksi tehdään väylämaksulainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Työryhmä antoi 30 päivänä huhtikuuta 2004 risteilyalusten väylämaksujen uudistamisesta toisen väliraporttinsa, jossa tarkasteltiin kahta vaihtoehtoista mallia risteilyalusten väylämaksujen uudistamiseksi.

Työryhmä laadittiin JT-Con-konsulttiyrityksellä selvityksen ympäristöperusteiden käyttämisestä väylämaksujen perusteena. Selvityksessä tarkasteltiin ympäristöohjauksen vaihtoehtoina toisaalta päästömääriin ja niiden mukaisiin haittakustannuksiin perustuvaa rajakustannushinnoittelua ja toisaalta väylämaksujen porrastamista alusten päästöominaisuuksien mukaan. Selvitys valmistui 9 päivänä kesäkuuta 2004.

Työryhmä valmisteli esityksen väylämaksulain muuttamiseksi, joka annettiin eduskunnalle 19 päivänä marraskuuta 2004 (HE 240/2004 vp). Lakiehdotus koski ainoastaan Merenkululaitoksen toimivaltuuksia jääluokkaa vahvistettaessa, eikä väylämaksulain muuta uudistamista. Hallituksen esityksessä ehdotettiin väylämaksulakiin eräitä muutoksia, joiden perusteella Merenkululaitos olisi voinut vahvistaa aluksen jääluokan aikaisempaa joustavammin. Ehdotuksen mukaan Merenkululaitos olisi voinut vahvistaa alukselle jääluokkamääräysten perusteella määräytyvää jääluokkaa paremman jääluokan.

Perustuslakivaliokunta totesi 3 päivänä joulukuuta 2004 hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa (PeVL 46/2004 vp), että ulkomaanliikenteen väylämaksu on valtiosääntöoikeudellisessa mielessä vero. Lausunnon mukaan väylämaksulain muuttamista koskevaa lakia ei olisi voitu käsitellä ehdotuksessa muodossaan tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Perustuslakivaliokunnan kannanoton vuoksi tasavallan presidentti peruutti hallituksen esityksen 14 päivänä joulukuuta 2004 ja asian käsittely lopetettiin eduskun-

nassa 15 päivänä joulukuuta 2004.

Väylämaksulainsäädännön uudistamista valmistellut työryhmä laati kaksi vaihtoehtoista ehdotusta väylämaksulaksi, jotka poikkesivat toisistaan erityisesti maksun määräytymisen perusteiden osalta.

Toisessa ehdotuksessa väylämaksu määräytyisi jääsäkulkuindeksin perusteella laskettavan jääsäkulukertoimen, nettovetoisuuden ja yksikköhinnan perusteella. Toisessa ehdotuksessa väylämaksun perusteena olisi jääluokka, nettovetoisuus ja yksikköhinta.

Työryhmä on kuullut työskentelynsä aikana eri vaiheissa liikenne- ja viestintäministeriön asettamaa ohjausryhmää, joka koostui teollisuuden, varustamojen, laivameklareiden, satamaoperaattoreiden ja huolitsijoiden edustajista.

#### **4.2. Lausunnot ja niiden huomioointaminen**

Työryhmän laatimista kahdesta esitysluonnoksesta väylämaksulaksi on pyydetty lausunto ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, kauppa- ja teollisuusministeriöltä, Tulli hallitukselta, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Merenkululaitokselta, Tiehallinnolta, Tielikelaitokselta, Suomen Varustamoyhdistys ry:ltä, Ålands Redarförening rf:ltä, Rahtialusyhdistys ry:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Suomen Satamaliitto ry:ltä, Keskuskauppakamarilta, Helsingin kauppakamarilta, Oulun kauppakamarilta, Matkailun edistämiskeskuselta, Helsingin Satamalta, Suomen Laivameklariliitto ry:ltä, Suomen Huolintaliikkeiden liitto ry:ltä, Satamaoperaattorit ry:ltä, Suomen Laivanpäällystöliitto ry:ltä, Suomen Konepäällystöliitto ry:ltä, Suomen Merimies-Unioni ry:ltä, Suomen Erityisteknisten Liitto SETELI ry:ltä, Varustamoliikelaitokselta, Linda Line Oy:ltä ja ESL Shipping Oy:ltä.

Lausunnon ovat lisäksi antaneet Kokkolan satamalaitos, Perämeren satamien neuvottelukunta, Metsäteollisuus ry, ja Verband Deutscher Reeder.

Annetuissa lausunnoissa puollettiin aluksen jääluokkaan perustuvaa esitysluonnosta. Jääsäkulkuindeksiin perustuvan ehdotuksen katsottiin sisältävän lukuisia epävarmuustekijöitä, joiden vaikutuksia aluskantaan ja väy-

lämäsukertymään on hyvin vaikeaa ennakoita. Lisäksi malli koettiin väylämaksuille asetettavien tavoitteiden vastaiseksi, monimutkaiseksi ja käytännössä muun muassa tietojärjestelmien kannalta hankalaksi toteuttaa.

Ehdotettua laivanselvittäjän vastuuajan rajaamista yhdeksään kuukauteen jälkimaksatuksen dlessa kyseessä kannatettiin laajasti. Oikeusministeriö, valtiovarainministeriö ja Tullihallitus suhtautuivat kuitenkin kielteisesti siihen, että väylämaksusta yhteisvelallisia oleville laivanisännälle ja tämän edustajalle säädettäisiin toisistaan poikkeavia määräaikoja. Suomen Laivameklariliitto ry asetti kyseenalaiseksi perusteet laivanselvittäjän vastuulle aluksen väylämaksuista.

Useat lausunnonantajat, muun muassa Suomen Varustamoyhdistys ry, Elinkeinoelämän keskusliitto, Keskuskauppakamari, Helsingin satama ja Satamaoperaattorit ry, esittivät, että lakiehdotuksen 10 §:ssä tarkoitettujen maksullisten enimmäiskäyntikertojen ei tulisi olla sidottuja kalenterivuoteen, vaan ne tulisi sitoa aluksen ensimmäisestä käyntikerrasta laskettavaan 12 kuukauden pituiseen jaksoon. Kalenterivuoteen sidotun mallin katsotaan kuitenkin lakia soveltavan viranomaisen kannalta olevan selkeä. Edellä mainitussa lausunnonantajien ehdottamassa mallissa virhemahdollisuudet lisääntyisivät, kun jokaisella aluksella olisi oma 12 kuukauden jaksonsa. Esitys 12 kuukauden liukuvaan malliin siirtymisestä on lisäksi tullut esityksen valmistelun viime vaiheessa. Väylämaksujen kannossa käytettävään PortNet-järjestelmään ei ehdittäisi tehdä liukumaan liittyvää muutosta, kun laki on tarkoitettu tu-

lemaan voimaan vuoden 2006 alusta. PortNet-järjestelmän vuosikohtaisuus on muutenkin koettu hyväksi.

Oikeusministeriö, valtiovarainministeriö ja Tullihallitus esittivät useita yksityiskohtaisia tarkennuksia lakipykäliin ja perusteluihin. Lisäksi muutkin lausunnonantajat esittivät eräitä muutosehdotuksia esitysluonnokseen. Lakiehdotusta ja sen perusteluja on korjattu ja täsmennetty saatujen lausuntojen pohjalta.

## 5. Riippuvuus muista esityksistä

Eduskunnalle annetaan samanaikaisesti hallituksen esitys laiksi alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta. Esitykset on tarkoituksenmukaista käsitellä samanaikaisesti, koska alusten jääluokkia ja jäänmurtaja-avustusta koskevaan lakiin sisältyvät kumottavan väylämaksulain aluksen jääluokitusta koskevat säännökset. Lakien on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti.

Ehdotettu laki alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta on toimitettu 9 päivänä syyskuuta 2005 teknisiä standardeja ja määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/34/EY ja sen muuttamisesta annetun direktiivin 98/48/EY mukaisesti Euroopan yhteisöjen komissiolle. Direktiivin 9 artiklan mukaan säädöksen antamista on lykättävä kolmella kuukaudella siitä päivästä alkaen, jona komissio sai tiedoksi ehdotuksen.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotuksen perustelut

#### 1 luku. Yleiset säännökset

**1 §. Lain soveltamisala.** Ehdotetun lain 1 §:ssä säädettäisiin väylämaksulain soveltamisalasta.

Ehdotettu 1 §:n 1 momentti vastaisi asiasällöltään nykyisen lain soveltamisalaa. Nykyisessä laissa ei ole nimenomaista soveltamisalasäännöstä, mutta maksuvelvollisuutta koskevan 5 §:n 1 momentin perusteella väylämaksua on velvollinen suorittamaan jokainen, joka harjoittaa rekisteröidyllä suomalaisella aluksella tai ulkomaisella aluksella

kauppamerenkulkua Suomen vesialueella. Ehdotetussa laissa ei aluksen kansallisuudella tai rekisteröinnillä ole vaikutusta lain soveltamiseen, vaan keskeistä on aluksen käyttäminen kauppamerenkulkuun.

Väylämaksutulot on tähän saakka nettobudjetoitu ja niillä on väylämaksulain 1 ja 2 §:n mukaisesti katettu merenkulussa käytettävien julkisten kulkuväylien ja vesiliikenteelle tarpeellisten turvalaitteiden rakentamisesta, ylläpidosta ja hoidosta, alusliikennepalvelusta sekä jäänmurtajien avustustoiminnasta valtiolle aiheutuneet kustannukset. Perustuslakivaliokunnan kannanoton mukaan väylämaksu on valtiosääntöoikeudelliselta luonteeltaan vero, joten jatkossa väylämaksut tulouttettiin valtion talousarvioon. Väylämaksu on tarkoitettu jatkossakin mitoittaa niin, että väylämaksutulot kattavat nykyisen väylämaksulain 1 §:ssä tarkoitettujen kustannukset.

Merenkulkulaitos huolehtii pääosaltaan Suomen väyläverkon ylläpidosta ja kehittämisestä. Merenkulkulaitoksen ylläpitämiä väyliä on noin 16 000 kilometriä, joista kauppamerenkulun väyliä on noin 4 000 kilometriä. Vesiliikenteen turvalaitteilla tarkoitetaan vesikulkuväylien merkitsemisestä annetun asetuksen (846/1979) 2 §:ssä lueteltuja kiinteitä tai kelluvia turvalaitteita, joita ovat esimerkiksi tutkamerkit, majakat, linjataulut, poijut ja viitat.

Alusliikennepalvelulla (Vessel Traffic Service, VTS) tarkoitetaan alusliikennepalvelulain (623/2005) 2 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin. Alusliikennepalvelulain 4 §:n 1 momentin mukaan alusliikennepalveluja ovat tiedotukset, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely. Alusliikennepalvelulain 2 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan VTS-viranomainen on Merenkulkulaitoksen yksikkö, joka ylläpitää alusliikennepalvelua.

Merenkulkulaitoksesta annetun lain (939/2003) 2 §:n 1 momentin 7 kohdan ja Merenkulkulaitoksesta annetun valtioneuvoston asetuksen (981/2003) 1 §:n 8 kohdan mukaan Merenkulkulaitos huolehtii jäänmurtoon liittyvistä viranomais- ja tilaajatehtävistä. Merenkulkulaitos vastaa jäänmurtopalveluiden saatavuudesta ja niiden toteuttamiseksi Merenkulkulaitos on tehnyt rahtaussopi-

muksen valtion liikelaitoksena toimivan Varrustamoliikelaitoksen kanssa. Jäänmurtajaavustuksella tarkoitetaan alusten avustamista ja avustamiseen liittyvää hinausta Suomen merialueilla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä aluksen liikennöintialueeseen, matkaan, aluksen kokoon tai käyttötarkoitukseen liittyvistä seikoista, joiden toteutuessa väylämaksulakia ei sovellettaisi, ja alus olisi siten väylämaksusta vapaa. Kohdat 1–3 vastaavat nykyisessä väylämaksulaissa olevia säännöksiä. Kohdassa 4 säädettäisiin kokonaan uutena seikkana aluksen kokoon liittyvästä soveltamisalan rajoituksesta, joka koskisi kaikkia muita aluksia paitsi suurnopeusaluksia.

Momentin 1 kohta vastaa nykyisen väylämaksulain 20 §:n 1 momentin 1 kohtaa.

Momentin 2 kohdan mukaan väylämaksulakia ei sovellettaisi alukseen, joka kulkee Suomen aluevesillä ainoastaan kauttakuluoikeuden perusteella. Kohta vastaa nykyisen väylämaksulain 5 §:n 2 momenttia.

Momentin 3 kohdan mukaan väylämaksulakia ei sovellettaisi alukseen, joka saapuu Suomeen ja lähtee Suomesta Saimaan kanavan kautta poikkeamatta Suomen rannikon satamaan. Kohta vastaa nykyisen väylämaksulain 20 §:n 1 momentin 2 kohtaa.

Momentin 4 kohdan perusteella väylämaksulain soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät kokonsa perusteella pienimmät alukset, mikäli ne eivät ole suurnopeusaluksia. Väylämaksulakia ei sovellettaisi aluksiin, joiden nettovetoisuus on alle 300 ja jotka eivät ole 2 §:n 2 kohdassa määriteltyjä suurnopeusaluksia. Suurnopeusaluksille ei olisi alarajaa aluksen nettovetoisuuden osalta, vaan väylämaksu olisi suoritettava koosta riippumatta kaikista suurnopeusaluksiksi luokiteltavista aluksista.

**2 §. Määritelmät.** Pykälän 1 kohdan mukaan matkustaja-aluksella tarkoitettaisiin alusta, joka voi kuljettaa vähintään 120 matkustajaa, mutta joka ei ole risteilyalus eikä suurnopeusalus. Määritelmä vastaa asiasisältönsä nykyisen lain matkustaja-alusta koskevaa määritelmää, josta on säädetty maksukerroista johtuvaa maksuvapautusta koskevassa 19 §:ssä.

Pykälän 2 kohdan mukaan suurnopeusaluksella tarkoitettaisiin ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansain-

välisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteen X luvun 1 säännössä määriteltyä suurnopeusalusta. IMO:n meriturvallisuuskomitea on antanut suurnopeusaluksista 20 päivänä toukokuuta 1994 päätöslauselman MSC.36(63) sekä 5 päivänä joulukuuta 2000 päätöslauselman MSC.97(73). Vuoden 2000 päätöslauselmaa sovelletaan aluksiin, jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai myöhemmin. Vastaavaa suurnopeusaluksia koskevaa määritelmää ei ole nykyisessä väylämaksulaissa.

Pykälän 3 kohdan mukaan risteilyaluksella tarkoitettaisiin alusta, joka voi kuljettaa yli 12 matkustajaa ja joka harjoittaa risteilyliikennettä. Risteilyalus ei voisi Suomessa käydessään ottaa tai jättää lastia, mutta se voisi vaihtaa matkustajia taikka ottaa aluksen omia tarpeita varten polttoainetta tai muonaa. Matkustajien vaihdolla tarkoitettaisiin sitä, että osa aluksella saapuvista matkustajista jäisi pois Suomessa ja heidän tilalleen tulisi uusia risteilyä aloittavia matkustajia. Risteilyliikenteellä tarkoitettaisiin merimatkoja, joissa alus, joka ei ole säännöllisessä linjaliikenteessä, käy samalla matkalla Suomessa olevan sataman lisäksi vähintään kahdessa ulkomaisessa satamassa.

Risteilyliikenteen määritelmä vastaa pääosin ulkomaalaislain (301/2004) 43 §:n 1 momentin määritelmää risteilystä. Vastaavaa määritelmää risteilyliikenteestä ja risteilyaluksista ei ole nykyisessä väylämaksulaissa. Risteilyliikenteessä olevilta aluksilta on kannettu väylämaksu kuten säännöllisessä linjaliikenteessä olevilta matkustaja-aluksilta. Nykyisen väylämaksulain 28 §:n maksunhuojennussäännöksen nojalla Merenkulkulaitos on kuitenkin myöntänyt risteilyaluksille alennuksen väylämaksuista, jotta risteilyliikennettä on saatu Suomeen. Risteilyliikennettä koskeva määritelmä vastaa myös Merenkulkulaitoksen alennuspäätöksissä käytettyjä risteilyliikenteelle asetettuja tunnusmerkkejä.

Risteilyalukset ovat lähinnä ulkomaalaisia kesäkuukausien aikana Suomessa vierailevia matkustaja-aluksia, jotka poikkeavat lyhyeksi ajaksi pääasiassa Helsinkiin muiden Itämeren satamien ohella. Risteilyalusten joukossa on myös aluksia, jotka voivat kuljettaa vähemmän matkustajia kuin 1 kohdassa määritelty matkustaja-alukset.

Pykälän 4 kohdan mukaan lastialuksella tarkoitettaisiin kaikkia muita aluksia kuin 1—3 kohdassa määriteltyjä aluksia. Tähän joukkoon kuuluvat kaikki muut alukset väylämaksulain edellyttämällä tavalla niiden tyypistä tai käyttötarkoituksesta riippumatta, vaikka alusta ei alusteknisen luokittelun mukaan varsinaisesti pidettäisi kään lastialuksena.

Pykälän 5 kohdan mukaan aluksen nettovetoisuudella tarkoitettaisiin aluksen mittakirjassa ilmoitettua nettovetoisuutta, joka on määritetty käyttäen vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa. Aluksen nettovetoisuus on aluksen hyötytilan mitta, jota laskettaessa pidetään lähtökohtana aluksen lastitilavuutta ja matkustajamäärää.

Pykälän 6 kohdan luettelo kauppamerenkuluki katsottavasta toiminnasta on esimerkinomainen. Myös muu kuin luettelossa mainittu, mutta aluksella ansiotarkoituksessa suoritettu toiminta voitaisiin katsoa kauppamerenkuluki.

Pykälän 7 kohdan laivanisännän määritelmä vastaa nykyisen väylämaksulain perusteissa (HE 38/2002 vp) olevaa laivanisännän määritelmää.

Pykälän 8 kohdassa jääluokalla tarkoitettaisiin alusten jääluokista ja jäänmurtajavastuksesta annettavaksi ehdotetussa laissa määriteltyjä jääluokkia.

Alusten jääluokista ja jäänmurtajavastuksesta annettavaksi ehdotetun lain, jäljempänä jääluokkalaki, 3 §:n mukaan alukset kuuluisivat jääluokkiin I A Super, I A, I B, I C, II ja III. Jääluokkalakiehdotuksen 4 §:n nojalla Merenkulkulaitos antaisi tarkemmat jääluokkamääräykset sekä vahvistaisi luettelosta siitä, mitä suomalaisia jääluokkia hyväksytyjen luokituslaitosten antamat luokitusmerkinnät vastaavat. Jääluokkalakiehdotuksen 5 §:n perusteella Merenkulkulaitos voisi hyväksyä vaihtoehtoisella menetelmällä alukselle määrätyn jääluokan edellyttäen, että alus on siten rakennettuna teknisesti samanarvoinen jäissäkulkukyvyltään kuin, jos aluksen jääluokka olisi vahvistettu jääluokkamääräysten mukaisesti. Jääluokkalain 6 §:n mukaan Euroopan unionin toisen jäsenvaltion, Turkin ja Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion sääntöjen mukaan hyväksytyt alus rinnastettaisiin Merenkulkulaitoksen jää-



luokkamääräykset täyttävään alukseen.

Aluksen jääluokka määräytyisi jääluokkalakiehdotuksen 7 §:n mukaan hyväksytyyn luokituslaitoksen alukselle antaman luokitusmerkinnän ja Merenkululaitoksen vahvistaman vastaavuusluettelon perusteella. Jos aluksella ei ole hyväksytyyn luokituslaitoksen antamaa luokitusmerkintää, Merenkululaitos vahvistaisi aluksen jääluokan laivanisännän hakemuksesta. Jääluokka vahvistettaisiin Merenkululaitoksen antamien jääluokkamääräysten tai vaihtoehtoisen menetelmän taikka vastavuoroisin tunnustamisen periaatteen nojalla.

Pykälän 9 kohdassa väylämaksun yksikköhinnalla tarkoitettaisiin väylämaksun määrätymisen perusteena käytettävää lukua, jonka suuruudesta aluskohtaisesti säädetäisiin 6 §:ssä.

Pykälän 10 kohdassa kantavuudella tarkoitettaisiin ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleis-sopimuksen (SopS 63/1984) II-2 luvun 3 säännössä määritellyä kantavuutta.

Kantavuus on aluksen uppouman, joka on mitattu määrättyä kesävaralaitaa vastaavalla lastivesiviivalla vedessä, jonka tiheys on 1,025, ja aluksen kevytpainon välinen erotus metrisinä tonneina. Kevytpaino on aluksen uppouma metrisinä tonneina ilman lastia, polttoainetta, voiteluöljyä, painolastivettä, makeavesivarastoa ja syöttövesivarastoa, käyttövarastoa sekä ilman matkustajia ja miehistöä sekä heidän tavaroitaan.

Aluksen kantavuus olisi lähtökohtana 11 §:n mukaista alennusta laskettaessa.

**3 §. Toimivaltaiset viranomaiset.** Toimivaltaisia viranomaisia olisivat kuten tähänkin asti tullilaitos ja Merenkululaitos. Ehdotettu pykälä vastaisi nykyisen lain 3 ja 4 §:ä asiasisällöltään siten muutettuna, että Tullihallituksen toimivallasta tarkempien määräysten antamiseen säädetäisiin ilmoitusvelvollisuutta koskevassa 13 §:ssä.

**4 §. Maksuvelvollinen.** Ehdotettu pykälä maksuvelvollisista vastaisi asiallisesti nykyistä väylämaksulain 6 §:ää, jossa säädetään vastuusta maksun suorittamisessa. Maksun suorittamisesta vastaisivat yhteisvastuullisesti laivanisäntä ja tulliviranomaisen hyväksymä Suomessa asuva laivanisännän edustaja. Edustajalla tarkoitettaisiin tuloksetyistä koskevan ilmoituksen tekevää laivanselvittäjää.

Ulkomaille sijoittuneella laivanisännällä tulisi olla tulliviranomaisen hyväksymä Suomessa asuva edustaja.

## 2 luku. Väylämaksun perusteet

**5 §. Väylämaksu.** Pykälän 1 momentin mukaan väylämaksu suoritettaisiin aluksen saapuessa ulkomailta Suomeen tai suomalaisesta satamasta suomalaiseseen satamaan.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksesta, joka saman matkan aikana purkaisi ulkomailta tuomansa lastin tai jättäisi ulkomailta tuomansa matkustajat useampaan kuin yhteen suomalaiseseen satamaan taikka ottaisi ulkomaille vietävää lastia tai matkustajia useammasta kuin yhdestä suomalaisesta satamasta, suoritettaisiin väylämaksu vain kerran. Momentti vastaisi nykyistä tullilaitoksen käytäntöä, jonka mukaan saman matkan aikana tapahtuneesta ulkomailta tuotavan lastin purkamisesta tai ulkomaille vietävän lastin ottamisesta on kannettu vain yksi väylämaksu, vaikka lastia on purettu tai otettu useammassa eri satamassa. Jos alus kuitenkin ottaisi välillä lastia tai matkustajia suomalaisten satamien välillä kuljetettavaksi, väylämaksuja olisi suoritettava myös niiltä satamakäynneiltä, joiden yhteydessä lastia tai matkustajia on otettu.

Pykälän 3 momentti vastaisi asiasisällöltään nykyisen lain 20 §:n 3 momenttia. Säännöksen tarkoituksena on ehkäistä väylämaksun suorittaminen kahteen kertaan, kun alus saman matkan aikana poikkeaa ulkomaan satamassa kahden Suomessa tapahtuvan lastauksen välillä. Ulkomaille poikkeamisen syy on oltava lastaus- tai ahtaustekninen.

Pykälän 4 momentin perusteella väylämaksua ei suoritettaisi aluksesta, joka pakottavista syistä tai ainoastaan saadakseen määräyksiä jatkettavaa matkaa varten tai aluksen kuntoonpanoa tai sen tarpeellisuuden tutkimista varten taikka polttoaineen ottamista varten poikkeaa Suomen satamaan jättämättä tai ottamatta lastia tai matkustajia. Ehdotettu momentti vastaa nykyisen väylämaksulain 20 §:n 1 momentin 4 kohtaa siten muutettuna, että polttoaineen ottaminen on lisätty selläseksi syyksi poikkeamiselle, joka rajaa kyseisen aluskäynnin maksuvelvollisuuden ulkopuolelle.

**6 §. Väylämaksun yksikköhinta.** Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi aluskohtaisista euronmääräisistä yksikköhinnoista. Lasti- ja matkustaja-alusten yksikköhinta määräytyisi jääluokan mukaan siten, että paremmissa jääluokissa olevilla lasti- ja matkustaja-aluksilla olisi pienempi yksikköhinta ja siten myös pienempi väylämaksu. Pykälässä ehdotetaan jääluokille I B ja I C sekä II ja III samaa yksikköhintaa. Risteilyalusten ja suurnopeusalusten väylämaksu ei riippuisi aluksen jääluokasta.

**7 §. Väylämaksun määrä.** Pykälässä säädettäisiin 2 §:n 1—4 kohdassa määriteltyjen alusten väylämaksun laskemisesta. Väylämaksu määräytyisi lastialuksesta ja matkustaja-aluksesta kertomalla aluksen yksikköhinta nettovetoisuudella. Aluksen jääluokka vaikuttaisi siihen, kuinka korkean yksikköhinnan lastialus tai matkustaja-alus saa.

Suurempien lastialusten väylämaksuun ehdotetaan säädettäväksi yksikköhinnan alennus, jotta niiden väylämaksuissa ei tapahtuisi kotimaanliikenteen väylämaksun poistamisesta johtuvaa kohtuutonta maksutason kasvua verrattuna nykyiseen. Jos lastialuksen nettovetoisuus ylittää 25 000, ylittävä osuus nettovetoisuudesta kerrottaisiin luvulla, joka on puolet 6 §:n 1 momentissa säädetystä yksikköhinnasta. Esimerkiksi lastialus, joka on jääluokassa I A Super ja on nettovetoisuudeltaan 30 000, maksaisi väylämaksua 25 000 nettovetoisuuteen saakka 1,340 euron yksikköhinnalla ja tämän ylittävästä 5 000 nettovetoisuudesta 0,67 euron yksikköhinnalla.

Pykälän 2 momentin mukaan risteilyaluksesta ja suurnopeusaluksesta suoritettava väylämaksu saataisiin kertomalla aluksen nettovetoisuus ja 6 §:n 2 momentissa säädetty yksikköhinta keskenään. Risteilyalusten ja suurnopeusalusten yksikköhintaa ehdotetaan kiinteäksi.

**8 §. Väylämaksun enimmäismäärä aluskäynniltä.** Pykälässä säädettäisiin aluskäyntikohtaisista väylämaksujen enimmäismääristä. Ehdotettu väylämaksun 109 000 euron suuruinen enimmäismäärä vastaa nykyistä väylämaksuasetuksessa olevaa ulkomaanliikenteen kertamaksun enimmäismäärää pyöristettynä. Enimmäismäärä koskisi lastialuksia ja suurnopeusaluksia.

Matkustaja-aluksille ja risteilyaluksille säädettäisiin omat aluskäyntikohtaiset eni-

mäismääränsä. Risteilyalusten 45 000 euron enimmäismäärä vastaisi nykyisen väylämaksulain 28 §:n perusteella annetuissa alennuspäätöksissä noudatettua käytäntöä.

**9 §. Aluksen nettovetoisuuden vahvistaminen.** Pykälässä säädettäisiin, miten aluksen nettovetoisuus määritettäisiin, jos sitä koskevia asiakirjoja ei ole. Ehdotettu pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain 11 §:n 2 momentissa olevia säännöksiä nettovetoisuuden vahvistamisesta.

Aluksenmittauksesta on säädetty aluksenmittauksesta vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen mukaan annetulla asetuksella (522/1982), Suezin kanavan mittakirjasta annetulla asetuksella (316/1955) ja Panaman kanavan mittakirjasta annetulla asetuksella (317/1955).

### 3 luku. **Maksuvapautus ja alennettu väylämaksu**

**10 §. Väylämaksujen vuotuinen enimmäismäärä ja lisämaksu.** Ehdotettu pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen väylämaksulain 19 §:n 1 ja 2 momentteja. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi matkustaja-aluksia, suurnopeusaluksia ja lastialuksia koskevasta maksuvapautuksesta. Alukset olisi vapautettu saman kalenterivuoden ajalta enemmistä väylämaksuista, kun niistä on suoritettu väylämaksua 30 tai 10 kertaa alustyyppistä riippuen.

Pykälän 2 momentin mukaan aluksesta olisi suoritettava lisää väylämaksua, jos väylämaksun suuruuteen vaikuttavat seikat muuttuvat kalenterivuoden aikana siten, että 7 §:n mukainen väylämaksu nousee. Väylämaksua suoritettaisiin määrä, joka vastaisi matkustaja-aluksesta ja suurnopeusaluksesta kalenterivuodelta määräytyvää 30:tä suurinta ja lastialuksesta määräytyvää 10:tä suurinta aluskäynniltä suoritettavaa maksua. Esimerkiksi lastialuksen jääluokka voi muuttua kesken kalenterivuotta siten, että uuden jääluokan yksikköhinta on aikaisempaa jääluokkaa suurempi. Jos kyseisestä lastialuksesta oli ennen jääluokan muuttumista suoritettu maksuvapautukseen oikeuttavat 10 väylämaksua, aluksesta olisi suoritettava lisää väylämaksuja määrä, joka vastaa uuden yksikköhinnan mukaan määräytyvää yhteensä 10:tä väylä-

maksua. Lisämaksujen suorittamisen jälkeen alus olisi vapautettu uudestaan enemmistä väylämaksuista kalenterivuoden aikana edellyttäen jälleen, ettei maksun suuruuteen vaikuttavissa tiedoissa tapahdu uusia muutoksia.

Maksuvapautussäännös koskisi lasti-, suurnopeus- ja matkustaja- aluksia. Risteilyalukset maksaisivat väylämaksun jokaiselta aluskäynniltä käyntimäärästä riippumatta.

**11 §.** *Alennettu väylämaksu lastauskapasiteetin käyttöasteen perusteella.* Pykälässä säädettäisiin perusteista, joiden nojalla väylämaksu suoritettaisiin alennettuna lastialuksesta, jonka lastauskapasiteetista on käytössä vain osa.

Pykälän 1 ja 2 momenteissa ehdotetaan lastialusten osalasteja koskevan nykyisen alennuskäytännön säätämistä lakitasolla. Nykyisen väylämaksulain 28 §:n perusteella annetuille lastialusten osalasteja koskeville alennuksille on muodostunut säännönmukainen ja vakiintunut päätöskäytäntö, jonka jatkamista voidaan perustella liikennöintinäkökohtilla. Huomattavassa osalastissa oleva alus ei tule Suomeen, mikäli siltä kannettava väylämaksu on korkea suhteessa lastin arvoon.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin alennuksen määrästä, joka perustuu lastauskapasiteetin käyttöasteeseen. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, miten lastauskapasiteetin käyttöaste lasketaan.

Laskelmassa käytettäisiin aluksen kantavuudesta lukua, joka on 90 prosenttia aluksen kantavuudesta. Kantavuudesta vähennetty 10 prosenttia kuvaa kaavamaisesti muun kuin lastin osuutta kantavuudesta eli aluksen polttoainetta, voiteluöljyä, painolastivettä, makeavesivarastoa ja syöttövesivarastoa, käyttövarastoa sekä matkustajia ja miehistöä sekä heidän tavaroitaan.

Alennuksen laskeminen edellyttää sitä, että tulliviranomaiselle voidaan esittää asiakirjat, joista aluksen kantavuus käy luotettavasti ilmi. Kantavuus on ilmoitettu ”loading scale” asiakirjassa sekä hyväksytyssä vakavuusaineistossa. Säiliöalusten kantavuus ilmoitetaan lisäksi ”International Pollution Prevention Certificate” (IOPP) todistuskirjassa.

**12 §.** *Alennettu väylämaksu muilla perusteilla.* Pykälän 1 momentti vastaisi asiasisällöltään nykyisen väylämaksulain 20 §:n 2 momentissa olevaa säännöstä alennuksista,

jonka liittyvät Saimaalle suuntautuvaan liikenteeseen.

Ehdotettu 2 momentti olisi kokonaan uusi, mutta vastaisi nykyisen väylämaksulain 28 §:n perusteella annettuja alennuspäätöksiä. Merenkulkulaitos on esimerkiksi myöntänyt väylämaksualennuksen Poriin tuotavalle kivihieille, jota käytetään Pohjois-Suomen teollisuuden raaka-aineena. Hiiltä tuovan aluksen suuren koon johdosta lasti on purettava Porissa ja edelleen laivattava pienemmillä aluksilla toiseen satamaan, koska väylän syvyys ei mahdollista suoraa kuljetusta lopulliseen määräsatamaan. Väylämaksun periminen täysimääräisenä esimerkkitapauksessa aiheuttaisi välilastauksen siirtymisen Ruotsiin, joka alentaisi väylämaksutuloja. Lisäksi teollisuuden raaka-ainetoimitukset saataisivat vaarantua.

Pykälän 3 momentin perusteella voitaisiin antaa väylämaksualennus kauttakulun vientiliikenteelle. Ehdotettu momentti vastaisi nykyisen väylämaksulain 28 §:n perusteella kauttakululiikenteelle (transitoliikenne) annettuja alennuspäätöksiä, joilla Merenkulkulaitos on myöntänyt alennuksia suomalaisten satamien kautta tapahtuville Venäjän vientikuljetuksille.

Kauttakulun vientiliikenteellä tarkoitetaan Suomen kautta tapahtuvaa tavarakuljetusta muihin maihin. Esimerkiksi Kokkolan sataman kautta tapahtuvalle venäläisen rautapellin viennille on myönnetty väylämaksuista 50 prosentin alennus, jota ilman koko liikennettä ei kustannustason kalleuden vuoksi olisi. Alennuksen edellytyksenä olisi, että aluksen koko lasti on kauttakululastia.

#### 4 luku. **Väylämaksun ilmoitusvelvollisuus, määrääminen ja kantaminen**

**13 §.** *Väylämaksu ilmoitus.* Ehdotetun pykälän 1—3 momentti vastaisi asiasisällöltään nykyisen lain maksuilmoitusta koskevaa 10 §:ää. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Tullihallituksen toimivallasta antaa tarkempia määräyksiä väylämaksuilmoituksen sisällöstä ja muodosta sekä ilmoitusmenettelystä.

**14 §.** *Väylämaksun maksaminen.* Ehdotettu pykälä vastaisi nykyisen väylämaksulain 31 §:ää, jossa väylämaksun maksamisesta

säädetään viittaamalla tullilain säännöksiin tullin maksamisesta.

**15 §. Väylämaksun maksaminen etukäteen.** Ehdotetun pykälän perusteella kaikki 10 §:n mukaiset maksuvapautukseen oikeuttavat kalenterivuoden väylämaksut voitaisiin maksaa etukäteen yhdellä kertaa. Säännös vastaa asiallisesti nykyisen väylämaksulain 19 §:n 3 momentissa olevaa säännöstä.

**16 §. Arviomaksatus.** Pykälässä säädettäisiin arviomaksatuksesta. Vastaavia säännöksiä arvioverotuksesta on muussa verolainsäädännössä. Maksupäätöksessä olisi mainittava arvon perusteet. Ennen arviomaksatusta olisi maksuvelvolliselle varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

**17 §. Maksunkorotus.** Ehdotettu pykälä vastaa nykyisen väylämaksulain 25 §:ää.

**18 §. Virhemaksu.** Ehdotetun pykälän 1 momentti vastaa nykyisen väylämaksulain 26 §:ää. Virhemaksun suuruutta määrättäessä otettaisiin huomioon menettelyn moitittavuus, toistuvuus ja muut asiaan vaikuttavat seikat.

## 5 luku. Maksunoikaisu maksunsaajan hyväksi ja jälkimaksatus

**19 §. Oikaisu maksunsaajan hyväksi.** Pykälä vastaisi nykyisen väylämaksulain 21 §:ää.

**20 §. Jälkimaksatus.** Pykälä vastaisi nykyisen väylämaksulain 23 §:ää.

**21 §. Maksuvelvollisen kuuleminen.** Pykälä vastaisi asiasisällöltään nykyisen väylämaksulain 24 §:ää.

## 6 luku. Oikeussuojakeinot

**22 §. Ennakkoratkaisu.** Pykälässä säädettäisiin mahdollisuudesta ennakkoratkaisun saamiseen. Hakijalle erityisen tärkeässä asiassa Tullihallitus voisi hakemuksesta antaa ennakkoratkaisun siitä, miten väylämaksulakia sovelletaan hakijan tilanteeseen. Ennakkoratkaisu annettaisiin samoin edellytyksin, joista tavanomaisesti säädetään eri verolaeissa. Ennakkoratkaisu annettaisiin yksilöityyn kysymykseen ja hakijan olisi esitettävä asian ratkaisemiseksi tarvittava selvitys. Ennakkoratkaisua ei annettaisi aluksen jääluokasta tai nettovetoisuudesta eikä myöskään väylämaksun määrästä.

**23 §. Maksun huojentaminen ja maksunlykkäys.** Pykälässä säädettäisiin väylämaksusta vapauttamisesta ja maksun lykkäyksestä vastaavasti kuin yleensä verolainsäädännössä on säädetty. Maksunhuojennus voitaisiin myöntää hakemuksesta, jos väylämaksun periminen täysimääräisenä olisi olosuhteet huomioon ottaen ilmeisen kohtuutonta tai siihen on erityisiä syitä. Toimivalta hakemuksen ratkaisemiseen olisi Tullihallituksella.

Väylämaksun maksunlykkäyksestä ei ole säädetty nykyisessä väylämaksulaissa. Väylämaksulakiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan Tullihallitus voisi myöntää lykkäystä väylämaksun suorittamisesta, jos väylämaksun periminen täysimääräisenä olisi olosuhteet huomioon ottaen ilmeisen kohtuutonta tai siihen on erityisiä syitä.

Nykyisen väylämaksulain 28 §:ssä on säädetty Merenkululaitokselle mahdollisuus myöntää alennus väylämaksusta tai vapautus väylämaksun suorittamisesta taikka määrätä jo suoritettu väylämaksu tai osa siitä palautettavaksi, jos matkailun, rannikko- tai kauttakulkuliikenteen edistämiseen liittyvät näkökohdat tai Suomen ulkomaankaupan edistämiseen liittyvät painavat syyt sitä vaativat taikka maksun periminen täysimääräisenä olisi olosuhteet huomioon ottaen ilmeisen kohtuutonta.

Nykyisen väylämaksulain 28 §:n perusteella myönnettyistä alennuksista ehdotetaan säädettäväksi uuden lain 11 §:ssä kohtuuttomuuden perusteella osalasteille myönnettävä alennus. Lisäksi 12 §:ssä säädettäisiin kauttakulkuliikenteen edistämiseksi myönnetty alennukset vientiliikenteelle. Risteilyaluksille ehdotettu väylämaksun määrä puolestaan vastaisi niille nykyisin myönnettäviä säännönmukaisia alennuksia kohtuuttomuuden perusteella. Nykyiseen väylämaksulain 28 §:ään perustuvaan alennuskäytäntöön verrattuna voisi ehdotettu 1 momentti tulla sovellettavaksi olosuhteiden ilmeisen kohtuuttomuuden tai erityisten syiden perusteella.

**24 §. Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi.** Ehdotettu pykälä vastaa nykyisen lain 22 §:ää.

**25 §. Muutoksenhaku.** Pykälän 1 ja 2 momenteissa säädettäisiin muutoksenhausta tulliviranomaisen väylämaksulain nojalla antamiin päätöksiin. Nykyisen väylämaksulain 30 §:ssä muutoksenhausta tulliviranomaisen

päätökseen on säädetty ainoastaan viittaamalla tullilain säännöksiin. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muutoksenhausta Merenkulkulaitoksen antamaan päätökseen, jolla tarkoitetaan 9 §:n mukaista päätöstä aluksen nettovetoisuudesta.

**26 §. Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen.** Pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Voimassaolevassa väylämaksulaissa muutoksenhausta säädetään viittauksin tullilakiin. Ehdotettu pykälä vastaisi tullilain muutoksenhakua koskevia säännöksiä ja muussa verolainsäädännössä olevia muutoksenhakua koskevia säännöksiä, kuten esimerkiksi valmisteverotuslain (1469/1994) 48 §:ää.

**27 §. Väylämaksun suorittaminen muutoksenhausta riippumatta.** Ehdotettua pykälää vastaavia säännöksiä on myös muualla verolainsäädännössä, kuten esimerkiksi autoverolain (1482/1994) 74 §.

**28 §. Palautettavalle määrälle suoritettava korko.** Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin palautettavalle väylämaksun määrälle laskettavasta korosta.

## 7 luku. Erinäiset säännökset

**29 §. Muut väylämaksun kantamisessa sovellettavat säännökset.** Ehdotettu pykälä sisältäisi viittaussäännöksen niihin säännöksiin, joita sovellettaisiin väylämaksun kantamisessa.

Ehdotetun pykälän viittaussäännökset vastaavat nykyisen väylämaksulain 31 §:ää lisätynä viittauksella veronkantolakiin.

**30 §. Pienin perittävä määrä.** Pykälässä säädettäisiin pienimmän perittävän väylämaksun määrästä.

**31 §. Tietojenantovelvollisuus.** Pykälässä säädettäisiin maksuvelvollista koskevasta tietojenantovelvollisuudesta.

**32 §. Maksunkierto.** Pykälässä olisi säännös siltä varalta, että jollekin olosuhteelle tai toimenpiteelle on annettu sellainen oikeudellinen muoto, joka ei vastaa asian varsinaista luonnetta tai tarkoitusta. Väylämaksun määrittämisessä meneteltäisiin tällöin niin kuin asiassa olisi noudatettu oikeaa muotoa. Vastavia säännöksiä on verolainsäädännössä

kuten esimerkiksi autoverolain 77 §:ssä.

**33 §. Sähköinen tiedoksianto.** Pykälän mukaan tulliviranomaisen päätös voitaisiin antaa tiedoksi myös sähköisesti käyttämällä maksuvelvollisen ilmoittamaa sähköistä asiointia koskevaa yhteystietoa. Päätös katsottaisiin tulleen maksuvelvollisen tietoon sähköisen viestin lähettämispäivänä, jollei muuta näytettäisi.

**34 §. Rangaistussäännös.** Ehdotetussa pykälässä on viittaus rikoslain (39/1889) 29 luvun veropetosta sekä törkeää ja lievää veropetosta koskeviin rangaistussäännöksiin.

**35 §. Voimaantulo.** Ehdotettu pykälä sisältäisi voimaantulosäännöksen. Lain täytäntönnönpanon edellyttämiin toimiin voitaisiin ryhtyä jo ennen lain voimaantuloa.

**36 §. Siirtymäsäännökset.** Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan väylämaksuun, jonka peruste on syntynyt ennen lain voimaantuloa, sovellettaisiin lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Väylämaksulain ja väylämaksusta annetun valtioneuvoston asetuksen säännökset koskevat muun muassa maksuvelvollisuutta, maksun kantamista, maksuvapautusta, maksunoikaisua, jälkimak-  
satusta sekä maksun määrää.

Ehdotetun pykälän 2 momentin mukaan kumotun väylämaksulain 12 §:n 3 momentin nojalla Merenkulkulaitoksen antamat tarkemmat määräykset talviliikennevaatimuksista (jääluokkamääräykset), joista ilmenevät eri jääluokkien väliset erot, ja Merenkulkulaitoksen vahvistama luettelo hyväksytyjen luokituslaitosten antamia luokitusmerkintöjä vastaavista suomalaisista jääluokista jäisivät voimaan.

Talviliikennevaatimuksilla tarkoitetaan Merenkulkulaitoksen määräyksiä aluksen rakennetta ja konetehoa koskevista talviliikennevaatimuksista, jotka on annettu 20 päivänä syyskuuta 2002.

Luokituslaitosten luokitusmerkintöjä koskevalla luettelolla tarkoitetaan Merenkulkulaitoksen 27 päivänä marraskuuta 2003 antamaa määräystä suomalais-ruotsalaisten jääluokkien ja luokituslaitosten jääluokkien välisestä vastaavuudesta. Luettelossa vahvistetaan, mikä hyväksytyyn luokituslaitoksen luokitusmerkintä vastaa suomalais-ruotsalaista jääluokkaa.

## 2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tullihallitus voisi antaa tarkempia määräyksiä väylämaksuilmoituksen sisällöstä ja muodosta sekä ilmoitusmenettelystä. Lisäksi Tullihallitus määräisi tullilaitoksen sisäisestä toimivallasta ja tehtävien jaosta.

## 3. Voimaantulo

Koska nykyinen väylämaksujärjestelmä ja erityisesti sen aluskäyntien lukumäärään perustuva maksuvapautusjärjestelmä on sidottu kalenterivuoden aikana suoritettuihin maksuihin, lain voimaantulo olisi tärkeä ajoittaa kalenterivuoden alkuun. Tämän vuoksi laki on tarkoitettu tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2006 samaan aikaan alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain kanssa.

## 4. Suhde perustuslakiin ja säättämisyjärjestys

Perustuslakivaliokunta totesi 3 päivänä joulukuuta 2004 hallituksen esityksestä väylämaksulain muuttamisesta (HE 240/2004 vp) antamassaan lausunnossa (PeVL 46/2004 vp), että säännös Merenkululaitoksen toimivallasta vahvistaa parempi jääluokka on merkityksellinen myös perustuslain 81 §:n säännösten kannalta valtion veroista ja maksuista. Valtiosääntöisille maksuille on ominaista, että ne ovat korvauksia tai vastikkeita julkisen vallan palveluksista; muut rahasuoritukset valtiolle ovat sen sijaan veroja valtiosääntö-oikeudellisessa mielessä. Väylämaksu ei valiokunnan mielestä ole vastike yksilöidystä suoritteesta, vaan yleisesti viranomaistoiminnan rahoittamiseksi perittävä suoritus. Merkittävää voi myös olla, onko asianomaisen suoritteen vastaanottaminen vapaaehtoista vai pakollista. Veron suuntaan viittaa, jos suoritusvelvollisuuden aiheuttamista suoritteista ei voi kieltäytyä ja velvollisuus koskee suoraan lain nojalla tietyt tunnusmerkit täyttäviä oikeussubjekteja. Väylämaksun suoritusvelvollisuuteen ei liity perustuslakivaliokunnan käytännössä tarkoitettua vapaaehtoisuutta. Näiden seikkojen perus-

teella perustuslakivaliokunta piti ulkomaanliikenteen väylämaksua valtiosääntöoikeudellisessa mielessä verona.

Perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaan verolain säännösten tulee olla sillä tavoin tarkkoja, että lakia soveltavien viranomaisten harkinta veroa määrättäessä on sidottua. Lausunnossa pidettiin ongelmallisena myös sitä, että nettovetoisuuteen ja jääluokkaan perustuvan veron suuruus ei määräydy laissa olevien laskentasääntöjen perusteella.

Perustuslakivaliokunnan lausunnon johdosta väylämaksulainsäädäntö on saatettava vastaamaan verolaille asetettavia vaatimuksia.

Kaikki väylämaksun perusteisiin ja maksun suuruuteen vaikuttavat säännökset sisältyisivät kattavasti ehdotettuun lakiin.

Väylämaksulain 28 §, joka antaa Merenkululaitokselle laajan ja tapauskohtaiseen harkintaan perustuvan toimivallan vaikuttaa väylämaksun määrään, ei vastaa verolaille asetettavia vaatimuksia harkintavallan rajoista. Merenkululaitoksen alennuskäytäntöön perustuvat säännökset sisällytettäisiin uuteen väylämaksulakiin.

Väylämaksulaista nykyisessä muodossaan puuttuu tavanomaisia verotuksen toimittamiseen liittyviä säännöksiä kuten esimerkiksi arviomaksatusta, ennakkoratkaisua, huojentamista ja lykkäystä koskevat säännökset. Niitä vastaavat säännökset sisällytettäisiin uuteen väylämaksulakiin.

Lakiehdotuksessa ei puututa perustuslain suojaamiin perusoikeuksiin.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi valtuutuksen kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa.

Lakiehdotuksen 13 §:n 4 momentin perusteella Tullihallitus voisi antaa tarkempia määräyksiä väylämaksuilmoituksen sisällöstä ja muodosta sekä ilmoitusmenettelystä. Annettavat määräykset olisivat teknisiä.

Lakiehdotuksen 23 §:n 2 momentin mukaan väylämaksulle asetettavasta vakuudesta ja lykkäyskorosta säädettäisiin valtiovarainministeriön asetuksella.

Valtuutussäännökset on sijoitettu ja asiallisesti kytketty säänneltävää asiaa koskeviin pykäliin. Valtuutukset on muutoinkin laadittu mahdollisimman tarkkarajaisiksi ja täsmällisiksi. Valtuutussäännökset eivät ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Lakiehdotus on muutoinkin sopusoinnussa perustuslain kanssa, minkä vuoksi se voidaan

käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä. On suotavaa, että esityksen eduskuntakäsittelyssä hankitaan perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Väylämaksulaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

### 1 luku

#### Yleiset säännökset

#### 1 §

##### *Lain soveltamisala*

Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittavasta aluksesta suoritetaan valtiolle väylämaksua sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.

Tätä lakia ei sovelleta alukseen

- 1) jota käytetään yksinomaan sisävesiliikenteessä;
- 2) joka matkalla ulkomaisesta satamasta toiseen kulkee Suomen aluevesien kautta poikkeamatta Suomessa satamaan;
- 3) joka saapuu Suomeen ja lähtee Suomesta Saimaan kanavan kautta poikkeamatta Suomen rannikon satamaan; tai
- 4) jonka nettovetoisuus on alle 300 ja joka ei ole 2 §:n 2 kohdassa määritelty suurnopeusalus.

#### 2 §

##### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *matkustaja-aluksella* alusta, joka voi kuljettaa vähintään 120 matkustajaa, mutta joka ei ole risteilyalus eikä suurnopeusalus;
- 2) *suurnopeusaluksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS

11/1981) liitteen X luvun 1 säännössä määriteltyä suurnopeusalusta;

3) *risteilyaluksella* alusta, joka voi kuljettaa yli 12 matkustajaa ja joka harjoittaa risteilyliikennettä; risteilyliikenteellä tarkoitetaan merimatkoja, joissa alus, joka ei ole säännöllisessä linjaliikenteessä, käy samalla matkalla Suomessa olevan sataman lisäksi vähintään kahdessa ulkomaisessa satamassa; risteilyalus ei voi Suomessa käydessään ottaa tai jättää lastia, mutta se voi vaihtaa matkustajia taikka ottaa aluksen omia tarpeita varten polttoainetta tai muonaa;

4) *lastialuksella* muita kuin 1—3 kohdassa määriteltyjä aluksia;

5) *nettovetoisuudella* aluksen mittakirjassa ilmoitettua nettovetoisuutta, joka on määritetty käyttäen vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa;

6) *kauppamerenkululla* aluksella ansiotarkoituksessa suoritettua toimintaa, kuten lastin ja matkustajien kuljettamista, hinausta, jäänmurtamista, pyyntiä tai pelastus- ja avustus-toimintaa;

7) *laivanisännällä* aluksen omistajaa, vuo kraajaa tai sitä joka käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa aluksen liikennöintiin liittyvissä kysymyksissä;

8) *jääluokalla* alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa ( /20 ) määriteltyjä jääluokkia I A Super, I A, I B, I C, II ja III;

9) *väylämaksun yksikköhinnalla* väylämaksun määräytymisen perusteena käytettävää lukua, jonka suuruudesta aluskohtaisesti säädetään 6 §:ssä;



10) *kantavuudella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) II-2 luvun 3 säännössä määriteltyä kantaavuutta.

### 3 §

#### *Toimivaltaiset viranomaiset*

Tullilaitos vastaa väylämaksatuksen toimitamisesta ja valvonnasta. Tullihallitus määrää tullilaitoksen sisäisestä toimivallan ja tehtävien jaosta.

Merenkulkulaitoksen on salassapitosäätöjen estämättä annettava tulliviranomaiselle tämän lain soveltamisessa tarvittavia tietoja, selvityksiä, lausuntoja sekä muuta aineistoa. Merenkulkulaitoksen on tarvittaessa annettava tulliviranomaisille myös muuta virka-apua.

### 4 §

#### *Maksuvelvollinen*

Laivanisäntä ja tulliviranomaisen hyväksymä Suomessa asuva laivanisännän edustaja ovat velvollisia maksamaan väylämaksun. Ulkomaille sijoittuneella laivanisännällä tulee olla tulliviranomaisen hyväksymä Suomessa asuva edustaja.

## 2 luku

### **Väylämaksun perusteet**

### 5 §

#### *Väylämaksu*

Väylämaksu suoritetaan, kun alus saapuu ulkomailta Suomeen tai suomalaisesta satamasta suomalaiseen satamaan.

Jos alus saman matkan aikana purkaa ulkomailta tuomansa lastin tai jättää ulkomailta tuomansa matkustajat useampaan kuin yhteen suomalaiseen satamaan taikka ottaa ulkomaille vietävää lastia tai matkustajia useammasta kuin yhdestä suomalaisesta satamasta, suoritetaan väylämaksu vain kerran.

Jos alus saman matkan aikana poikkeaa Suomessa tapahtuvien lastausten välillä täy-

dentämään lastia lastaus- tai ahtausteknisistä syistä ulkomaan satamassa, suoritetaan väylämaksu vain kerran.

Väylämaksua ei suoriteta aluksesta, joka pakottavista syistä, aimo astaan saadakseen määräyksiä jatkettavaa matkaa varten, aluksen kuntoonpanoa tai sen tarpeellisuuden tutkimista varten taikka polttoaineen ottamista varten poikkeaa Suomen satamaan jättämättä tai ottamatta lastia tai matkustajia.

### 6 §

#### *Väylämaksun yksikköhinta*

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

Jääluokka	Lastialus Yksikköhinta (euroa)	Matkustaja-alus Yksikköhinta (euroa)
IA Super	1,340	0,902
IA	2,500	1,776
IB, IC	4,885	2,959
II, III	7,100	5,048

Risteilyaluksen yksikköhinta on 1,060 euroa ja suurnopeusaluksen yksikköhinta on 6,404 euroa.

### 7 §

#### *Väylämaksun määrä*

Lastialuksesta ja matkustaja-aluksesta suoritettava väylämaksu saadaan kertomalla aluksen nettovetoisuus ja 6 §:n 1 momentissa säädetty väylämaksun yksikköhinta keskenään. Jos lastialuksen nettovetoisuus on suurempi kuin 25 000, ylittävä osuus nettovetoisuudesta kerrotaan kuitenkin luvulla, joka on puolet 6 §:n 1 momentissa säädetystä yksikköhinnasta.

Risteilyalukselta ja suurnopeusaluksesta suoritettava väylämaksu saadaan kertomalla aluksen nettovetoisuus ja 6 §:n 2 momentissa säädetty yksikköhinta keskenään.

### 8 §

#### *Väylämaksun enimmäismäärä aluskäynniltä*

Väylämaksu on enintään 109 000 euroa. Matkustaja-aluksen väylämaksu on kuitenkin enintään 34 000 euroa ja risteilyaluksen väylämaksu on enintään 45 000 euroa

## 9 §

*Aluksen nettovetoisuuden vahvistaminen*

Jos alukselta puuttuu mittakirja, mittakirjassa ilmoitettu vetoisuus ei vastaa aluksen todellista vetoisuutta tai alus ei ole oikeutettu voimassa olevien aluksenmittaussäntöjen mukaan käyttämään mittakirjassa ilmoitettua nettovetoisuutta, Merenkululaitos vahvistaa väylämaksun laskemisessa käytettävän aluksen nettovetoisuuden voimassa olevien aluksenmittaussäntöjen mukaisesti

## 3 luku

**Maksuvapautus ja alennettu väylämaksu**

## 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.

Jos väylämaksun suuruuteen vaikuttavat seikat muuttuvat kalenterivuoden aikana siten, että 7 §:n mukainen väylämaksu nousee, aluksesta on suoritettava lisää väylämaksua. Väylämaksua on tällöin suoritettava kalenterivuodelta määrä, joka vastaa matkustaja-aluksesta ja suurnopeusaluksesta kalenterivuodelta määräytyvää 30:tä suurinta ja lastialuksesta 10:tä suurinta väylämaksua.

## 11 §

*Alennettu väylämaksu lastauskapasiteetin käyttöasteen perusteella*

Lastialuksen väylämaksu suoritetaan 75 prosentilla alennettuna, jos aluksen lastauskapasiteetin käyttöaste on enintään 15 prosenttia ja 50 prosentilla alennettuna, jos lastauskapasiteetin käyttöaste on yli 15 prosent-

tia mutta enintään 30 prosenttia.

Lastauskapasiteetin käyttöaste lasketaan vertaamalla Suomeen tuodun ja Suomesta viedyn lastin yhteenlaskettua määrää metrisinä tonneina osoittavaa lukua lukuun, joka on 90 prosenttia aluksen kantavuudesta.

## 12 §

*Alennettu väylämaksu muilla perusteilla*

Lastialuksen väylämaksu suoritetaan 50 prosentilla alennettuna, jos alus tuo Saimaan kanavalle suuntautuvan matkan yhteydessä samalla lastia ulkomailta Suomen rannikon satamaan tai jos alus vie Saimaan kanavalle suuntautuvan matkan yhteydessä samalla lastia ulkomaille Suomen rannikon satamasta.

Lastialuksen väylämaksu suoritetaan 75 prosentilla alennettuna, jos alus tuo ulkomailta lastia, joka sen suureen kokoon liittyvästä pakottavasta syystä johtuen joudutaan kuljettamaan muilla aluksilla tulostatamasta edelleen toiseen suomalaiseen satamaan.

Lastialuksen väylämaksu suoritetaan 50 prosentilla alennettuna Suomen kauttakulun vientiliikenteessä, jos aluksen koko lasti on kauttakululastia.

## 4 luku

**Väylämaksun ilmoitusvelvollisuus, määrääminen ja kantaminen**

## 13 §

*Väylämaksuilmotus*

Maksuvelvollisen on annettava tulliviranomaiselle ilmoitus maksun määräämistä varten. Väylämaksuilmotuksen tulee sisältää tarvittavat tiedot maksun määräämistä varten.

Kun alus saapuu ulkomailta Suomeen, väylämaksuilmotus annetaan siihen tullitoimipaikkaan, jossa aluksen tulokset tapahtuu.

Kun alus on kotimaanliikenteessä, väylämaksuilmotus annetaan siihen tullitoimipaikkaan, jonka toimialueella olevaan satamaan alus saapuu.

Väylämaksuilmotus voidaan antaa myös sähköisesti tai muussa automaattiseen tietojenkäsittelyyn soveltuvassa muodossa. Tullihallitus voi antaa tarkempia määräyksiä väylä-

lämaksuilmoituksen sisällöstä ja muodosta sekä ilmoitusmenettelystä.

#### 14 §

##### *Väylämaksun maksaminen*

Väylämaksun maksamiseen sovelletaan, jollei tässä laissa toisin säädetä, mitä tullin maksamisesta tullilaisissa (1466/1994) säädetään.

#### 15 §

##### *Väylämaksun maksaminen etukäteen*

Edellä 10 §:n 1 momentissa tarkoitetut väylämaksut voidaan maksaa etukäteen yhdellä kertaa.

#### 16 §

##### *Arviomaksatus*

Jos 13 §:ssä tarkoitettua maksuilmoitusta ei ole annettu tai väylämaksua ei voida periä oikaistunkaan ilmoituksen perusteella, maksatus on toimitettava arvion mukaan. Maksupäätöksessä on tällöin mainittava arvion perusteet.

Ennen arviomaksatusta maksuvelvolliselle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

#### 17 §

##### *Maksunkorotus*

Väylämaksua voidaan korottaa, jos maksuvelvollinen on:

1) antanut väylämaksun määräämistä varten tarvittavat tiedot puutteellisina tai virheellisinä taikka kokonaan tai osittain laiminlyönyt ilmoitusvelvollisuutensa, enintään 30 prosentilla; taikka

2) tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta antanut väylämaksun määräämistä varten puutteellisen, erehdyttävän tai väärän ilmoituksen tai muun tiedon tai asiakirjan, jätännyt antamatta tietoja väylämaksun määräämistä varten taikka muutoin laiminlyönyt tiedonantovelvollisuutensa ja menettely on ollut omiaan aiheuttamaan sen, että maksuvelvolliselle olisi voinut jäädä maksua määräämättä, enintään 50 prosentilla.

Jos 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua

menettelyä on sillä saavutettavissa ollut hyöty ja muut asiaan vaikuttavat seikat huomioon ottaen pidettävä törkeänä, väylämaksua on korotettava vähintään 50 prosentilla ja enintään 100 prosentilla.

#### 18 §

##### *Virhemaksu*

Jos 17 §:n 1 momentissa tarkoitetussa tilanteessa väylämaksua ei määrätä maksettavaksi, tai jos väylämaksun määrä on vähäinen eikä maksunkorotusta ole määrätty, virhemaksuna voidaan kantaa vähintään 10 ja enintään 2500 euroa.

Virhemaksun suuruutta määrättäessä otetaan huomioon menettelyn moitittavuus, toistuvuus ja muut asiaan vaikuttavat seikat.

#### 5 luku

##### **Maksunoikaisu maksunsaajan hyväksi ja jälkimaksatus**

#### 19 §

##### *Oikaisu maksunsaajan hyväksi*

Jos väylämaksu on laskuvirheen tai siihen verrattavan erehdyksen vuoksi tai sen vuoksi, ettei tulliviranomainen ole tutkinut asiaa joltakin osin, jäänyt kokonaan tai osaksi määräämättä tai sitä on palautettu liikaa maksuvelvollisen sitä aiheuttamatta, tulliviranomaisen on oikaistava antamaansa päätöstä, jollei asia muutoin ole vireillä tai valitukseen annettulla päätöksellä ratkaistu.

Oikaisu on tehtävä vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jona väylämaksu tai sen palautus määrättiin tai olisi maksuvelvollisen ilmoituksen perusteella pitänyt määrätä.

#### 20 §

##### *Jälkimaksatus*

Jos väylämaksu on jäänyt kokonaan tai osaksi määräämättä sen vuoksi, että maksuvelvollinen on kokonaan tai osittain laiminlyönyt ilmoitusvelvollisuutensa tai antanut maksun määräämistä varten puutteellisen,

erehdyttävän tai väärän ilmoituksen tai muun tiedon tai asiakirjan, taikka jos väylämaksua on sanotusta syystä palautettu liikaa, tulliviranomaisen on määrättävä määräämättä jäänyt väylämaksu maksuvelvollisen suoritettavaksi.

Jälkimaksatus on toimitettava kolmen vuoden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jonka aikana väylämaksu tai sen palautus määrättiin tai olisi pitänyt määrätä.

## 21 §

*Maksuvelvollisen kuuleminen*

Ennen oikaisua maksunsaajan hyväksi ja ennen väylämaksun perintää jälkikäteen maksuvelvolliselle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

## 6 luku

**Oikeussuojakeinot**

## 22 §

*Ennakkoratkaisu*

Tullihallitus voi antaa hakemuksesta ennakkoratkaisun väylämaksua koskevien säännösten soveltamisesta, jos asia on hakijalle erityisen tärkeä. Ennakkoratkaisua ei kuitenkaan anneta siitä, mikä on aluksen jääluokka tai nettovetoisuus eikä väylämaksun määrästä.

Hakemuksessa on ilmoitettava yksilöitynä kysymys, johon ennakkoratkaisua haetaan, ja esitettävä asian ratkaisemiseksi tarvittava selvitys.

Ennakkoratkaisu annetaan määräajaksi. Lainvoiman saanutta ennakkoratkaisua on hakijan vaatimuksesta sitovana noudatettava siten kuin ennakkoratkaisussa määrätään.

Ennakkoratkaisua koskeva asia on käsiteltävä kiireellisenä.

## 23 §

*Maksun huojentaminen ja maksunlykkäys*

Jos väylämaksun periminen täysimääräisenä olisi olosuhteet huomioon ottaen ilmeisen kohtuutonta tai siihen on erityisiä syitä, Tul-

lihallitus voi hakemuksesta määräämillään ehdoilla alentaa suoritettua tai suoritettavaa väylämaksua, maksunlisäystä, viivekorkoa tai lykkäyksen vuoksi suoritettavaa korkoa tai poistaa sen kokonaan.

Jos väylämaksun periminen täysimääräisenä olisi olosuhteet huomioon ottaen ilmeisen kohtuutonta tai siihen on erityisiä syitä, Tullihallitus voi hakemuksesta myöntää väylämaksun suorittamiseen lykkäystä. Lykätylle väylämaksulle asetettavasta vakuudesta ja lykkäyskorosta säädetään valtiovarainministeriön asetuksella.

## 24 §

*Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi*

Jos tulliviranomainen oikaisuvaatimuksesta, valituksen johdosta tai muutoin toteaa, että väylämaksua on määrätty liikaa tai palautettu liian vähän, sen on oikaistava antamaansa päätöstä, jollei asiaa ole valitukseen annetulla päätöksellä ratkaistu.

Oikaisu voidaan tehdä kolmen vuoden kuluessa väylämaksun tai sen palautuksen määräämistä seuraavan kalenterivuoden alusta tai sanotun ajan kuluessa tehdyn kirjallisen vaatimuksen perusteella myöhemminkin.

## 25 §

*Muutoksenhaku*

Väylämaksua tai sen palautusta koskevaan tai muuhun tämän lain nojalla annettuun tulliviranomaisen päätökseen haetaan muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen. Päätökseen, jolla on päätetty olla antamatta ennakkoratkaisua, ei kuitenkaan saa hakea muutosta valittamalla. Valtion puolesta valitusoikeus tullipiirin päätöksestä on tullipiirissä olevalla tulliasiamiehellä ja Tullihallituksen päätöksestä Tullihallituksessa olevalla tulliasiamiehellä. Muutosta on haettava kirjallisesti ja valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa viranomaiselle, jonka päätöksestä valitetaan.

Valitusaika on kolme vuotta väylämaksun määräämistä tai sen palauttamista seuraavan kalenterivuoden alusta, kuitenkin aina vähintään 60 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Muusta kuin väylämaksun määräämistä kos-

kevasta päätöksestä valitettaessa valitusaika on 30 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Tulliasiamiehen valitusaika on 30 päivää päätöksen tekemisestä.

Merenkululaitoksen 9 §:n nojalla antamaan päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

## 26 §

### *Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen*

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Valitusluvan myöntämisen perusteet ovat:

1) lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeää saattaa asia korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi;

2) asian saattamiseen korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi on erityistä aihetta asiassa tapahtuneen ilmeisen virheen vuoksi; tai

3) valitusluvan myöntämiseen on painava taloudellinen tai muu syy.

Valitus on tehtävä 60 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista. Valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa korkeimmalla hallinto-oikeudelle tai Helsingin hallinto-oikeudelle. Valtion puolesta valitusoikeus on Tullihallituksessa olevalla tulliasiamiehellä.

Jos tässä laissa ei toisin säädetä, muutoksenhausta on muutoin voimassa, mitä hallintolainkäyttölaissa säädetään.

## 27 §

### *Väylämaksun suorittaminen muutoksenhausta riippumatta*

Väylämaksu on valituksesta huolimatta maksettava säädettyssä ajassa.

## 28 §

### *Palautettavalle määrälle suoritettava korko*

Jos väylämaksua palautetaan maksunoikaisun tai valituksen johdosta, palautusmäärälle suoritetaan korko. Korko lasketaan vuotuisena korkona, joka on kutakin kalenterivuotta edeltävän puolivuotiskauden korkolain (633/1982) 12 §:ssä tarkoitettu viitekorko vähennettynä kahdella prosenttiyksiköllä. Korko lasketaan maksupäivästä.

Korkoa ei makseta 17 euroa pienemmälle palautettavalle määrälle. Palautukselle maksettu korko ei ole tuloverotuksessa veronalaista tuloa.

## 7 luku

### **Erinäiset säännökset**

## 29 §

### *Muut väylämaksun kantamisessa sovellettavat säännökset*

Väylämaksun maksamisen viivästysseuraamuksiin sovelletaan, jollei tässä laissa toisin säädetä, mitä veronlisäyksestä ja viivekoroosta annetussa laissa (1556/1995) säädetään. Väylämaksun kannossa, perimisessä ja palauttamisessa noudatetaan soveltuvin osin, mitä veronkantolaissa (609/2005) tai sen nojalla säädetään.

Väylämaksun perimiseen ulosottotoimin ja perimisen turvaamiseen sovelletaan, jollei tässä laissa toisin säädetä, mitä verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään sekä mitä verojen ja maksujen perimisen turvaamisesta annetussa laissa (395/1973) säädetään.

## 30 §

### *Pienin perittävä määrä*

Pienin perittävä väylämaksun määrä on 10 euroa.

## 31 §

### *Tietojenantovelvollisuus*

Maksuvelvollisen on pyydettyä annettava tulliviranomaiselle väylämaksun kantamista, valvontaa ja tarkastamista varten tar-

peellisiä tietoja ja asiakirjoja.

32 §

*Maksunkierto*

Jos jollekin olosuhteelle tai toimenpiteelle on annettu sellainen oikeudellinen muoto, joka ei vastaa asian varsinaista luonnetta tai tarkoitusta, on väylämaksusta toimitettaessa meneteltävä niin kuin asiassa olisi käytetty oikeaa muotoa.

33 §

*Sähköinen tiedoksianto*

Tulliviranomaisen päätös voidaan antaa tiedoksi myös sähköisesti käyttämällä maksuvelvollisen ilmoittamaa sähköistä asiointia koskevaa yhteystietoa. Päätöksen katsotaan tuolloin tulleen maksuvelvollisen tietoon sähköisen viestin lähettämispäivänä, jollei muuta näytetä.

34 §

*Rangaistussäännös*

Rangaistus veropetoksesta, törkeästä veropetoksesta ja lievistä veropetoksesta sääde-

Helsingissä 7 päivänä lokakuuta 2005

tään rikoslain (39/1889) 29 luvun 1–3 §:ssä.

35 §

*Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan 16 päivänä elokuuta 2002 annettu väylämaksulaki (708/2002) ja väylämaksusta 22 päivänä elokuuta 2002 annettu valtioneuvoston asetus (719/2002).

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

36 §

*Siirtymäsäännökset*

Väylämaksuun, jonka peruste on syntynyt ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Kumotun väylämaksulain 12 §:n 3 momentin nojalla annetut Merenkululaitoksen määräykset ja Merenkululaitoksen vahvistama luettelo jäävät edelleen voimaan, kunnes niitä määrätään toisin alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain nojalla.

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*