

## Täysistunto

**Torstai 3.12.2015 klo 16.01—21.22**

### 10. Lakialoite laiksi väylämaksulain kumoamisesta

Lakialoite LA 22/2015 vp Eeva-Johanna Eloranta sd

#### *Lähetekeskustelu*

**Toinen varapuhemies Paula Risikko:** Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 10. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

#### *Keskustelu*

20.03 **Eeva-Johanna Eloranta sd** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Transitoliikenne eli maan läpi tapahtuva tavaroiden ja raaka-aineiden kauttakulkuliikenne tuo tällä hetkellä kansantalouteemme yli 200 miljoonaa euroa ja 1 000 suoraa työpaikkaa. Verotuloja transitoliikenne tuottaa noin 100 miljoonaa euroa. Transitotulot perustuvat kykyyn hyödyntää maan sijaintia ja osaamista. Alueellisesti taloudelliset ja työllistävät vaikutukset ovat erittäin merkittäviä. Esimerkiksi Kotkan ja Kokkolan satamien liikenteestä yli kolmasosa on transitoliikennettä.

Transitotulojen menettäminen väylämaksujen kilpailua vääristävän vaikutuksen takia on tällä hetkellä uhkana. Suomen kautta kulkevan transitoliikenteen määrä on kuudessa vuodessa laskenut voimakkaasti. Tonneissa mitattuna kyse on noin 20 prosentin laskusta. Väylämaksuja on kerätty vuoteen 2014 asti vuosittain noin 80 miljoonaa euroa. Transitoliikenteen osuus tästä summasta on noin 6—7 prosenttia eli 5—6 miljoonaa euroa. Ilman väylämaksujen tuomaa rasitetta Suomen kautta kulkevan transitoliikenteen määrä voisi kasvaa huomattavasti, koska kilpailu satamien kesken Itämerellä kiihtyy. Tällä hetkellä transitoliikenne Suomen satamien kautta on 3—6 euroa kalliimpaa tonnilta kuin muiden Itämeren satamien kautta. Esimerkiksi Hamina-Kotkan satama häviää Pietarin satamalle meriliikennemaksuissa 5,6 euroa per tonni. Suuriin kuljetusvolyymeihin nojautuvassa liiketoiminnassa tätä kustannus- ja kilpailukykyeroa satamien välillä voidaan pitää merkittävänä. Väylämaksujemme vuoksi ulkomaisen operaattorin on edullisempaa ohjata transitoliikenne Baltian maiden ja Venäjän satamiin, jotka eivät väylämaksua peri ja joiden osuus transitoliikenteessä kasvaa, vaikka Suomen satamista löytyisi Itämeren alueen paras logistinen osaaminen.

Jo vajaan kymmenyksen kasvu transitoliikenteen määrässä riittäisi toisaalta kattamaan valtion transitoliikenteeltä nykyisin keräämät väylämaksutulot. Liikennemäärän kaksinkertaistuminen riittäisi lisääntyneenä verotulona kattamaan kaikki väylänpito- ja jäänmurtokulut. Väylämaksut on puolitettu vuosille 2015—2017. Tästäkin huolimatta Suomen satamille jää vielä negatiivinen kilpailuetu, ja transitoliikenne on maksualennuksesta huolimatta edelleen vaarassa vähentyä. Väylämaksujen poistaminen kokonaan tulisikin ottaa

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2015 vp

harkintaan, sillä niiden poistamisen vaikutuksesta verotulot voisivat kasvaa enemmän kuin mitä väylämaksut valtion kassaan nykyisellään tuovat. Väylämaksun mahdollisen poistamisen ratkaisussa tulisi huomioida liikenne- ja viestintäministeriön budjetin alalla väylänpidon ja jäänmurron rahoitus.

Suomen satamilla on mahdollisuus kilpailla Itämeren alueella nykyistä paljon suuremmasta tulovirrasta, mikäli transitoliikennettä rajoittavat väylämaksut poistetaan. Esimerkiksi Latviassa transitoliikenteen osuus bruttokansantuotteesta on jopa 14 prosenttia eli 3,7 miljardia euroa. Suomen kanssa transitoliikenteestä kilpailevissa Baltian maissa ja Venäjällä transitoliikenne onkin nostettu strategiseen ja keskeiseen rooliin. Suomessa ei vastavaa linjausta ole kuitenkaan tehty.

**Toinen varapuhemies Paula Risikko:** Keskustelu jatkuu. — Edustaja Myllykoski.

**20.06 Jari Myllykoski vas:** Arvoisa rouva puhemies! On erityisen tärkeätä, että tämä kysymys nostetaan esille jo tavallaan toisessa samankaltaisessa lakialoitteessa kuin mitä jo viime viikolla käsiteltiin.

Nyt olisi vaan syytä käydä tätä keskustelua siten, että meidän, Suomen, tavallaan laivaliikennettä vientiteollisuuden osalta ruvettaisiin ehkä pohtimaan viime kaudella tehdyn Liikenneviraston näkemyksen mukaan niin, että meillä satamien ja vientiteollisuuden osalta pystyttäisiin tutkimaan sitä, voisiko sanoa, oikeudenmukaisuusperiaatteella ja sen vientivetoisuus huomioiden.

Esimerkiksi meillä tuolla Satakunnassa satamat ovat sellaisessa asemassa, että meidän oma liikenteemme siellä ja yritykset tavallaan sitten ovat maksumiehinä näissä väylämaksuissa. Se tarkoittaa sitä, että kun isoja laivoja tulee satamaan, niin ne maksavat aina täyden väylämaksun, koska väylämaksusta rahtiliikenteessä vapaudutaan vasta kymmenen kerran jälkeen. Nyt satakuntalaiset satamat maksavat 1,72 kertaa saamiaan valtiohallan palveluita, eli me kustannamme siellä erittäin jäävapailla satama-alueilla monien muiden pienten satamien kustannuksia, ja se on huono valinta.

Meidän pitää kehittää rautatieliikennettä niin, että niissä satamissa, missä jääolosuhteet ovat hyvät, kannattaa tätä vientiteollisuuden osalta olevaa toimintaa edelleen harjoittaa tehokkaammin. Siinä mielessä ilahdun kyllä tästä aloitteesta, että tämä nostaa taas keskusteluun sen, kuinka meidän kannattaa vientiteollisuutta palvella tässä maassa.

**20.09 Kari Uotila vas:** Arvoisa rouva puhemies! Kyllähän meidän satamamme joutuvat kamppailemaan erittäin kovassa kilpailutilanteessa Itämerellä. Siihen, että transitoliikenne on vähentynyt voimakkaasti, on monta syytä. Siihen on esimerkiksi se syy, että Venäjälle on rakennettu uusia satamia ja Venäjä on siirtänyt liikennettä omiin satamiin. Kaikki muistavat sen ajan, kun kauhistelimme rekkajonoja tuolla liikenteessä, rekkajonoja Venäjän rajalla ja rekkajonoja tuolla maantiellä. Sitten olemme kauhistelleet sitä, kun niitä ei ole ja näitä tulojakaan ei sitä kautta tule. Elikkä Venäjän taloudellinen tilanne on tietysti yksi keskeinen syy myöskin sentyyppisen transitoliikenteen vähenemiseen.

Mutta kuten tuossa edustaja Myllykoski totesi, kysymys on myöskin väylämaksujen rakenteesta ja siitä, millä tavalla ne kohtelevat erityyppisiä laivoja. Ja juuri näitä Pohjanlahden satamiin meneviä transitoliikenteen raaka-ainekuljetuksia, joita toimitetaan laivoilla ja jotka ovat suhteellisen isoja mutta käyvät hyvin harvoin näissä satamissa, tämä nykyinen

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2015 vp

järjestelmä ei välttämättä oikeudenmukaisesti kohtele. Tässä on todellakin miettimisen paikka jatkossa.

**20.10 Jari Myllykoski vas:** Arvoisa rouva puhemies! Vielä jatkaakseni tuota, mitä edustaja Uotila sanoi, niin tätä rakennetta pitää nyt pystyä tarkastelemaan. Toistan edelleen, että on hyvä, että edustaja Eloranta on tehnyt tällaisen aloitteen, joka saa meidät keskustelemaan täällä. Valitettavasti sali on melko tyhjä, mutta toivotaan, että tämä debatointi jatkuu sitten myös niin, että hallituksessa ruvettaisiin huomioimaan sitä, mitkä ovat tällä hetkellä ne kaikkein keskeisimmät, nyt heti mahdollistavat vientiteollisuuden avaimet. Se tarkoittaa sitä, että meillä pitää pystyä jatkamaan sitä ministeri Kyllösen avaamaa linjaa niin, että teollisuudelle luodaan tätä kautta toimintaedellytyksiä ja erityisesti vientiteollisuudelle.

Mutta vieläkin korostan sitä, että nämä väylämaksut pitäisi tehdä sen Liikenneviraston selvityksen mukaan niin, että nämä isot rahtialukset tulevat nopeammin sen alennuksen piiriin. On käsittämätöntä, että meillä siellä Norilsk Nickel ja Boliden, jotka tuovat Australiasta ja Chilestä rikasteita, maksavat aina sataprosenttisesti sen väylämaksun, kun taas sitten jo kymmenennen kerran jälkeen laivaliikenne vapautuu tästä väylämaksusta ja matkustajaliikenteessä 30 kerran jälkeen, kun ne käyvät satamassa. On kohtuutonta, että se kaikkein tärkein ja suurin vientiteollisuutemme kärki — näin satakuntalaisena sanottakoon metallurgia — on keskiössä, koska se on lähes kaikki kuitenkin meidän vientiteollisuuttamme, mutta se raaka-aine tulee ulkomailta. Vähemmän tulee rautateitä pitkin tässä maassa sinne teollisuuslaitoksille tätä tuotetta, ja siinä mielessä nyt täytyy ravistella hallitusta. Ja toivotaan, että edustaja Elorannan aloite (Puhemies koputtaa) ravistelee sitä van-kasti.

**20.12 Eeva-Johanna Eloranta sd:** Arvoisa puhemies! On tosiaan totta, niin kuin täällä mainittiin, että Venäjällä on tämä uusi hieno satama, mutta me voisimme aivan hyvin kilpailla sen kanssa, koska suomalaisen logistiseen osaamiseen luotetaan ja me olemme luotettava kumppani tässä. Mutta tosiaan, niin kuin sanoin, meidän satamiemme kautta se transito on kalliimpaa kuin näissä muissa satamissa, ja sen takia tosiaan menetämme tätä kilpailuetua. Se tässä erityisesti harmittaa, kun Baltian maissa ja Venäjällä on ymmärretty nostaa tämä transitoliikenne strategiseen ja keskeiseen rooliin — miksemme Suomessa ole ymmärtäneet tätä tehdä. Toivonkin, että hallitus miettisi tätä asiaa?

Muistutan vielä siitä, että tosiaankin Latviassa transiton osuus bkt:stä on jopa 14 prosenttia. Mitä tämä voisi merkitä Suomelle? Loistavia mahdollisuuksia.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.