

Plenum

Torsdag 26.11.2015 kl. 16.00—23.07

13. Lagmotion med förslag till lag om upphävande av lagen om farledsavgifter

Lagmotion LM 28/2015 rd Sirpa Paatero sd

Remissdebatt

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Ärende 13 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

Debatt

22.26 Sirpa Paatero sd (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Lakialoite väylämaksujen kumoamisesta: Suomen viennistä 90 prosenttia ja tuonnista 70 prosenttia kulkee meritse — Suomi on saari. Tiedämme, kuinka merkittävä osa suomalaisista niin metsä-, metalli- kuin kemianteollisuuden tuotteista kulkee laivoilla.

Kun katson kauttakulkuliikenteen tilastoja vaikka Suomen suurimman Hamina—Kotka-sataman kohdalta, se näyttää tällä hetkellä miinus 14 prosenttia. Tähän on useampia syitä.

Ensimmäinen ja suuri, josta on eduskuntakin moneen kertaan keskustellut: rikkidirektiivit ovat tulleet, niiden kustannukset joittenkin arvioiden mukaan olivat 400 miljoonaa euroa, joittenkin arvioiden mukaan 600 miljoonaa euroa. Elikkä lisäkustannuksia laivoille siitä syystä, että joudutaan joko puhdistusjärjestelmiin tai joudutaan ostamaan kalliimpaa polttoainetta. No, tämä tuli hyvin tiedossa olevien episodien jälkeen.

Toinen asia on tietenkin se, että meillä tällä hetkellä taloudessa on lama, niin Suomessa kuin sitten myöskin naapurimaissa, elikkä Venäjänkään talous ei ole kaikkein parhaimmassa kunnossa, ja ruplan kurssi on niin halpa, että kauttakulkuliikenteessä eittämättä sillä on myöskin vaikutuksia.

Se kolmas syy: väylämaksu antaa tällä hetkellä kilpailuedun uusille satamille, joita on rakentunut ja rakentumassa koko ajan tuonne Venäjän ja Baltian puolelle, siellä ei ole väylämaksua ollenkaan. Elikkä nämä meidän satamamme täällä Suomessa kilpailevat ihan erilaisessa kilpailuasetelmassa muiden maiden satamiin verrattuna ja erityisesti, jos ajattelee tätä Suomenlahden pohjukkaa, jossa ne tavarat voivat helposti siirtyä reitiltä toiselle, niin kuin tällä hetkellä on jo tapahtunut, että ne kulkevat tuolta Baltiaa pitkin tai suoraan Pietarin lähellä oleviin satamiin. Ja tässä kohtaa tietenkin se kilpailuetu on aika monta miljoonaa varustamoilta, jotka käyvät.

Sen lisäksi on ollut hyvinkin tiedossa, että väylämaksujärjestelmä on aika vaikeaselkoinen ja se kohtelee eri lasteja hyvin erityyppisesti. On useamman kerran jo mietitty, mikä se järjestelmä voisi olla, ja niitä muutoksia on tehty. Samoin on jo edellinen hallitus kyllä silloin sosialidemokraattien johdolla puolittanut väylämaksut. Elikkä sitä tasoa jo laskettiin

Punkt i protokollet PR 71/2015 rd

(Jari Myllykosken välihuuto) — puoleen — ja sen takia nyt sitten on perustetta jatkaa sitä linjaa. Tiedän, että minä olen tässä hieman radikaalimmalla linjalla kotkalaisena kansanedustajana, sillä meidän sosialidemokraattien vaihtoehtobudjetissa on yhä edelleen taas puolitus, mutta ehkä tämä on vaihtoehto, että voidaan vetää se kerralla nollille ja päätyä siis siihen järjestelmään, mikä toisaalta on jo vaikkapa rautatie- tai tieliikenteessä. Nyt puhutaan tietysti tiemaksuista, mutta yleisesti ottaen valtio on hoitanut väylät, joilla kumipyörät kulkevat. Miksi valtio ei myöskin hoitaisi niitä väyliä, joilla laivat kulkevat, ilman erillistä maksua? Kysymys jäämaksuluokista tai jäävahvuuksista on tietysti perusteltu, ja sehän on ollut se syy, minkä takia tämmöistä väylämaksua on kerätty, että satamien väylät saadaan pidettyä auki ja ne saadaan pidettyä kunnossa. Minullekin on tullut palautetta siitä, että jos ne poistetaan täysin kokonaan, niin onko niin, että tänne Suomenlahden rannikoille tulee sitten hyvin huonokuntoisia aluksia ja öljyvahinkojen määrät ynnä muut lisääntyvät. En usko, että tällä hetkellä sitä riskiä kovin suurena enää on siitä syystä, että ainakin säiliöaluksille on jo vaatimus kaksoispohjasta, jolloinka ne semmoiset kaikkein heikoimmassa kunnossa olevat laivat eivät tietenkään pysty täällä jääolosuhteissa enää liikennöimään.

Tästä syystä olen tehnyt lakialoitteen ja myöskin siihen liittyvän talousarvioaloitteen, jotta meidän satamamme ja se, että Suomi elää viennistä, olisi totta myöskin tulevaisuudessa.

22.31 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Täytyy sanoa, että hyviä lakialoitteita olemme tänään kuulleet ja pistää todella pohtimaan minusta edustaja Paateron näkemys siitä, että me olemme saari ja meidän vientiteollisuutemme ja yleensä teollisuutemme ja kilpailukykyämme lepää paljon myös merikuljetusten varassa ja erityisesti merikuljetusten varassa. Olisikohan ollut hallituksen alkutaipaleita, edellisen hallituksen, missä oli vasemmistolainen liikenneministeri Merja Kyllönen, jonka aikana näitä ajatuksia lähdettiin uudistamaan? Silloin Liikennevirasto teki mielestäni erityisen hyvän ehdotuksen siitä, kuinka meillä väylämaksuja tulisi uudistaa, ja tuotiin juuri esille se, että meillä on erilaista vientiteollisuutta, vientiteollisuutta, johonka tuodaan raaka-aineita isoilla laivoilla. Satakunnassa meillä on metallurgista teollisuutta, johonka raaka-aineet Australiasta, Chilestä tulevat meriteitse, ja ne laivat käyvät siellä, kukin niin sanotusti yhtiö, ehkä noin kolme tai korkeintaan neljä kertaa, maksavat aina täyden väylämaksun, kun väylämaksut lähtevät reittiliikenteeltä laskemaan kymmenen kerran jälkeen ja risteilyaluksilta kolmenkymmenen kerran jälkeen, jolloin he vapautuvat väylämaksuista. Nyt olisi erityisen tärkeää, että kun tämä väylämaksujärjestelmä on, mikä on, niin tässä mieluummin jo sitten lähtisi tuolta kannalta katsomaan kuin edustaja Paatero esityksessään, että poistetaan ne, jotta nyt olisi välitöntä kilpailukykyä meidän vientiteollisuudelle, kun me pystyisimme tältä osin kustannuksia laskemaan.

Selkämeren satamat maksavat näistä väylämaksuista saamaansa palautteeseen nähden 1,72-kertaisen maksun, jolla sitten muitten satamien jääolosuhteet huomioiden pidetään väyliä auki. Siinä mielessä, kun meillä sataprosenttisesti melkeinpä kaikki isot alukset joutuvat aina maksamaan ja se on erittäin iso taakka meidän isolle vientiteollisuudelle eli metallurgialle, johonka tuodaan raaka-aineet ulkomailta, niin se kohtuullistaisi ehdottomasti tätä tilannetta oikeudenmukaisempaan suuntaan, mutta puolittaminen on hyvä asia. Mutta se pitäisi myös nyt aluskohdentaa niin, että tämän, sanotaanko, vieläpä energaintensiivisen teollisuuden, jonka oikeastaan kaikki tuotteet menevät uudelleen vientiin, kilpailukykyä tässä kohtaa voitaisiin tältä osin vielä enemmän parantaa.

Punkt i protokollet PR 71/2015 rd

Mutta kiitos hyvästä aloitteesta ja sen suhteen, että tätä keskustelua pitää käydä opposition ja hallituksen välillä. Toivotaan, että hallituspuolueet pohtivat aidosti tätäkin lakialoitetta.

22.35 Kalle Jokinen kok: Arvoisa herra puhemies! Tässä käsittelyssä on siis edustaja Paateron lakialoite väylämaksulain väylämaksun kumoamisesta. Viime kaudellahan tuo väylämaksulaki muutettiin niin, että väylämaksua puolitettiin, ja silloin tuo puolitus määriteltiin vuosille 2015—2017. Tämä oli osa rikkidirektiivikompensaatiota ja työmarkkinaratkaisua, joilla haluttiin tukea Suomen vientiteollisuutta ja laskea sen vientikuljetusten kustannuksia. On totta, että tämä väylämaksu rasittaa suomalaista vientiteollisuutta ja myös tietysti meidän tuontia, koska olemme vesimatkan päässä näiden kuljetusten osalta mitä suurimmissa määrin.

Viime kaudella, kun tätä väylämaksupuolitusta tehtiin, myös tarkennettiin tämän väylämaksun kohdentamista, ja se on kohdennettu niin, että siinä on painotettu alennuksella lastialuksia ja parhaita jäissäkulkuluokkia eli niitä aluksia, jotka eivät tarvitse välttämättä jäänmurtoapua. Mielestäni se oli oikea ratkaisu, eli ei kohdisteta väylämaksurasitusta niille, joilla on jäissäkulkukykyä. Tämä johtuu siitä, että pääasiassa väylämaksullahan on rahoitettu meidän jäänmurtokustannukset.

Edustaja Paatero toi tuossa esittelypuheenvuorossaan, joka oli varsin ansiokas ja asiantunteva, esille sen ongelman, että tällä hetkellä esimerkiksi itäisen Suomenlahden satamien kilpailukyky heikkenee ja on heikentynyt huomattavasti verrattuna Venäjän valmistuneisiin satamiin. Muun muassa Ust-Lugan satama on siellä nyt vetänyt sitä Hamina-Kotkan kautta kulkenutta transitoliikennettä, ja se on huomattavasti vähentänyt sitä transitoliikennettä meidän satamissa. Mutta tämä kehityskulku on ollut täysin väärä: nämä Venäjän suuret satamahankkeet valmistuvat, ja nehan on tehty nimenomaan sitä silmällä pitäen, että transitoliikennettä Suomen kautta voidaan vähentää. Siitä näkökulmasta väylämaksun poistaminen ei tuo takaisin tätä transitoliikennettä. Tämä ei ole apu siihen, vaan kysymys on laajempi, ja tämä ei ole se ratkaiseva kustannus, jolla se transitoliikenne saataisiin takaisin.

Vielä sitten täällä on tänään hyvin paljon eri puheenvuoroissa noussut esille SDP:n vaihtoehtobudjetti ja se vastuullinen talousnäkemys, jota SDP:n edustajat ovat täällä omissa puheenvuoroissaan korostaneet. Väylämaksulla kerätään 44 800 000 euroa ensi vuonna jäänmurron kustannuksia kattamaan, ja silloin kun tämä oli kokonaan — nyt se on puolitettu — se kertymä oli noin vajaat 90 miljoonaa euroa. Silloin tietysti kun vastuullisesti talouteen suhtautuva taho tekee aloitteita tällaisen maksun kumoamisesta, olisi ehkä kohtuullista, että se osoittaisi myös sitten, miten se jäänmurto kustannetaan. Vai otetaanko siihen sitten lisää velkaa, millä jäänmurron kustannukset katetaan?

Toisaalta olen sitä mieltä, että väylämaksujärjestelmä on sellainen, että siitä pitäisi Suomen kaltaisessa maassa päästä tavalla tai toisella eroon. Mutta tässä taloustilanteessa jokainen euro tuonne valtion kassaan ja varsinkin tuohon välttämättömään jäänmurron kustannusten kattamiseen on tarpeen.

22.39 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Muuten niin ansiokas ja hyvä puheenvuoro sai sen pienen loppusärön, että politiikan pirulainen sitten tähän kumminkin vielä mukaan väännettiin. Kyseessä oli kansanedustaja Paateron tekemä lakialoite, joka oli minusta ansiokas ja toi sen haasteen, että tätä asiaa pitää todellakin tarkastella myös halli-

Punkt i protokollet PR 71/2015 rd

tuksessa ja koko eduskunnassa, mikä on suomalaisen vientiteollisuuden merkitys ja mahdollisuudet tässä maassa tuottaa hyvinvointia niin, että näitä meille tärkeitä palveluita pystytään edelleen kustantamaan. Siinä mielessä kyllä kuulin, että edustaja Paatero on vielä tehnyt talousarvioaloitteenkin tämän osalta. En löydä sitä täältä sosialidemokraattien vaihtoehtobudjetista, joten haluaisin nyt erottaa nämä kaksi asiaa. Tässä en nyt lähde erityisesti pitämään sosialidemokraattien puolia, kun heitä ei yhtään täällä salissa ole, mutta pidän tässä edustaja Paateron puolia siinä mielessä, että hyvä aloite.

Mielestäni myös tätä koko järjestelmää pitäisi nyt pohtia siitä näkemyksestä juuri, että jos ei meillä vielä pystytä pääsemään eroon kokonaisuudessa, niin tätä pitäisi nähdä ja katsoa myös teollisuudenalakohtaisesti. Ehkä meidän tulevaisuudessa pitää uskaltaa katsoa sitä, minkälainen satamaverkosto meillä on, koska meillä on nytkin sellaisia satamayksiköitä, jotka pystyisivät koko viennin ja tuonnin kapasiteetin huolehtimaan, eli meillä löytyy semmoisia keskittymiä. Siinä mielessä tässä on pakko se mainoslause vielä sanoa, että kun meillä on Porin Mäntyluoto, syväsatama, joka on jääolosuhteissaan ylivoimainen ykkönen, niin pidetään siitä kiinni, että kansantaloudellisesti myös sitten tätä keskustelua käydään.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.