

30.6.2005 (Jäissäkulkuindeksiin perustuva)

Hallituksen esitys Eduskunnalle väylämaksulaiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi väylämaksulaki, jolla kumottaisiin nykyinen väylämaksulaki. Lailla uudistettaisiin erityisesti väylämaksun perusteita koskevat säännökset, jotka koskevat aluksesta suoritettavan väylämaksun määräytymistä. Lisäksi väylämaksulaki saatettaisiin vastaamaan verolain vaatimuksia. Aluksen jääluokkaa koskevat säännökset poistettaisiin väylämaksulaista ja siirrettäisiin alusten jääluokista ja jäänmurtaaja-avustuksesta annettavaan lakiin.

Väylämaksu määräytyisi aluksen tyyppin mukaan säädettävän jäissäkulkukertoimen ja yksikköhinnan sekä aluksen nettovetoisuuden perusteella. Aluksen jääluokalla ei olisi vaikutusta väylämaksun määräytymiseen. Väylämaksu määräytyisi samojen perusteiden mukaisesti sekä kotimättä ulkomaanliikenteessä oleville aluksille. Lain soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät suurnopeusaluksia lukuun ottamatta nettovetoisuudeltaan alle 300 olevat alukset. Väylämaksua suoritettaisiin kalenterikuukaudelta säädettävistä aluskäynneistä.

Laissa säädettäisiin maksuvapautuksesta ja alennetusta väylämaksusta. Lisäksi laissa säädettäisiin väylämaksun ilmoitusvelvollisuudesta, määräämisestä ja kantamisesta, maksunoikaisusta maksunsaajan tai maksuvelvollisen hyväksi, jälkimaksatuksesta sekä muutoksenhausta. 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 jäänmurtaaja-avustusta koskevan lain kanssa.

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Väylämaksua koskeva lainsäädäntö

Väylämaksuista säädetään väylämaksulaissa (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. Lisäksi väylämaksulaki saatettiin vastaamaan uuden perustuslain vaatimuksia.

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. Väylämaksutuloja on käytetty myös alusliikennepalveluiden (VTS-toiminta) aiheuttamien kustannusten kattamiseen.

Väylämaksulain mukaisia toimivaltaisia viranomaisia ovat tulliviranomaiset ja Merenkululaitos. Väylämaksun kantamisesta huolehtii 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 alennuksia tai vapautuksia väylämaksusta (28 §).

Väylämaksulain 5 §:n mukaan maksuvelvollinen on jokainen, joka harjoittaa rekisteröidyllä suomalaisella aluksella tai ulkomaisella aluksella kauppamerenkulkua Suomen vesialueella. Maksun suorittamisesta vastaavat 6 §:n perusteella laivanisäntä ja se, joka laivanisännän puolesta ilmoittaa aluksen tuloksettavaksi 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 §).

Väylämaksulain maksunoikaisua ja jälkimaksatusta koskevat säännökset (21-25 §) perustuvat tullilain (1466/1994) vastaaviin säännöksiin.

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 kalenterivuositain 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 jäissäkulkuominaisuuksia kuvaavia jääluokkia, aikaisemmalta nimeltään jäämaksuluokkia, on käytetty väylämaksun ja sitä edeltävien merenkulkumaksujen perusteena jo 1920-luvulta lähtien.

Väylämaksulain 12 §:n mukaan alukset kuuluvat jäissäkulkuominaisuuksiensa 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 valtuuttama 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 on säädetty maksuvapautuksesta, jonka perusteella saman kalenterivuoden aikana säännöllisesti Suomeen liikennöineet alukset voivat vapautua väylämaksuista kokonaan. 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 toimivalta myöntää poikkeuksia täysimääräisenä suoritettavasta väylämaksusta. Merenkululaitos voi kirjallisesta hakemuksesta yksittäistapauksissa myöntää alennuksen väylämaksusta tai vapautuksen

väylämaksun suorittamisesta taikka määrätä jo suoritettua väylämaksun tai osan siitä palautettavaksi. Päätökset tehtiin aikaisemmin liikenneministeriössä, 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 maksuyskikön 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.

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 (matkustaja-alukset).

Harkinnanvaraiset maksunhuojennukset

Erilaisia 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 suoritettua maksusta.

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

- 1) matkailun tai rannikko- taikka kauttakululiikenteen edistämiseen liittyvät näkökohdat taikka Suomen ulkomaankaupan edistämiseen liittyvät painavat syyt sitä vaativat; taikka
- 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 uusviennille.

Ilmeisen kohtuuttomuuden perusteella alennusta on myönnetty sellaisissa tapauksissa, jossa alus on käyttänyt vain pienen osan lastauskapasiteetistaan ulkomaankauppaan liittyvässä kuljetuksessa. Vajaaalastin 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 risteilyaluskäyntien saamiseksi Suomeen. Huojennuspäätöksillä on voitu poistaa myös jääluokkaepäselvyyksistä johtuvia kohtuuttomuuksia 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, vajaaalastin 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. Ilman alennusta 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 ulkomaiden 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 (Förordningen om farledsavgifter 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 miljödifferentialerad 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 SEK bruttovetoisuusyksikköä kohden. Ympäristöpäästöinä on huomioitu aluksen typpioksidipäästöt sekä aluksen käyttämän polttoaineen rikkipitoisuus. Jos niitä koskevat säädetyt raja-arvot alittuvat, alus saa alennusta bruttovetoisuuden perusteella määräytyvästä maksusta. Lastin perusteella maksetaan väylämaksua 3,24 SEK lastitonnia kohden. Jos lastina on erikseen määriteltyä halpaa bulkkitarveta, 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 (Isbrytarförordning 2000:1149) ja 10 päivänä maaliskuuta 2003 annetuissa Merenkululaitoksen määräyksissä (Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om finsk-svensk isklass; SJÖFS 2003:4). Suomessa voimassaolevista jääluokkamääräyksistä poiketen ruotsalaisiin määräyksiin sisältyy säännös, jonka mukaan toisessa Euroopan unionin jäsenmaassa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa maassa alukselle hyväksytyn jääluokan 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 väylämaksulaisissa vanhat toistaiseksi voimassaolevat jäämaksuluokkatodistukset säädettiin uudistettaviksi ja niiden voimassaoloaika säädettiin määräaikaiseksi. Samalla todistuksen nimi muutettiin jäämaksuluokkatodistuksesta jääluokkatodistukseksi.

Samassa yhteydessä väylämaksusta annetulla valtioneuvoston asetuksella säädettiin niistä asiakirjoista, jotka laivanisännän on annettava tarkastajalle jääluokan määräämistä varten. Jääluokkatodistuksia uusittaessa luokituslaitoksen antamaa jääluokkaa verrattiin niihin muihin asiakirjoihin, jotka laivanisäntä luokituslaitoksen lisäksi toimitti tarkastajalle. Vertailussa esille tuli paljon odotettua enemmän aluksia, jotka eivät olleet vuoden 1985 jäämaksuluokkamääräysten mukaisia eivätkä myöskään alukselle jääluokasta todistuksia antaneiden luokituslaitoksen 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 (laivanselvittäjä) suorittamaan virheellisen jääluokan perusteella määräämättä jääneitä maksuja kuluvalta vuodelta ja kolmelta sitä edeltävältä vuodelta.

Jälkimaksatusvaatimukset on 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 jälkimaksatuseropyynnön 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. Hyväksytyillä

luokituslaitoksella tarkoitetaan neuvoston direktiivin 94/57/EY, niin sanottu luokituslaitosdirektiivi, mukaisesti hyväksyttyä laitosta. Käsitteen määritelmä sisältyy muun muassa alusten katsastuksista annettuun asetukseen (1123/1999).

Vastaavuuden periaatteena on ollut, että luokituslaitosten sääntöjen mukaan rakennetun aluksen turvallisuustaso vastaa suomalais-ruotsalaisten jääluokkamääräysten mukaan rakennetun aluksen turvallisuustasoa. Vastaavuutta ei ole määritelty siten, että luokituslaitoksen sääntöjen mukaan rakennetun 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. Merenkulkulaitoksen 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.

Jääluokat ovat kuitenkin osoittautuneet ongelmallisiksi, koska jääluokkien taustalle olevat jääluokkamääräykset ovat liian teknisiä ja yksityiskohtaisia ollakseen maksun määräämisen perusteena. Maksuperusteiden pitäisi olla yksinkertaisia, jotta vastaavilta jääluokkaongelmilta jatkossa vältytään.

Perustuslakivaliokunnan lausunto hallituksen esityksestä väylämaksulain muuttamiseksi

Perustuslakivaliokunta totesi 3 päivänä joulukuuta 2004 hallituksen esityksestä väylämaksulain muuttamisesta (HE 240/2004 vp) antamassaan lausunnossa (PeVL 46/2004), että säännös Merenkulkulaitoksen 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 perusteella 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 ehdotettuun lakiin.

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

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 artiklassa 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 maksunkantojärjestelmään, liikenteen laatuun sekä väylämaksuilla katettaviin palveluihin.

Kotimaanliikenteen tavarakuljetukset liittyvät usein matkoihin, jotka eivät tapahdu satamasta satamaan. Tästä syystä kotimaanliikenteen osalta on valittu mahdollisimman yksinkertainen maksunkantojärjestelmä, 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 kuljetettava tavaralaji on öljytuotteet, joita kuljetetaan myös ulkomaanmatkoja tekevillä aluksilla. Niiden vuotuinen maksurasite on yhtä suuri kuin pelkästään ulkomaanliikenteessä olevilla aluksilla. Lisäksi väylämaksuilla katettavat palvelut on mitoitettu ulkomaanliikenteen tarpeita vastaavasti. Pelkästään kotimaanliikenteen alukset eivät pääasiassa voi liikkua jääolosuhteissa eivätkä käyttää hyväkseen jäämurtajapalveluita. 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 annetun 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 jääluokkiin perustuva väylämaksun määräytyminen järjestelmällä, joka poistaisi jääluokkiin sekä kotimaanliikenteen vuosimaksuun liittyvät ongelmat. Lisäksi esityksellä saatettaisiin väylämaksulainsäädäntö verolaille edellytetylle tasolle. Esitys ei lisää merenkulun kustannuksia, vaan väylämaksua kerättäisiin aiempaa väylämaksua vastaava määrä.

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 sekä työllisyyden turvaaminen.

2.2 Keskeiset ehdotukset

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

Jääluokkaan sidottu väylämaksu on suosinut liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti hyvän jääluokan aluksia. Jääluokkien määräytymiseen liittyvät ongelmat voitaisiin poistaa sillä, että jääluokkaa ei enää käytäisi väylämaksun perusteena. Tällöin tulee tilalle löytää järjestelmä, joka varmistaa, että Suomeen liikennöi edelleen hyvin jäissä kulkevia aluksia. Väylämaksua ei voida sitoa pelkästään esimerkiksi aluksen kokoon ja käyntikertoihin, koska aluksen jäissäkulkuominaisuudella ei silloin olisi enää merkitystä väylämaksun suuruudelle. Tällöin nykyiset hyvän jääluokan omaavat alukset joutuisivat maksamaan selvästi enemmän kuin aiemmin. Lisäksi yrityksillä ei olisi enää motiivia investoida aluksiin, joilla on hyvät jäissäkulkuominaisuudet.

Väylämaksun liittäminen aluksen jäissäkulkuominaisuuteen edellyttää, että jäissäkulkuominaisuutta voidaan kuvata sellaisella tekijällä, joka on yksiselitteinen. Aluksen jäissäkulukykyyn vaikuttavat monet tekijät, kuten esimerkiksi aluksen leveys, koneteho, keulan muoto ja potkurin tyyppi. Aluksen jäissäkulkuominaisuutta osoittavan tiedon täytyy myös löytyä aluksen asiakirjoista. Lakiuudistusta valmistellut työryhmä teetti professori Kaj Riskalla selvityksen tekijöistä, joilla

aluksen jäissäkulkuominaisuutta voitaisiin parhaiten kuvata. Riskan selvitys osoitti, että alusten asiakirjoista saatavista tiedoista aluksen jäissäkulkuominaisuutta kuvaavat parhaiten aluksen konetehto sekä leveys. Tämän takia esityksessä ehdotetaan, että aluksen jäissäkulkuominaisuutta kuvattaisiin jäissäkulkuindeksin avulla, joka saadaan jakamalla aluksen konetehto (kWh) aluksen leveydellä (metriä). Mitä korkeamman arvon jäissäkulkuindeksi saa, sitä parempi aluksen jäissäkulkuominaisuus on.

Nykyisessä väylämaksujärjestelmässä alus, joka kuuluu jääluokkaan III maksaa yli viisikertaa enemmän väylämaksua kuin alus, joka kuuluu jääluokkaan 1A Super. Esityksessä ehdotetaan, että vastaavaa suuruusluokkaa oleva suhde jäissäkulkuominaisuuksiltaan huonon ja hyvän aluksen välillä säilytetään. Tämä ehdotetaan tehtäväksi siten, että jäissäkulkuindeksin avulla lasti- ja matkustaja-aluksille lasketaan jäissäkulkukerroin, joka johdetaan siten, että jäissäkulkuominaisuuksiltaan huonon ja hyvän aluksen ero väylämaksussa säilyy samankaltaisena kuin nykyisen järjestelmän jääluokkien III ja 1 A Superin välinen suhde on. Esimerkiksi lastialus, jonka jäissäkulkuindeksi on 0,7, jäissäkulkukerroin saa arvon 1 ja lastialuksen, jonka jäissäkulkuindeksi on 10, jäissäkulkukerroin saa arvon 0,1785. Täten jälkimmäinen hyvän jäissäkulkuominaisuuden omaava alus maksaa väylämaksua 5,6 kertaa vähemmän kuin ensin mainittu jäissäkulkuominaisuuksiltaan heikompi alus. Jäänmurtajat ja hinaaja, joita myös käytetään jäänmurtamiseen, saisivat alhaisimman jäissäkulkukertoimen (0,1785). Koneettomat proomut saisivat puolestaan suurimman jäissäkulkukertoimen (1).

Nykyisessä väylämaksujärjestelmässä lastialuksilta on peritty väylämaksua ensimmäiseltä 10 käyntikerralta ja matkustaja-aluksilta ensimmäiseltä 32 käyntikerralta. Esityksessä ehdotetaan, että lastialuksilta perittäisiin väylämaksua yhdeltä käynniltä kuussa ja matkustaja-aluksilta kolmelta käynniltä kuussa. Lasti- ja matkustaja-aluksilta ehdotetaan perittäväksi väylämaksua 10 kuukaudelta kalenterivuoden aikana. Lisäksi esitetään, että väylämaksu alenee 10 prosenttia kuukausittain. Täten alus, joka käy Suomessa vuoden kaikkina kuukausina, maksaa väylämaksua vain 10 kuukaudelta. Tällä järjestelmällä halutaan suosia ympärivuotista ja säännöllistä liikennettä.

Esityksessä ehdotetaan, että aluksen koko, jota mitataan nettovetoisuudella, vaikuttaisi edelleen väylämaksun suuruuteen. Aluksen väylämaksu laskettaisiin aluksen jäissäkulkukerroin kertaa aluksen nettovetoisuus kertaa käyntikerran yksikköhinta. Lastialusten kohdalla ehdotetaan, että väylämaksu olisi ensimmäiseltä käynniltä 6,27 euroa aluksen nettovetoisuutta kohden. Väylämaksu alenisi 10 prosenttia kalenterikuukausittain siten, että kalenterivuoden kymmenentenä käyntikuukautena väylämaksu olisi 0,63 euroa käynniltä. Matkustaja-alusten kohdalla ehdotetaan, että väylämaksu olisi ensimmäisen käyntikuukauden kolmelta ensimmäiseltä käynniltä 10,02 euroa aluksen nettovetoisuutta kohden. Väylämaksu alenisi 10 prosenttia kalenterikuukausittain siten, että kalenterivuoden kymmenentenä käyntikuukautena väylämaksu olisi 1,002 euroa käynniltä. Lasti- ja matkustaja-alusten väylämaksun yksikköhinta eroaa toisistaan siksi, että kummaltakin on tarkoitus kerätä kokonaisuutena väylämaksua yhtä paljon kuin aiemmin.

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 jäissäkulkuominaisuuteen.

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 aluskohtaisesti juuri ennen risteilyaluskautta 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 2004 käyntikertoja oli 221. Käyntikertojen määrään vaikuttavat monet tekijät, mutta mennyt 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 1,06 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 tarvitse jatkossa myöntää erillistä alennusta väylämaksuun, sillä esitetty aluksen kokoon perustuva maksu vastaa suuruudeltaan risteilyalusten aikaisemman 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, koska tämäntyyppiset alukset kuluttavat väylästä muita aluksia enemmän. Ehdotuksessa esitetään, että väylämaksua perittäisiin suurnopeusaluksen jokaiselta käynniltä 0,306 euroa aluksen nettovetoisuutta kohden. Suurnopeusalusten väylämaksu nousi kokonaisuudessaan vajaat 300 000 euroa verrattuna vuoden 2004 tilanteeseen. Vastaavalla summalla on alennettu matkustaja-alusten väylämaksukertymää, koska lain tarkoituksena ei ole kerätä väylämaksua kokonaisuudessaan aiempaa enemmän.

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

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

3 Taloudelliset vaikutukset

3.1 Kokonaistaloudelliset vaikutukset

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

3.2. Valtiontalouteen kohdistuvat vaikutukset

Valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2006 on väylämaksutulojen määräksi arvioitu XX,X miljoonaa euroa, johon tällä esityksellä ei ole vaikutusta. Ehdotetun maksujärjestelmän vaikutukset aluskäynteihin Suomessa jäävät todennäköisesti vähäisiksi. Esitetty järjestelmä, jossa väylämaksua peritään lastialuksilta vain yhdeltä käynniltä kuukaudessa, voi vaikuttaa jonkin verran aluskäyntien ajoittumiseen ja tätä kautta myös väylämaksukertymään. Lastialuskäyntien väheneminen esimerkiksi viidellä prosentilla aiheuttaisi noin 2,5 miljoonan euron vähennyksen väylämaksukertymään.

Perustuslakivaliokunnan ottaman kannanoton perusteella väylämaksu on valtiosääntöoikeudellisesti 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. Valtiovarainministeriö on esittänyt, että vuoden 2006 talousarvioesityksessä väylämaksutulot tuloutettaisiin momentille 11.19.06 ja väylänpidon toimintamenot momentille 31.30.22. Merenkululaitoksen muut toimintamenot ovat momentilla 31.30.21.

3.3 Elinkeinoelämään kohdistuvat vaikutukset

Esitys ei muuta väylämaksujen kokonaistasoa, joten ehdotuksella ei ole liikennöitsijöihin kohdistuvia vaikutuksia kokonaistasolla. 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. Esitys aiheuttaisi kuitenkin merkittäviä muutoksia jääluokkien välillä. Vuoteen 2004 verrattuna jääluokassa IA Super olevien lastialusten maksutaso kohoaisi 2,6 miljoonaa euroa (51 prosenttia) ja jääluokan IA alusten väylämaksut 3,8 miljoonaa euroa (16 prosenttia). Muiden jääluokkien maksut alenisivat kokonaistasolla. Jääluokassa IB olevien lastialusten maksutaso alenisi 0,5 miljoonaa euroa (-15 prosenttia), IC -jääluokkaan kuuluvien lastialusten 1,3 miljoonaa euroa (-36 prosenttia), II alusten 4,6 miljoonaa euroa (-33 prosenttia) ja III alusten 0,1 miljoonaa euroa (-17 prosenttia). Jääluokittain tarkasteltuna ehdotettu maksujärjestelmä kohdentaisi väylämaksua huonommista jääluokista parempiin jääluokkiin. Osa tästä korotuksesta johtuu kotimaanliikenteen vuosimaksun poistumista, sillä IASuper ja IA jääluokkiin kuuluvat alukset ovat hyödyntäneet eniten kotimaan vuosimaksun

mahdollistamaa alennusta väylämaksussa. Osa IA Super ja 1 A jääluokkiin kohdistuvasta korotuksesta johtuu siitä, että jäissäkulkuindeksi ei täysin korreloi aiemman jääluokan kanssa. Järjestelmällä olisi kuitenkin edelleen parempia jääluokkia suosiva vaikutus. Suhteutettuna maksut alusten kokonaiskäyntimäärään ja kokoon (nettovetoisuus), jääluokaltaan parhaat alukset maksaisivat edelleen huonompia jääluokkia vähemmän väylämaksuja. Jääluokkaan IA Super kuuluvat alukset maksaisivat keskimäärin kokonaisnettovetoisuutta (käyntikerrat x nettovetoisuus) kohden 0,5 euroa ja IA alukset 0,9 euroa kun jääluokkaan II kuuluva alus maksaisi keskimäärin 3,3 euroa kokonaisnettovetoisuutta kohti.

Aluslajeittain tarkasteltuna muutokset ovat pienempiä. Ro-ro -lastialuksilla maksutaso alenisi 0,7 miljoonaa euroa (7 prosenttia) ja säiliöaluksilla yhteensä 0,3 miljoonaa euroa (2 prosenttia). Maksutaso puolestaan kohoaisi kuivalastialuksilla 0,9 miljoonaa euroa (4 prosenttia) ja muilla aluksilla (hinaajat, proomut yms.) 0,1 miljoonaa euroa (13 prosenttia). Irtolastialuksilla (bulk) kokonaisuusmaksutaso säilyisi lähes ennallaan. Myös tarkasteltuna keskimääräistä maksutasoa aluslajeittain kokonaisnettovetoisuutta kohden maksujen taso säilyy ennallaan.

Kotimaanliikenteen vuosimaksun poistuminen merkitsisi, että EU-maiden alusten väylämaksut kohoavat ja muiden kuin EU-maiden alusten väylämaksut pienenevät. Vuoteen 2004 verrattuna väylämaksut nousisivat eniten hollantilaisilla aluksilla (noin 1,5 miljoonaa euroa eli 22,5 prosenttia). Suomalaisten alusten väylämaksut nousisivat noin 1,1 miljoonaa euroa (17 prosenttia). Väylämaksut laskisivat eniten panamalaisilla aluksilla (1,9 miljoonaa euroa eli 45 prosenttia) sekä venäläisillä aluksilla (0,76 miljoonaa euroa eli 34 prosenttia). Suomalaisten alusten keskimääräinen kustannus kokonaisnettovetoisuutta kohden on kuitenkin edelleen muita maita huomattavasti alhaisempi. Suomalainen alus maksaisi kokonaisnettovetoisuutta kohden keskimäärin 0,5 euroa kun muiden maiden alukset maksaisivat yhteensä keskimäärin 1,3 euroa kokonaisnettovetoisuutta kohden. Ero johtuu siitä, että suomalaisten alusten jäissäkulkuominaisuudet ovat hyvät, jäissäkulkuindeksi korkea ja alukset käyvät säännöllisesti Suomessa.

Matkustaja-alusten maksama väylämaksu laskisi kokonaisuudessaan jonkin verran, koska matkustaja-aluksilta perittävää kokonaisväylämaksukertymää alennettaisiin yhtä paljon kuin suurnopeusaluksilta perittäisiin aiempaa enemmän väylämaksuja. Kotimaanliikenteen vuosimaksun poistamisella olisi hyvin vähäiset vaikutukset matkustaja-aluksille, koska lähes kaikki matkustaja-alukset ovat saaneet kotimaanliikenteen vuosimaksusta aiheutuvan alennuksen. Tähän on vaikuttanut erityisesti Viron liittyminen Euroopan unioniin vuonna 2004.

Lakiehdotus vaikuttaisi eri jääluokkiin kuuluvien matkustaja-aluksien väylämaksuihin. Väylämaksut kohoaisivat kokonaisuudessaan jääluokkaan 1 A Super kuuluvilla matkustaja-aluksilla noin 5 % ja alenisivat jääluokkaan 1A kuuluvilla matkustaja-aluksilla kokonaisuudessaan noin 15 %. Eniten väylämaksut kohoaisivat niillä matkustaja-aluksilla, joilla on alhainen jäissäkulkuindeksi.

Lakiehdotus yksinkertaistaisi risteilyalusten väylämaksun perusteita, kun väylämaksua maksettaisiin jokaiselta käynniltä aluksen koon mukaan. Risteilyaluksilta perittävän 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 suurnopeusalusliikennettä on ainoastaan Helsingin ja Tallinnan välisessä liikenteessä. Suurnopeusalusliikenne on lisääntymässä. Väylämaksujen korotuksella ei todennäköisesti olisi suurta vaikutusta

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

3.4 Ympäristövaikutukset

Ehdotuksessa pyritään edelleen siihen, että merenkulussa toimiva tonnisto olisi ympäristöystävällistä ja turvallista. Ehdotuksessa esitetty jäissäkulkuindeksin perusteella perittävä väylämaksu suosii jäissäkulkuominaisuuksiltaan 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 polttoaineenkulutuksen seurainta. Alusten jäissäkulkuominaisuuden perustuvalla väylämaksulla pystytään kuitenkin varmistamaan, että Suomeen saapuvat alukset ovat edelleen turvallisia ja ympäristöystävällisiä. EU:ssa on vireillä

Jäissäkulkuindeksiin perustuva väylämaksujärjestelmä suosii aluksia, joilla on korkea koneteho. Tämä voi johtaa siihen, että alusten koneteho ja myös polttoaineenkulutus kasvavat jatkossa. Työryhmä pyysi professori Kaj Riskan laatimaan selvityksen siitä, vaikuttaisiko jäissäkulkuindeksiin perustuva väylämaksu Suomessa käyvään aluskantaan. Riskan mukaan tällä järjestelmällä ei olisi haitallisia seurausvaikutuksia aluskannalle.

3.5 Alueelliset vaikutukset

Ehdotettu maksujärjestelmä tukee alueellista kehitystä. Ehdotuksessa esitetyn maksun suuruus on voimassa olevan lainsäädännön tavoin edelleen sama riippumatta aluksen kulkemasta matkasta tai vuodenajasta. Täten väylämaksu takaisi edelleen mahdollisuuden ympärivuotiseen liikennöintiin tasapuolisesti Suomen kaikilla merialueilla.

3.6 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Jääluokkien oikeellisuuden selvittäminen on aiheuttanut merkittävästi lisätöitä Merenkululaitoksella. Jälkimaksatustoimet ovat puolestaan työllistäneet tulliviranomaisia huomattavassa määrin. Tarpeettomilta jälkimaksatustoimilta voitaisiin välttyä, kun väylämaksujärjestelmä ei enää perustuisi tällä hetkellä säädetyllä ja käytännössä sovelletulla tavalla jääluokkiin.

Väylämaksujärjestelmän maksuperusteiden muuttaminen aiheuttaisi järjestelmämuutoksia Portnet-järjestelmään, joka on viranomaisten ylläpitämä alusten satamakäyntejä koskeva tietojärjestelmä.

4 Asian valmistelu

4.1 Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Esitys on valmisteltu virkamiestyöryhmässä, jonka liikenne- ja viestintäministeriö asetti 13 päivänä tammikuuta 2004 uudistamaan väylämaksulakia, - asetusta 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 laaditutti JT-Con – konsulttiyrityksellä selvityksen ympäristöperusteiden käyttämisestä väylämaksujen perusteena. Selvityksessä tarkasteltiin toisaalta ympäristöohjauksen vaihtoehtoina 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. 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 edellä mainitussa lausunnossa, että ulkomaanliikenteen väylämaksu on valtiosääntöoikeudellisessa mielessä vero. Lausunnon mukaan väylämaksulain muuttamista koskevaa lakia ei olisi voitu käsitellä ehdotetussa muodossaan tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Perustuslakivaliokunnan kannanoton vuoksi tasavallan presidentti peruutti hallituksen esityksen 14 päivänä joulukuuta 2004 ja asian käsittely lopetettiin eduskunnassa 15 päivänä joulukuuta 2004.

Väylämaksulainsäädännön uudistamista valmistellut työryhmä laati kaksi vaihtoehtoista ehdotusta väylämaksulaiksi, jotka poikkesivat toisistaan erityisesti maksun määräytymisen perusteiden osalta. Toisessa ehdotuksessa väylämaksu määräytyy jäissäkulkuindeksin perusteella laskettavan jäissäkulkukertoimen, nettovetoisuuden ja yksikköhinnan perusteella. Toisessa ehdotuksessa väylämaksun perusteena on jääluokka, nettovetoisuus ja yksikköhinta.

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

4.2 Lausunnot ja niiden huomioonottaminen

Työryhmän laatimista kahdesta esitysluonnoksesta väylämaksulaiksi on pyydetty lausunnot ...

5 Riippuvuus muista esityksistä

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

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 asiasisällöltään 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 ulkomaalaisella 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 valtiolle aiheutuneet kustannukset merenkulussa käytettävien julkisten kulkuväylien ja vesiliikenteelle tarpeellisten turvalaitteiden rakentamisesta, ylläpidosta ja hoidosta, alusliikennepalvelusta sekä jäänmurtaajien avustustoiminnasta. Perustuslakivaliokunnan kannanoton mukaan väylämaksu on valtiosääntöoikeudelliselta luonteeltaan vero, joten jatkossa väylämaksut tuloutettaisiin valtion talousarvioon. Väylämaksu on tarkoitus jatkossakin mitoittaa niin, että väylämaksutulot kattavat nykyisen väylämaksulain 1 §:ssä tarkoitettut kustannukset.

Merenkululaitos huolehtii pääosaltaan Suomen väyläverkon ylläpidosta ja kehittämisestä. Merenkululaitoksen 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 (___/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 alusliikennepalveluita ovat tiedotukset, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely. Alusliikennepalvelulain 2 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan VTS-viranomainen on Merenkululaitoksen yksikkö, joka ylläpitää alusliikennepalvelua.

Merenkululaitoksesta annetun lain (939/2003) 2 §:n 1 momentin 7 kohdan ja valtioneuvoston asetuksen (981/2003) 1 §:n 8 kohdan mukaan Merenkululaitos huolehtii jäänmurtoon liittyvistä viranomais- ja tilaajatehtävistä. Merenkululaitos vastaa jäänmurtopalveluiden saatavuudesta ja niiden toteuttamiseksi Merenkululaitos on tehnyt rahtaus sopimuksen valtion liikelaitoksena toimivan Varustamoliikelaitoksen kanssa. Jäänmurtaaja-avustuksella tarkoitetaan alusten avustamista ja avustamiseen liittyvää hinausta Suomen merialueilla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä aluksen liikennöintialueeseen, matkaan, aluksen kokoon ja 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 kauttakulkuoikeuden 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 1 momentin 2 kohdassa määriteltyjä suurnopeusaluksia. Suurnopeusaluksille ei olisi alarajaa aluksen nettovetoisuuden osalta, vaan väylämaksu olisi suoritettava koosta riippumatta kaikista suurnopeusaluksiksi luokiteltavista aluksista.

2 §. *Määritelmät.* Pykälään ehdotetaan otettavaksi lakiin sisältyvät määritelmät.

Pykälän 1 kohdan mukaan matkustaja-aluksella tarkoitettaisiin alusta, joka voi kuljettaa vähintään 120 matkustajaa. Määritelmä vastaa asiasisällöltään nykyisen lain matkustaja-alusta koskevaa määritelmää, josta on säädetty maksukerroista johtuvasta maksuvapautuksesta koskevassa 19 §:ssä.

Pykälän 2 kohdan mukaan suurnopeusaluksella tarkoitettaisiin ihmishengen turvallisuudesta merellä 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) X luvun 1 säännössä määriteltyä suurnopeusalusta. IMO:n merituovallisuuskomitea 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. Tarve suurnopeusaluksia koskevalle määritelmälle johtuu ehdotetun lain 1 §:n 2 momentin 5 kohdasta, jonka perusteella väylämaksulakia ei sovellettaisi nettovetoisuudeltaan alle 300 olevaan alukseen, ellei kyse ole suurnopeusaluksesta. Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä kulkevien suurnopeusalusten nettovetoisuus voi useassa tapauksessa olla alle 300, jolloin ne olisivat ilman erillistä mainintaa kokonaan väylämaksuista vapaita. Tätä ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi, koska suurnopeusalukset aiheuttavat tavallista enemmän väylästä kulumista liikennöinnin tiheyden

ja alusten nopeuden perusteella. Tällä hetkellä Suomeen liikennöivät suurnopeusalukset ovat lähinnä Suomen ja Viron välisessä liikenteessä olevia matkustaja-aluksia.

Pykälän 3 kohdan mukaan risteilyaluksella tarkoitettaisiin alusta, joka voi kuljettaa yli 12 matkustajaa ja harjoittaa risteilyliikennettä. Risteilyalus ei voisi Suomessa käydessään ottaa tai jättää lastia, mutta se voisi vaihtaa matkustajia tai ottaa aluksen omia tarpeita varten polttoainetta taikka muonaa. Matkustajien vaihdolla tarkoitettaisiin sitä, että osa aluksella saapuvista matkustajista jäisi pois Suomessa ja heidän tilalleen tulisi uusia risteilyn 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 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 Merenkululaitos on kuitenkin myöntänyt risteilyaluksille alennuksen väylämaksuista, jotta risteilyliikennettä on saatu Suomeen. Risteilyliikennettä koskeva määritelmä vastaa myös Merenkululaitoksen 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 määritellyt matkustaja-alukset. Jos risteilyaluksille asetettaisiin sama matkustajamäärään liittyvä rajoitus kuin matkustaja-aluksille, tämän rajan alle jääviä risteilyaluksia kohdeltaisiin kuin 7 kohdan lastialuksia. Tällöin vähemmän matkustajia kuljettavat risteilyalukset selviäisivät perusteettomasti esimerkiksi yhdellä väylämaksulla kalenterikuukaudessa, vaikka niiden liikenteen laatu ja tarkoitus vastaisi risteilyaluksia, jotka kuljettavat enemmän matkustajia.

Pykälän 4 kohdan jäänmurtaajalla tarkoitettaisiin alusta, joka on suunniteltu, rakennettu ja tarkoitettu käytettäväksi liikenteen avustamiseen jääolosuhteissa. Väylämaksulain tarkoittamia jäänmurtajia olisivat esimerkiksi valtion liikelaitoksena toimivan Varustamoliikelaitoksen hallinnassa olevat perinteiset jäänmurtaajat sekä monitoimimurtaajat. Perinteisten jäänmurtaajien käyttö on rajoittunut yksinomaan talvikautena suoritettaviin jäänmurtotehtäviin, mutta monitoimimurtaajia on sen lisäksi käytetty avovesikaudella myös muissa tehtävissä. Pykälän 5 kohdan hinaajalla tarkoitettaisiin alusta, joka on tarkoitettu käytettäväksi muiden alusten, proomujen, kelluvien laitteiden tai esineiden hinaamiseen, työntämiseen taikka muuhun avustamiseen. Jäänmurtaajien ja hinaajien väylämaksun perusteet ovat ehdotetun 2 luvun mukaan samanlaiset.

Pykälän 6 kohdan proomulla tarkoitettaisiin alusta, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa. Pykälän 7 kohdan mukaan lastialuksella tarkoitettaisiin kaikkia muita aluksia kuin kohdissa 1-6 määriteltyjä aluksia. Tähän joukkoon kuuluvat kaikki muut alukset väylämaksulain edellyttämällä tavalla niiden tyypistä tai käyttötarkoituksesta riippumatta, vaikka alusta ei alusteknisen luokittelun mukaan varsinaisesti pidettäisi lastialuksena. Esimerkiksi kauppamerenkulkuun käytettävien muiden erityisalusten kuin hinaajien väylämaksut määräytyvät lastialuksia koskevien säännösten perusteella.

Pykälän 8 kohdan jäissäkulkuindeksi olisi edellytyksenä lasti- ja matkustaja-alusten jäissäkulkukertoimen selvittämiseksi.

Pykälän 9 kohdan mukaan jäissäkulkukertoimella tarkoitettaisiin aluksen jäissäkulkuindeksin perusteella määräytyvää kerrointa, jonka suuruudesta aluskohtaisesti säädetään 6 §:ssä. Lasti- ja matkustaja-alukselle jäissäkulkukerroin lasketaan jäissäkulkuindeksin perusteella, mutta jäänmurtajan, hinaajan sekä proomun jäissäkulkukertoimena käytettäisiin kiinteää 6 §:ssä määrättyä kerrointa. Väylämaksu laskettaisiin aluskohtaisesti aluksen jäissäkulkukertoimen, nettovetoisuuden sekä yksikköhinnan perusteella.

Pykälän 10 kohdan yksikköhinnalla tarkoitettaisiin väylämaksun määräytymisen perusteena käytettävää euromääräistä lukua, jonka aluskohtaisesta suuruudesta säädetään 8 §:ssä.

Pykälän 11 kohdassa olevalla aluksen koneteholla tarkoitettaisiin aluksen luokitustodistuksessa ilmoitettua kuljetuskoneiston konetehoa. Pykälän 12 kohdan mukaan aluksen leveydellä tarkoitettaisiin aluksen mittakirjassa ilmoitettua aluksen suurinta leveyttä. Leveys- ja konetehotietoja tarvitaan lasti- ja matkustaja-aluksen jäissäkulkuindeksin laskemisessa.

Pykälän 13 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 14 kohdan luettelo kauppamerenkuluksi katsottavasta toiminnasta on esimerkinomainen. Myös muu kuin luettelossa mainittu, mutta aluksella ansiotarkoituksessa suoritettu toiminta voitaisiin katsoa kauppamerenkuluksi.

Pykälän 15 kohdan laivanisännän määritelmä vastaa nykyisen väylämaksulain perusteluissa (HE 38/2002 vp) olevaa laivanisännän määritelmää.

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 säädettäisiin ilmoitusvelvollisuutta koskevassa 15 §:ssä.

4 §. *Maksuvelvollinen.* Ehdotettu pykälä maksuvelvollisista vastaisi asiallisesti nykyistä väylämaksulain 6 §:ää, jossa säädetään vastuusta maksun suorittamisessa. Pykälän 1 momentin mukaan maksun suorittamisesta vastaisivat yhteisvastuullisesti laivanisäntä ja tulliviranomaisen hyväksymä Suomessa asuva laivanisännän edustaja. Edustajalla tarkoitettaisiin tuloksetyistä koskevan ilmoituksen tekevää laivanselvittäjää. Pykälän 2 momentin mukaan ulkomaille sijoittuneella laivanisännällä tulee olla tulliviranomaisen hyväksymä Suomessa asuva edustaja.

2 luku. Väylämaksun perusteet.

5 §. *Aluskäynti.* Ehdotetussa pykälässä olisi huomioitu nykyiseen väylämaksujärjestelmään kuuluvan kotimaanliikenteen väylämaksun poistaminen. Kotimaanliikenteen väylämaksu on maksettu nykyisen väylämaksulain 8 §:n perusteella vuosimaksuna, joka ei ole perustunut aluskäynteihin vaan liikennöinnin harjoittamiseen yleensä. Kotimaanliikenne on monessa tapauksessa luonteeltaan erilaista verrattuna ulkomailta Suomeen suuntautuvaan liikenteeseen. Esimerkiksi selviä matkoja satamasta toiseen satamaan ei aina ole, vaikka alus muuten liikennöisi

säännöllisesti. Siltä osin kotimaanliikenteen eroavaisuus ulkomaanliikenteestä olisi huomioitava ehdotetussa pykälässä.

Pykälän 1 momentin mukaan väylämaksu suoritettaisiin jokaiselta aluskäynniltä aluksen saapuessa ulkomailta Suomeen. Jos alus on kotimaan liikenteessä, väylämaksu suoritettaisiin aluksen saapuessa suomalaiseen satamaan tai mikäli alus ei käy satamassa, väylämaksu suoritetaan aluksen aloittaessa liikennöintinsä ja niin monta kertaa kuin 2 momentissa säädetään. Esimerkiksi ruoppaaja, joka liikennöisi työtehtävissä Suomen vesialueella käymättä satamassa pitkiin aikoihin, suorittaisi väylämaksun kuten lastialus kerran kuukaudessa niiltä kalenterikuukausilta, jolloin se on liikenteessä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin poikkeuksista 1 momentin mukaiseen pääsääntöön jokaisesta aluskäynnistä suoritettavasta väylämaksusta. Matkustaja-aluksen väylämaksu suoritettaisiin kuitenkin vain kalenterikuukauden kolmelta ensimmäiseltä aluskäynniltä. Lastialuksen, hinaajan, jäänmurtajan ja proomun väylämaksu suoritettaisiin vain kalenterikuukauden ensimmäiseltä aluskäynniltä. Siten ainoastaan risteilyaluksesta ja suurnopeusaluksesta kannettaisiin väylämaksu jokaiselta aluskäynniltä.

Jos aluskäyntejä kalenterikuukaudessa on enemmän kuin 2 momentissa mainitaan, myöhemmiltä saman kalenterikuukauden aikana tapahtuneilta aluskäynneiltä ei suoritettaisi väylämaksua. Momentissa säädetyt käyntikerrat olisivat enimmäismäärä, joka kalenterikuukaudessa tapahtuvista aluskäynneistä pitäisi suorittaa. Vastaavasti jos esimerkiksi matkustaja-aluksella on kalenterikuukaudessa vain yksi käynti, siltä suoritettaisiin maksu vain tältä yhdeltä aluskäynniltä. Jos aluskäyntejä ei kalenterikuukauden aikana ole lainkaan, aluksesta ei suoritettaisi väylämaksua.

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 syyn on oltava lastaus- tai ahtaustekninen.

Pykälän 4 vastaa nykyisen väylämaksulain 20 §:n 1 momentin 4 kohtaa siten muutettuna, että polttoaineen ottaminen on lisätty sellaiseksi syyksi poikkeamiselle, jonka perusteella väylämaksua ei suoriteta.

Pykälän 5 momentin tarkoituksena olisi ehkäistä väylämaksujärjestelmään liittyvän alennusmahdollisuuden käyttäminen väärin. Lastialus voisi saada 75 tai 50 prosentin alennuksen väylämaksusta, jos sen lastauskapasiteetti on 13 §:n säädetyllä tavalla käytössä vain osittain. Jos lastialuksesta suoritetaan väylämaksu 13 §:n perusteella alennettuna, alus joutuisi maksamaan väylämaksua vielä samalle kalenterikuukaudelle ajoittuvan toisen aluskäynnin yhteydessä. Kalenterikuukauden toisesta aluskäynnistä suoritettaisiin väylämaksu, joka on ensimmäiseltä käynniltä maksetun alennetun väylämaksun ja täysimääräisen väylämaksun välisen erotuksen suuruinen.

6 §. *Väylämaksun määrä.* Pykälässä säädettäisiin 2 §:n kohdissa 1-7 määriteltyjen alusten väylämaksun laskemisesta. Väylämaksu määräytyisi 1 momentissa luetelluille aluksille jäissäkulkukertoimen, nettovetoisuuden ja yksikköhinnan perusteella. Suurnopeusalusten ja risteilyalusten väylämaksu määräytyisi ainoastaan nettovetoisuuden ja yksikköhinnan perusteella.

7 §. *Jäissäkulkukerroy.* Jäissäkulkuideksin laskeminen olisi edellytyksenä lastialusten ja matkustaja-alusten jäissäkulkukertoimen selvittämiseksi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lastialusten jäissäkulkukertoimen laskemisesta. Lastialusten jäissäkulkukertoimenä käytettäisiin lukua, joka tulee momentissa säädetyn laskutoimituksen tuloksena. Pykälän 2 momentissa säädettyjä jäissäkulkukertoimen raja-arvoja käytettäisiin, kun jäissäkulkuindeksi on 0,7 tai pienempi taikka 10 tai suurempi. Jäissäkulkuindeksi on sitä pienempi mitä huonommat aluksen jäissäkulkuominaisuudet ovat.

Pykälän 3 ja 4 momenteissa puolestaan säädettäisiin matkustaja-alusten jäissäkulkukertoimen laskemisesta sekä raja-arvoista vastaavalla tavalla kuin lastialuksille.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin väylämaksun laskemista varten kiinteät jäissäkulkukerrot jäänmurtajalle, hinaajalle ja proomulle. Hinaajalle ja jäänmurtajalle käytettäisiin jäissäkulkukertoimenä lukua 0,1785, joka on paras jäissäkulkukertoimen arvo. Proomulla käytettäisiin jäissäkulkukertoimenä lukua yksi, joka on huonoin arvo. Proomun jäissäkulkukerrot tarvittaisiin väylämaksun määräämisessä, kun proomua kuljetetaan tavanomaisessa hinauksessa.

8 §. *Väylämaksun yksikköhinta.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi aluskohtaisista euromääräisistä yksikköhinnoista, joita käytetään väylämaksua laskettaessa.

9 §. *Väylämaksun enimmäismäärä.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin aluskäyntikohtaisista väylämaksujen enimmäismääristä. Ehdotettu väylämaksun enimmäismäärä vastaa nykyistä väylämaksuasetuksessa olevaa ulkomaanliikenteen kertamaksun enimmäismäärä pyöristettynä. Matkustaja-aluksille ja risteilyaluksille säädettäisiin 2 momentissa erilliset enimmäismäärät.

Lastialuksille olisi sen lisäksi säädetty 3 momentissa kalenterivuosi-kohtainen väylämaksujen enimmäismäärä.

10 §. *Alusyhdistelmän väylämaksu.* Ehdotetussa pykälässä säädettäisiin väylämaksun määräytymisestä alusyhdistelmälle. Pykälän 1 momentin mukaan työnnettävästä proomusta ja työntävästä koneellisesta aluksesta koostuva alusyhdistelmä rinnastettaisiin lastialukseen, jos alusten muotoilu ja kytkentäjärjestelmä ovat sellaiset, että se pystyy toimimaan yhtenä aluksena. Väylämaksu määräytyisi siten alusyhdistelmälle samojen perusteiden mukaisesti kuten lastialukselle. Väylämaksu määrättäisiin erikseen kummastakin aluksesta siinä tapauksessa, jos alusyhdistelmäksi katsomisen edellytykset eivät täytyisi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin alusyhdistelmän jäissäkulkuindeksin määräytymisestä. Koska alusyhdistelmä rinnastettaisiin lastialukseen, väylämaksun suuruuden selvittäminen edellyttäisi jäissäkulkuindeksin laskemista. Jäissäkulkuindeksi määräytyisi alusyhdistelmälle työntävän aluksen konetehon ja proomun leveyden perusteella. Alusyhdistelmän nettovetoisuus määräytyisi proomun sekä työntävän aluksen yhteisen nettovetoisuuden perusteella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin väylämaksun määräytymisestä, jos proomua kuljetetaan tavanomaisessa hinauksessa. Tällöin väylämaksu määrättäisiin erikseen proomusta ja hinaavasta aluksesta.

11 §. *Alusta koskevat puutteelliset tiedot.* Pykälässä säädettäisiin miten aluksen nettovetoisuus, leveys tai konetehto määritettäisiin, jos niitä koskevia asiakirjoja ei ole.

Pykälän 1 momentin mukaan, jos alukselta puuttuisi mittakirja, mittakirjassa ilmoitettu vetoisuus ei vastaa aluksen todellista vetoisuutta tai alus ei ole oikeutettu voimassa olevien aluksenmittaussääntöjen mukaan käyttämään mittakirjassa ilmoitettua nettovetoisuutta,

Merenkulkulaitos vahvistaisi aluksen nettovetoisuuden tai leveyden väylämaksun perusteeksi voimassa olevien aluksenmittaussääntöjen mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan, jos alukselta puuttuisi luokitustodistus tai luokitustodistuksesta puuttuisi konetehoa koskeva tieto taikka luokitustodistuksessa ilmoitettu koneteho ei vastaa aluksen todellista konetehoa, Merenkulkulaitos vahvistaisi aluksen konetehon väylämaksun perusteeksi.

Aluksenmittauksesta on säädetty aluksenmittauksesta vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen mukaan annetulla asetuksella (522/1982), Suezin mittakirjasta annetulla asetuksella (316/1955) ja Panaman kanavan mittakirjasta annetulla asetuksella (317/1955). Aluksenmittausta koskevista palkkioista on säädetty asetuksella aluksenmittaukseen liittyvistä palkkioista, korvauksista ja maksuista (829/1987).

3 luku. Maksuvapautus ja alennettu väylämaksu.

12 §. *Aluskäynneistä johtuva maksuvapautus ja maksun lisäys.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lastialuksia, matkustaja-aluksia, hinaajia, jäänmurtaajia ja proomuja koskevasta väylämaksun yksikköhinnan alenemisesta. Väylämaksun laskemisessa käytettävän yksikköhinnan aleneminen johtaisi pienempään väylämaksuun.

Yksikköhinta alenisi kymmenellä prosentilla jokaista sellaista saman kalenterivuoden kalenterikuukautta kohden, jolta aluksesta on suoritettu 5 §:n mukainen väylämaksu. Jos esimerkiksi lastialus saapuisi ensimmäisen kerran kalenterivuoden aikana Suomeen toukokuussa, aluskäynnistä maksettavaa väylämaksua laskettaessa käytettäisiin yksikköhintana 6,27 euroa. Jos aluksesta olisi suoritettu väylämaksu kyseisestä toukokuun aluskäynnistä, seuraavasta samalle kalenterivuodelle ajoittuvasta aluskäynnistä maksettavaa väylämaksua laskettaessa käytettäisiin yksikköhintana kymmenen prosenttia pienempää lukua. Yksikköhinta ei alenisi automaattisesti vuoden alusta kalenterikuukausittain, vaan edellyttäisi 5 §:ssä säädettyjen väylämaksujen maksamista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin aluskäynneistä suoritetuista väylämaksuista johtuvasta maksuvapautuksesta. Kun lastialuksesta, matkustaja-aluksesta, hinaajasta, jäänmurtaajasta tai proomusta olisi suoritettu 5 §:n mukaiset väylämaksut saman kalenterivuoden kymmeneltä kalenterikuukaudelta, yksikköhinnan aleneminen kalenterikuukausittain johtaisi siihen, että väylämaksun yksikköhinta laskisi lopulta nolnaan. Jos kalenterikuukaudet olisivat kalenterivuoden kymmenen ensimmäistä kuukautta, väylämaksua ei sen seurauksena tarvitsisi suorittaa lainkaan kalenterivuoden kahdelta viimeiseltä kuukaudelta.

Jos matkustaja-aluksesta olisi joltain kalenterikuukaudelta suoritettu väylämaksuja määrältään vähemmästä kuin kolmesta aluskäynnistä, tätä kuukautta ei huomioitaisi maksuvapautukseen oikeuttavana kalenterikuukautena. Sama koskisi lastialusta, hinaajaa, jäänmurtaajaa ja proomua, joista väylämaksua ei olisi suoritettu joltain kalenterikuukaudelta.

Esimerkiksi matkustaja-alus vapautuisi marras- ja joulukuussa väylämaksuista, kun siitä olisi suoritettu saman kalenterivuoden tammikuusta lokakuuhun väylämaksut yhteensä 30 aluskäynniltä. Lastialuksesta puolestaan pitäisi samalta ajanjaksolta suorittaa väylämaksut 10 aluskäynniltä, jotta väylämaksuja ei tarvitsisi suorittaa marras- ja joulukuussa.

Tässä pykälässä luetelluista aluksista olisi suoritettava lisää väylämaksua, jos väylämaksun suuruuteen vaikuttavat seikat muuttuvat siten, että aluskäynnistä maksettava väylämaksu nousee.

Maksuvapautuksen saaminen edellyttäisi, että aluksesta on maksettu muuttuneiden seikkojen perusteella määräytyvät 5 §:n momentin mukaiset väylämaksut kymmeneltä kalenterikuukaudelta.

Alusta koskeva tekninen seikka saattaa muuttua kesken kalenterivuoden sen jälkeen, kun aluksesta jo on suoritettu väylämaksuja. Esimerkiksi lastialusten ja matkustaja-alusten väylämaksun suuruuteen vaikuttavia aluksen teknisiä ominaisuuksia ovat konetehto, leveys ja nettovetoisuus. Jos jokin näistä ominaisuuksista muuttuisi siten, että aluksesta suoritettavan väylämaksun määrää suurensi, maksuvapautus edellyttäisi väylämaksujen suorittamista määrällä, jonka suuruus vastaisi näiden muuttuneiden seikkojen perusteella suoritettuja 5 §:n mukaisia väylämaksuja kymmeneltä kalenterikuukaudelta.

Ehdotettu maksuvapautussäännös ei koskisi lainkaan risteilyaluksia eikä suurnopeusaluksia, jotka maksaisivat väylämaksun 5 §:n 1 momentin perusteella jokaiselta aluskäynniltä.

13 §. *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 vajaalasteja koskevan nykyisen alennuskäytännön säätämistä laiksi. Nykyisen väylämaksulain 28 §:n perusteella annetuille lastialusten vajaalasteja koskeville alennuksille on muodostunut säännönmukainen ja kaavamainen päätöskäytäntö, jonka jatkamista voidaan perusteella liikennöintinäkökohdilla. Huomattavassa vajaalastissa 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. Aluksen kuolleella painolla tarkoitetaan aluksen kantavuutta eli aluksen lastin, polttoaineen, vesivarastojen, tarvikkeiden ja henkilöstön yhteispainoa lastimerkin mukaan. Laskelmassa käytettäisiin aluksen kuolleesta painosta lukua, josta olisi kaavamaisesti vähennetty polttoaineen, vesivarastojen, tarvikkeiden sekä henkilöstön osuus. Aluksen kuollutta painoa oleva tieto olisi tarkistettavissa aluksen asiakirjoista.

Pykälän 3 momentin perusteella alennuksen väylämaksuun voisi saada vain yhdeltä aluskäynniltä kalenterikuukautta kohden. Ehdotettu momentti liittyy 5 §:n 4 momenttiin, jonka tarkoituksena on ehkäistä alennusten käyttäminen väärin. Alennusta koskevalla rajoituksella on merkitystä siinä tapauksessa, että samalle kalenterikuukaudelle ajoittuisi kalenterikuukauden kahdeksi ensimmäiseksi aluskäynniksi sellaiset, joissa alus on ehdotetussa pykälässä kuvatussa vajaalastissa. Alennuksen voisi saada ainoastaan ensimmäiseen aluskäyntiin.

14 §. *Alennettu väylämaksu muilla perusteilla.* Pykälän 1 momentti vastaisi nykyisen väylämaksulain 20 §:n 2 momentissa olevaa säännöstä alennuksista, jotka 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 kivihiilelle, jota käytetään Pohjois-Suomen terästeollisuuden 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 raaka-aineesta riippuvan teollisuuden raaka-ainetoimitukset saattaisivat vaarantua.

4 luku. Väylämaksun ilmoitusvelvollisuus, määrääminen ja kantaminen.

15 §. *Väylämaksun ilmoitusvelvollisuus.* Ehdotetun pykälän 1-3 momentit vastaisivat asiasisällöltään nykyisen lain maksuilmoitusta koskevaa 10 §:ää. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Tullihallituksen toimivallasta antaa tarkempia määräyksiä väylämaksuilmoituksen sisällöstä ja muodosta sekä ilmoitusmenettelystä.

16 §. *Väylämaksun maksaminen.* Nykyisen väylämaksulain 31 §:ssä väylämaksun maksamisesta on säädetty viittaamalla tullilain säännöksiin tullin maksamisesta. Viittaus tullilakiin poistettaisiin ja maksamisesta säädettäisiin ehdotetussa 16 §:ssä. Pykälän 1 momentti vastaisi soveltuvin osin tullilain 29 §:ää.

Tullin rekisteröityjen maksuvelvollisten väylämaksujen eräpäivä on ollut väylämaksupäätöstä seuraavan toisen viikon perjantai. Rekisteröidyn maksuvelvollisen maksupäiväksi ehdotetaan pykälän 2 momentissa väylämaksupäätöstä seuraavan kalenterikuukauden 27. päivää.

17 §. *Rekisteröity maksuvelvollinen.* Pykälässä säädettäisiin rekisteröidystä maksuvelvollisesta ja, millä edellytyksillä tullihallitus voi myöntää maksuvelvolliselle rekisteröidyn maksuvelvollisen aseman. Vastaava rekisteröityä verovelvollista koskeva säännös on esimerkiksi autoverolain (1482/1994) 39 §:ssä. Ehdotettu pykälä vastaisi asiallisesti voimassaolevaa nykyistä käytäntöä. Nykyisessä väylämaksulaissa ei ole säännelty rekisteröidystä maksuvelvollisesta, vaan asiakkaan status on muodostettu tullilainsäädännön kautta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rekisteröinnin peruuttamisesta. Ehdotettu säännös soveltuisi muun muassa tapauksiin, joissa maksuvelvolliselle kertyy maksujäämiä tai maksuvelvollisen toiminta ei muutoin täytä huolellisuusvaatimusta. Tullihallitus voisi maksuvelvollisen luotettavuutta arvioidessaan kiinnittää huomiota maksuvelvollisen muuhunkin toimintaan kuin siihen, mikä koskee välittömästi väylämaksua.

18 §. *Väylämaksun maksaminen etukäteen.* Ehdotetun pykälän perusteella kaikki kalenterikuukauden tai kalenterivuoden väylämaksut voitaisiin maksaa yhdellä kertaa. Säännös vastaa asiallisesti nykyisen väylämaksulain 19 §:n 3 momentissa olevaa säännöstä.

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

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

21 §. *Virhemaksu.* Ehdotettu pykälä vastaa nykyisen väylämaksulain 26 §:ää siten muutettuna, että virhemaksun vähimmäis- ja enimmäismääriä tarkistettaisiin.

5 luku. Maksunoikaisu maksunsaajan hyväksi ja jälkimaksatus.

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

23 §. *Jälkimaksatus.* Pykälä vastaisi nykyisen väylämaksulain 23 §:ää siten muutettuna, että laivanisännän edustajaa kohtaan jälkimaksatus olisi toimitettava lyhyemmässä määräajassa kuin laivanisäntää kohtaan. Jälkimaksatus ehdotetaan toimitettavaksi laivanisännän puolesta toimivaa edustajaa kohtaan yhdeksän kuukauden kuluessa sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jonka aikana väylämaksu tai sen palautus määrättiin tai olisi pitänyt määrätä.

Alusten jääluokan virheellisyyksistä seuranneet jälkimaksatusvaatimukset ovat kohdistuneet erityisen ankarina laivanselvittäjiin, joilta ensisijaisesti on vaadittu määrällisesti huomattavia jälkimaksuja. Vaatimukset ovat kohdistuneet useassa tapauksessa väylämaksuihin, jotka on voitu maksaa 1-3 vuotta aikaisemmin.

Jos laivanselvittäjä joutuu maksamaan väylämaksun jälkimaksatusvaatimuksen perusteella, tälle syntyy oikeus saatavan perimiseen toiselta maksuvelvolliselta eli laivanisännältä. Saatavaa voidaan periä aluksesta merilain (676/1994) mukaisen meripanttioikeuden perusteella edellyttäen, että meripanttioikeus on voimassa. Merilain 3 luvun 6 §:n mukaan meripanttioikeus alukseen lakkaa vuoden kuluttua saatavan syntymisestä, jollei alus sitä ennen ole joutunut pakkohuutokauppaan johtaneen takavarikon tai ulosmittauksen kohteeksi.

Nykyisen väylämaksulain kolmen vuoden määräaika jälkimaksatukselle aiheuttaa sen, että laivanselvittäjä ei voi käyttää vanhimpien väylämaksusaatavien osalta meripanttioikeutta mahdollisen regressisaamisen perusteella laivanisäntää kohtaan. Ehdotettu yhdeksän kuukauden määräaika mahdollistaisi sen, että laivanselvittäjällä olisi jälkimaksujen suorittamisella mahdollisuus meripanttioikeuden perusteella vielä vaatia maksua aluksesta.

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

6 luku. Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi ja muutoksenhaku.

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

26 §. *Muutoksenhaku.* Pykälän 1-3 momenteissa säädettäisiin muutoksenhausta tulliviranomaisen väylämaksulain nojalla antamiin päätöksiin. Nykyisen väylämaksulain 30 §:ssä muutoksenhausta tulliviranomaisen päätökseen on säädetty ainoastaan viittaamalla tullilain säännöksiin. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin muutoksenhausta Merenkululaitoksen antamaan päätökseen, jolla tarkoitetaan 11 §:n mukaisia päätöksiä aluksen nettovetoisuudesta ja konetehosta.

27 §. *Muutoksenhaku korkeimpaan hallinto-oikeuteen.* Pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Ehdotettu pykälä vastaisi tullilain 40 ja 41 §:ä.

28 §. *Väylämaksun suorittaminen muutoksenhausta riippumatta.* Ehdotettua pykälää vastaavia on myös muualla verolainsäädännössä kuten esimerkiksi autoverolain 74 §.

29 §. *Palautettavalle määrälle suoritettava korko.* Ehdotettu pykälä vastaisi muun muassa tullilain 39 §:ssä säädettyä. Korkoa ei maksettaisi väylämaksulle, joka on alle 100 euroa.

7 luku. Erinäiset säännökset

30 §. *Muut väylämaksun kantamisessa sovellettavat säännökset.* Ehdotettu pykälä sisältäisi viittaussäännöksen niihin säädöksiin, joita sovellettaisiin väylämaksun kantamisessa. Ehdotetun pykälän viittaussäännökset vastaavat nykyisen väylämaksulain 31 §:ää lisättynä viittauksella veronkantolakiin.

31 §. *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 jäissäkulkuindeksistä tai nettovetoisuudesta eikä myöskään väylämaksun määrästä.

32 §. *Maksun huojentaminen ja maksunlykkäys.* Pykälässä säädettäisiin väylämaksusta vapauttamisesta ja maksun lykkäyksestä vastaavasti kuin yleensä verolainsäädännössä on säädetty. Veronhuojennus voitaisiin myöntää hakemuksesta erityisistä syistä. Toimivalta hakemusten ratkaisemiseen olisi tullihallituksella, kuitenkin niin, että valtiovarainministeriö voisi ottaa periaatteellisesti tärkeän asian ratkaistavakseen.

Väylämaksun maksunlykkäyksestä ei ole säädetty nykyisessä väylämaksulaissa. Väylämaksulakiin ehdotetaan säädettäväksi, että tullihallitus voi myöntää lykkäystä väylämaksun suorittamisesta.

Ehdotettu pykälä ei vastaa nykyisen väylämaksulain 28 §:ää, jonka perusteella on annettu alennuksia, vapautuksia tai palautuksia yli 200 päätöksellä vuosittain.

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

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

35 §. *Salassapitovelvollisuus.* Pykälässä säädettäisiin väylämaksun huojentamiseen ja ennakkoratkaisun antamiseen liittyvästä salassapitovelvollisuudesta.

36 §. *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 määräämisessä meneteltäisiin tällöin niin kuin asiassa olisi noudatettu oikeata muotoa. Vastaava säännöksiä on verolainsäädännössä kuten esimerkiksi tullilain 52 §:ssä ja autoverolain 77 §:ssä.

37 §. *Rangaistussäännös.* Ehdotetun pykälän 1 momentissa on viittaus rikoslain 29 luvun veropetosta sekä törkeää ja lievää veropetosta koskeviin rangaistussäännöksiin. Pykälän 2 momentti vastaisi muuten nykyisen lain 29 §:ää, mutta pykälää ehdotetaan täsmennettäväksi koskemaan 15 §:n mukaisen ilmoitusvelvollisuuden laiminlyömistä.

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

39 §. *Siirtymäsäännökset.* Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan väylämaksuun, jonka peruste on syntynyt ennen tämän lain voimaan tuloa, sovellettaisiin niitä säännöksiä, jotka ovat voimassa ennen tämän lain voimaan tuloa. Väylämaksulain (708/2002) ja valtioneuvoston väylämaksusta antaman asetuksen (719/2002) säännökset koskevat muun muassa maksuvelvollisuutta, maksun kantamista, maksuvapautusta, maksunoikaisua, jälkimaksatusta sekä maksun määrää.

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

Talviliikennevaatimuksilla tarkoitetaan Merenkululaitoksen määräyksiä aluksen rakennetta ja konetehoa koskevista talviliikennevaatimuksista, jotka on annettu 20 päivänä syyskuuta 2002. Talviliikennevaatimukset, joissa annetaan määräykset alusten kuulumisesta eri jääluokkiin, ovat edelleen perusteena jäänmurtaja-avustuksen antamiselle.

Luokituslaitosten luokitusmerkintöjä koskevalla luettelolla tarkoitetaan Merenkululaitoksen 27 päivänä marraskuuta 2003 antamaa määräystä suomalais-ruotsalaisten jääluokkien ja luokituslaitosten jääluokkien välisestä vastaavuudesta. Luettelossa vahvistetaan mikä hyväksytyn luokituslaitoksen luokitusmerkintä vastaa suomalais-ruotsalaista jääluokkaa. Luokitusmerkintöjä koskeva vastaavuusluettelo ja hyväksytyn luokituslaitoksen alukselle antama luokitusmerkintä on edelleen perusteena aluksen jääluokan määräytymiselle.

Edellä tarkoitetut valtuutussäännökset sisältyisivät jälleen alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annettavaan lakiin

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tullihallitus voisi antaa tarkempia määräyksiä väylämaksuilmoituksen sisällöstä ja muodosta sekä ilmoitusmenettelystä.

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 ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2006 samaan aikaan alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain kanssa.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Lakiehdotuksessa ei puututa perustuslain (731/1999) suojaamiin perusoikeuksiin.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomaisen 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 15 §:n 4 momentin perusteella tullihallitus voi antaa tarkempia määräyksiä väylämaksuilmoituksen sisällöstä ja muodosta sekä ilmoitusmenettelystä. Tullilaitos vastaa jälkimaksatuksen toimittamisesta ja valvonnasta. Annettavat määräykset olisivat teknisluonteisia.

Valtuutussäännös on sijoitettu ja asiallisesti kytketty säänneltävää asiaa koskevaan pykälään. Valtuutus on muutoinkin laadittu mahdollisimman tarkkarajaisiksi ja täsmällisiksi. Valtuutussäännös ei ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Lakiehdotus on muutoinkin sopusoinnussa perustuslain kanssa, minkä vuoksi se voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnalle hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

VÄYLÄMAKSULAKI

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 1 momentin kohdassa 2 määritelty suurnopeusalus.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan

- 1) *matkustaja-aluksella* alusta, joka voi kuljettaa vähintään 120 matkustajaa;
- 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 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 tai ottaa aluksen omia tarpeita varten polttoainetta taikka muonaa;

4) *jäänmurtajalla* alusta, joka on suunniteltu, rakennettu ja tarkoitettu käytettäväksi liikenteen avustamiseen jääolosuhteissa;

5) *hinaajalla* alusta, jota käytetään muiden alusten, proomujen, kelluvien laitteiden tai esineiden hinaamiseen, työntämiseen taikka muuhun avustamiseen;

6) *proomulla* alusta, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa;

7) *lastialuksella* muita kuin kohdissa 1 – 6 määriteltyjä aluksia;

8) *jäissäkulkuindeksillä* lasti- ja matkustaja-aluksen jäissäkulkuominaisuuksia kuvaavaa indeksilukua, joka saadaan jakamalla aluksen koneteho kilowatteina osoittava luku aluksen leveyttä metreinä osoittavalla luvulla ja jakamalla näin saatu jakotulos luvulla 100; Jäissäkulkuindeksin (I) kaava on

$$I = \frac{\text{koneteho}}{\text{leveys}} / 100$$

9) *jäissäkulkukertoimella* aluksen jäissäkulkuindeksin perusteella määräytyvää kerrointa, jonka suuruudesta aluskohtaisesti säädetään 6 §:ssä;

10) *väylämaksun yksikköhinnalla* väylämaksun määräytymisen perusteena käytettävää lukua, jonka suuruudesta aluskohtaisesti säädetään 8 §:ssä;

11) *koneteholla* aluksen luokitustodistuksessa ilmoitettua kuljetuskoneiston konetehoa;

12) *aluksen leveydellä* aluksen mittakirjassa ilmoitettua aluksen suurinta leveyttä;

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

14) *kauppamerenkululla* aluksella ansiotarkoituksessa suoritettua toimintaa, kuten esimerkiksi lastin ja matkustajien kuljettamista, hinausta, jäänmurtamista, pyyntiä sekä pelastus- ja avustustoimintaa;

15) *laivanisännällä* aluksen omistajaa, vuokraajaa tai sitä, joka käyttää tosiasiallista määräysvaltaa aluksen liikennöintiin liittyvissä kysymyksissä.

3 §

Toimivaltaiset viranomaiset

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

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

4 §

Maksuvelvollinen

Maksuvelvollinen on laivanisäntä ja tulliviranomaisen hyväksymä Suomessa asuva laivanisännän edustaja. Ulkomaille sijoittuneella laivanisännällä tulee olla tulliviranomaisen hyväksymä Suomessa asuva edustaja.

2 luku

Väylämaksun perusteet

5 §

Aluskäynti

Väylämaksu suoritetaan jokaiselta aluskäynniltä aluksen saapuessa ulkomailta Suomeen. Jos alus on kotimaan liikenteessä, väylämaksu suoritetaan aluksen saapuessa suomalaiseen satamaan tai mikäli alus ei käy satamassa, väylämaksu suoritetaan aluksen aloittaessa liikennöintinsä ja niin monta kertaa kuin 2 momentissa säädetään.

Matkustaja-aluksen väylämaksu suoritetaan kuitenkin vain kalenterikuukauden kolmelta ensimmäiseltä aluskäynniltä. Lastialuksen, hinaajan, jäänmurtaajan ja proomun väylämaksu suoritetaan vain kalenterikuukauden ensimmäiseltä aluskäynniltä.

Aluksesta, joka saman matkan aikana poikkeaa Suomessa tapahtuvien lastausten välillä täydentämään lastia lastaus- tai ahtausteknisistä syistä ulkomaan satamassa, suoritetaan väylämaksu vain yhdestä aluskäynnistä.

Väylämaksua ei suoriteta 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.

Jos lastialuksen väylämaksu kalenterikuukauden ensimmäiseltä aluskäynniltä on 13 §:n perusteella suoritettu alennettuna, lastialuksesta suoritetaan väylämaksu myös kalenterikuukauden toiselta aluskäynniltä. Väylämaksua suoritetaan tällöin määrä, joka vastaa 6 §:n perusteella määräytyvän väylämaksun ja alennetun väylämaksun välistä erotusta.

6 §

Väylämaksun määrä

Lastialuksesta, matkustaja-aluksesta, hinaajasta, jäänmurtajasta ja proomusta suoritettava väylämaksu saadaan kertomalla aluksen jäissäkulkukerroin, nettovetoisuus ja väylämaksun yksikköhinta keskenään. Väylämaksu (V) lasketaan kaavalla

$$V = \text{jäissäkulkukerroin} \times \text{nettovetoisuus} \times \text{yksikköhinta}$$

Risteilyaluksesta ja suurnopeusaluksesta suoritettava väylämaksu saadaan kertomalla aluksen nettovetoisuus yksikköhinnalla.

7 §

Jäissäkulkukerroin

Lastialuksen jäissäkulkukerroin (K) lasketaan kertomalla jäissäkulkuindeksi (I) luvulla -0,08833. Kertolaskun tulokseen lisätään luku 1,0618. Jäissäkulkukerroin lasketaan kaavalla

$$K = - 0,08833 \times I + 1,0618$$

Lastialukselle, jonka jäissäkulkuindeksi on 0,7 tai pienempi, jäissäkulkukertoimena käytetään lukua yksi. Lastialukselle, jonka jäissäkulkuindeksi on 10 tai suurempi, jäissäkulkukertoimena käytetään lukua 0,1785.

Matkustaja-aluksen jäissäkulkukerroin (K) lasketaan kertomalla jäissäkulkuindeksi (I) luvulla - 0,10664. Kertolaskun tulokseen lisätään luku 1,0316. Jäissäkulkukerroin lasketaan kaavalla

$$K = - 0,10664 \times I + 1,0316$$

Matkustaja-aluksella, jonka jäissäkulkuindeksi on yksi tai pienempi, jäissäkulkukertoimena käytetään lukua 0,925. Matkustaja-aluksella, jonka jäissäkulkuindeksi on 8 tai suurempi, jäissäkulkuindeksinä käytetään lukua 0,1785.

Jäänmurtajalle ja hinaajalle käytetään jäissäkulkukertoimena lukua 0,1785. Proomulle käytetään jäissäkulkukertoimena lukua yksi.

8 §

Väylämaksun yksikköhinta

Väylämaksun yksikköhinta aluskohtaisesti on seuraava:

Alus	yksikköhinta (euroa)
Lastialus, hinaaja, jäänmurtaja, proomu	6,27
Matkustaja-alus	10,02
Risteilyalus	1,06
Suurnopeusalus	0,3064

9 §

Väylämaksun enimmäismäärä

Väylämaksun enimmäismäärä aluskäynniltä on 109 000 euroa.

Matkustaja-aluksen väylämaksun enimmäismäärä on kuitenkin 37 000 euroa ja risteilyaluksen 45 000 euroa.

Väylämaksua ei suoriteta lastialuksesta siltä osin, kun kalenterivuoden aikana suoritettujen maksujen määrä ylittää 500 000 euroa.

10 §

Alusyhdistelmän väylämaksu

Väylämaksua määrättäessä työnnettävästä proomusta ja työntävästä koneellisesta aluksesta koostuva alusyhdistelmä rinnastetaan lastialukseen, jos alusten muotoilu ja kytkentäjärjestelmä ovat sellaiset, että se pystyy toimimaan yhtenä aluksena.

Alusyhdistelmän jäissäkulkuindeksi määräytyy työntävän aluksen konetehon ja proomun leveyden perusteella. Alusyhdistelmän nettovetoisuus määräytyy proomun sekä työntävän aluksen yhteisen nettovetoisuuden perusteella.

Jos proomua kuljetetaan tavanomaisessa hinauksessa, väylämaksu määrätään erikseen proomusta ja hinaavasta aluksesta.

11 §

Alusta koskevat puutteelliset tiedot

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 aluksen nettovetoisuuden tai leveyden väylämaksun perusteeksi voimassa olevien aluksenmittaussäntöjen mukaisesti

Jos alukselta puuttuu luokitustodistus tai luokitustodistuksesta puuttuu konetehoa koskeva tieto taikka luokitustodistuksessa ilmoitettu konetehto ei vastaa aluksen todellista konetehoa, Merenkululaitos vahvistaa aluksen konetehon väylämaksun perusteeksi.

3 luku

Maksuvapautus ja alennettu väylämaksu

12 §

Aluskäynneistä johtuva maksuvapautus ja maksun lisäys

Lasti-aluksen, matkustaja-aluksen, hinaajan, jäänmurtajan ja proomun väylämaksun yksikköhinta alenee kymmenellä prosentilla jokaista sellaista kalenterikuukaudelta kohden, jolta aluksesta on suoritettu 5 §:n momentin mukainen väylämaksu.

Kun lastialuksesta, matkustaja-aluksesta, hinaajasta, jäänmurtajasta tai proomusta on suoritettu 5 §:n mukaiset väylämaksut kymmeneltä kalenterikuukaudelta, alus on vapautettu saman kalenterivuoden aikana enemmistä väylämaksuista, jos maksun suuruuteen vaikuttavat seikat eivät muutu siten, että aluskäynnin perusteella suoritettava maksu nousee. Jos kuitenkin väylämaksun suuruuteen vaikuttavat seikat muuttuvat siten, että aluskäynnistä suoritettava väylämaksu nousee, aluksesta on suoritettava lisää väylämaksua. Väylämaksua on tällöin suoritettava kalenterivuodelta määrä, joka vastaa muuttuneiden seikkojen perusteella määräytyvää väylämaksua kymmeneltä kalenterikuukaudelta.

13 §

Alennettu väylämaksu lastauskapasiteetin käyttöasteen perusteella

Lastialuksen väylämaksu aluskäynniltä suoritetaan 75 prosentilla alennettuna, kun aluksen lastauskapasiteetin käyttöaste on enintään 15 prosenttia ja 50 prosentilla alennettuna, kun lastauskapasiteetin käyttöaste on yli 15 mutta enintään 30 prosenttia.

Lastauskapasiteetin käyttöaste lasketaan vertaamalla Suomeen tuodun ja Suomesta viedyn lastin yhteenlaskettua määrää tonneina osoittavaa lukua aluksen kuolleeseen painoon. Laskelmassa käytetään aluksen kuolleesta painosta lukua, joka on 90 prosenttia aluksen kuolleesta painosta.

Lastialus voi saada alennuksen enintään yhdeltä aluskäynniltä kalenterikuukautta kohden.

14 §

Alennettu väylämaksu muilla perusteilla

Lastialuksen väylämaksu aluskäynnistä suoritetaan 50 prosentilla alennettuna sekä silloin, kun alus Saimaan kanavalle suuntautuvan matkan yhteydessä samalla tuo ulkomailta lastia Suomen rannikon satamaan, että silloin, kun alus vie lastia ulkomaille Suomen rannikon satamasta.

Lastialuksen väylämaksu aluskäynnistä suoritetaan 75 prosentilla alennettuna silloin, kun alus tuo ulkomailta lastia, joka lastialuksen suureen kokoon liittyvästä pakottavasta syystä johtuen joudutaan kuljettamaan pienemmillä aluksilla tulostatamasta edelleen toiseen suomalaiseen satamaan.

4 luku

Väylämaksun ilmoitusvelvollisuus, määrääminen ja kantaminen

15 §

Väylämaksun ilmoitusvelvollisuus

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

Kun alus saapuu ulkomailta Suomeen, aluksesta on annettava väylämaksuilmoitus siihen tullitoimipaikkaan, jossa aluksen tulokset tapahtuu.

Kun alus on kotimaanliikenteessä, väylämaksuilmoitus on annettava siihen tullitoimipaikkaan, jonka toimialueella olevaan satamaan alus saapuu tai, jonka toimialueella alus aloittaa liikenteensä.

Väylämaksuilmoitus voidaan antaa myös sähköisesti tai muussa automaattiseen tietojenkäsittelyyn soveltuvassa muodossa. Tullihallitus voi antaa tarkempia määräyksiä väylämaksuilmoituksen sisällöstä ja muodosta sekä ilmoitusmenettelystä.

16 §

Väylämaksun maksaminen

Väylämaksu on maksettava 10 päivän kuluessa väylämaksupäätöksen päiväyksestä. Muu kuin tullihallituksen rekisteröimä maksuvelvollinen (käteisasiakas) voi maksaa laskun myös tullitoimipaikkaan.

Rekisteröidyn maksuvelvollisen on maksettava väylämaksu viimeistään väylämaksupäätöksen antamispäivää seuraavan kalenterikuukauden 27. päivä. Jos määräpäivä on pyhäpäivä tai arkilauantai, väylämaksun saa maksaa ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Tullihallitus voi erityisistä syistä määrätä väylämaksun maksettavaksi muuna kuin 2 momentissa säädettyä ajankohtana jonkin maksuvelvollisen osalta.

Jos maksuvelvollinen ei ole saanut väylämaksupäätöstä tiedoksi ennen tässä pykälässä tarkoitetun määräajan päättymistä, väylämaksu on suoritettava väylämaksuilmoituksen mukaisena.

17 §

Rekisteröity maksuvelvollinen

Tullihallitus voi hyväksyä säännöllistä kauppamerenkulkua harjoittavan laivanisännän tai Suomessa asuvan laivanisännän edustajan rekisteröidyksi maksuvelvolliseksi. Rekisteröidyn maksuvelvollisen tulee olla vakavarainen ja asiantunteva, ja sen on voitava antaa tässä laissa tarkoitetut ilmoitukset konekielisessä muodossa siten kuin tullihallitus määrää. Rekisteröidyn maksuvelvollisen on asetettava tullihallitukselle tämän vaatima vakuus.

Jos maksuvelvollisen ei enää voida katsoa täyttävän 1 momentissa rekisteröidylle maksuvelvolliselle säädettyjä edellytyksiä, tullihallitus voi peruuttaa maksuvelvollisen rekisteröinnin.

18 §

Väylämaksun maksaminen etukäteen

Edellä 5 § ja 12 §:ssä säädetty väylämaksut voidaan maksaa etukäteen yhdellä kertaa.

19 §

Arviomaksatus

Jos maksuilmoitusta ei ole annettu tai sitä ei oikaistunakaan voida panna maksatuksen perusteeksi, maksatus on toimitettava arvion mukaan (arviomaksatus). Maksupäätöksessä on tällöin mainittava arvion perusteet.

Ennen arviomaksatusta on maksuvelvolliselle varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

20 §

Maksunkorotus

Väylämaksua voidaan korottaa, jos maksuvelvollinen on:

1) antanut väylämaksun määräämistä varten tarvittavat tiedot puutteellisina taikka 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, jättänyt antamatta tietoja väylämaksun määräämistä varten tai 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.

21 §

Virhemaksu

Jos 21 §:n 1 momentissa tarkoitettu menettely koskee toimenpidettä, jossa väylämaksua ei määrätä maksettavaksi, tai jos väylämaksun määrä on vähäinen eikä maksunkorotusta ole määrätty, virhemaksuna voidaan kantaa vähintään 20 ja enintään 5 000 euroa.

5 luku

Maksunoikaisu maksunsaajan hyväksi ja jälkimaksatus

22 §

Oikaisu maksunsaajan hyväksi

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

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

23 §

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 suorittavaksi.

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

Jälkimaksatus on toimitettava yhdeksän kuukauden kuluessa sitä kohtaan, joka laivanisännän puolesta ilmoittaa aluksen tuloksettäväksi tai toimii kotimaanliikenteessä laivanisännän edustajana, sitä seuraavan kalenterivuoden alusta, jonka aikana väylämaksu tai sen palautus määrättiin tai olisi pitänyt määrätä.

24 §

Maksuvelvollisen kuuleminen

Ennen oikaisua maksunsaajan hyväksi ja ennen jälkimaksatusta on maksuvelvolliselle varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

6 luku

Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi ja muutoksenhaku

25 §

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.

26 §

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.

Käteisasiakkaan on katsottava saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä sinä päivänä, jona väylämaksupäätös on annettu asiakkaalle, tai seitsemäntenä päivänä siitä päivästä, jona väylämaksupäätös on annettu postin kuljetettavaksi. Päätös voidaan antaa tiedoksi saantitodistusmenettelyä käyttämättä, jolloin se katsotaan saadun tiedoksi seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun päätös on annettu postin kuljetettavaksi, jollei muuta näytetä. Päätös voidaan antaa tiedoksi myös henkilökohtaisesti tai rekisteröidylle maksuvelvolliselle sähköisesti. Tällöin päätös katsotaan saadun tiedoksi päätöksen vahvistamispäivää seuraavana arkipäivänä.

Valitusaika on kolme vuotta väylämaksun määräämistä tai sen palauttamista seuraavan kalenterivuoden alusta, kuitenkin aina vähintään 60 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Muuta kuin väylämaksun määräämistä koskevasta päätöksestä valitettaessa valitusaika on 30 päivää päätöksen tiedoksisaannista. Tulliasiamiehen valitusaika on 30 päivää päätöksen tekemisestä.

Merenkululaitoksen tämän lain nojalla antamaan päätökseen haetaan muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

27 §

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.

28 §

Väylämaksun suorittaminen muutoksenhausta riippumatta

Väylämaksu on valituksesta huolimatta maksettava säädettyssä ajassa.

29 §

Palautettavalle määrälle suoritettava korko

Jos väylämaksu on hallinto-oikeuden päätöksellä poistettu tai sitä on alennettu, liikaa maksettu väylämaksu on muutoksenhausta huolimatta palautettava viivytyksettä. Muutoksenhaun johdosta takaisin maksettavalle väylämaksulle maksetaan säädetty korko. Korko lasketaan maksupäivästä. Korkoa ei makseta palautettavalle väylämaksulle, joka on alle 100 euroa.

7 luku

Erinäiset säännökset

30 §

Muut väylämaksun kantamisessa sovellettavat säännökset

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

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

31 §

Ennakkoratkaisu

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

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

Ennakkoratkaisu annetaan määräajaksi ja sitä noudatetaan sitovana hakijan väylämaksatuksessa sinä aikana, jota ratkaisu koskee.

Ennakkoratkaisua koskeva asia on käsiteltävä tullihallituksessa, hallinto-oikeudessa ja korkeimmassa hallinto-oikeudessa kiireellisenä.

32 §

Maksun huojentaminen ja maksunlykkäys

Tullihallitus voi erityisistä syistä hakemuksesta määräämillään ehdoilla alentaa suoritettua tai suoritettavaa väylämaksua, maksunlisäystä, viivekorkoa tai lykkäyksen vuoksi suoritettavaa korkoa tai poistaa sen kokonaan. Valtiovarainministeriö voi kuitenkin ottaa periaatteellisesti tärkeän asian ratkaistavakseen.

Tullihallitus voi erityisistä syistä hakemuksesta myöntää lykkäystä väylämaksun maksamiselle valtiovarainministeriön määräämin ehdoin. Valtiovarainministeriö voi ottaa lykkäysasian ratkaistavakseen.

Tämän pykälän nojalla annettuun päätökseen ei saa valittamalla hakea muutosta.

33 §

Pienin perittävä määrä

Pienin perittävä väylämaksun määrä on 100 euroa.

34 §

Tietojenantovelvollisuus

Maksuvelvollisen on pyydettyessä annettava tulliviranomaiselle väylämaksun kantamista, valvontaa ja tarkastamista varten tarpeellisia tietoja ja asiakirjoja.

35 §

Salassapitovelvollisuus

Väylämaksun huojentamista ja ennakkoratkaisua varten annetut tai esitetyt tiedot ja asiakirjat on pidettävä salassa.

36 §

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.

37 §

Rangaistussäännös

Rangaistuksesta väylämaksun lainvastaisesta välttämisestä tai sen yrittämisestä säädetään rikoslain 29 luvun 1 – 3 §:ssä.

Joka laiminlyö 15 §:n taikka tämän lain nojalla annettujen säännösten tai määräysten mukaisen ilmoitusvelvollisuuden tai muun velvollisuuden taikka muuten rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, väylämaksurikkomuksesta sakkoon.

38 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2006.

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

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

39 §

Siirtymäsäännökset

Väylämaksuun, jonka peruste on syntynyt ennen tämän lain voimaan tuloa, sovelletaan niitä säännöksiä, jotka olivat voimassa ennen tämän lain voimaan tuloa.

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