

VÄYLÄMAKSUJEN UUDISTAMINEN

Työryhmä on esittänyt viisi erityyppistä mallia väylämaksujen määräytymisestä, joista yksi perustuu maksujen ainakin osittaiseen poistamiseen, jolloin väylänhoidon kustannuksia käytännössä katettaisiin myös verovaroin.

Turun kauppakamari katsoo, että alusliikenteen maksujen määräytymisessä on huomioitava kolme tärkeää periaatetta.

- Väylien käyttö ei voi olla kokonaan maksutonta, koska se vääristäisi käytettävää aluskantaa ja käytännössä johtaisi väylänhoidon kustannusten merkittävään kasvuun.
- Väylien käytön kustannuksia tulisi tarkastella kokonaisuutena, eli myös luotsausmaksut on otettava mukaan tarkasteluun.
- Linjaliikenne muodostaa Suomen ulkomaankaupan rungon, eikä käyntikertoihin perustuvista maksuleikkureista voida näin ollen luopua.

Väylien ylläpitokustannuksista puolet syntyy jäänmurrosta. Jäänmurtoon liittyy suuria kiinteitä kustannuksia ja kokonaiskustannuksia vuositasona on erittäin vaikea ennustaa. Tämän johdosta väylämaksut ovat usein ylikatteellisia ja toisaalta riittävän koviin jäätalviin varautuminen pakottaa suuren jäänmurtokapasiteetin ylläpitoon. Väylähoitokustannukset kannattaa jakaa niin, että jäänmurron kustannukset kokonaisuudessaan siirtyy valtion budjettiin ja muun väylänhoidon kustannukset kateetaan väylämaksuilla. Tämä mahdollistaa väylämaksujen alentamisen ja toisaalta todelliset kustannukset on näin helpommin ennustettavissa.

Jäänmurto voidaan rinnastaa liikenneväylien talvikauden ylläpitoon, josta muillakaan liikennemuodoilla ei makseta erikseen. Sen sijaan jäänmurtajien suorittama hinaus on muutettava maksulliseksi. Tämä lisää jäissä paremmin kulkevien alusten käyttöä talviaikaan, mikä pienentää väylänhoidon ylläpitokustannuksia. Toisaalta hinausmaksun periminen on aiheellista, koska hinattavan aluksen polttoainekustannukset alenevat hinauksen ansiosta.

Luotsausmaksut kohdistuvat nyky muodossaan tehottomasti suhteessa siitä syntyviin kustannuksiin, minkä vuoksi niiden määräytymisperusteita on muutettava. Merkittävin ongelma on palvelutuotannon rakenne ja hinnoitteluoikeus. Luotsiliikelaituksen muuttaminen yhtiöksi on synnyttänyt markkinoille täydellisen monopolin, millä aina on yksinomaan haitallisia vaikutuksia sekä tuotannon tehokkuuteen, että hinnoitteluun.

Tärkein toimenpide on avata luotsaus vapaalle kilpailulle, jolloin maksut määräytyvät paremmin todellisten väyläkohtaisten kustannusten perusteella. Tämä on myös paras tapa varmistaa palvelutuotannon kustannustehokkuuden paraneminen sekä markkinoiden innovatiivinen kehittyminen.

Mikäli hallinnollinen monopoli kuitenkin säilytetään, on taksarakennetta ja hinnoitteluprosessia muutettava. Joko luotsausmaksut on perittävä väylämaksujen tapaan niin, että luotsauksen kokonaiskustannukset katetaan samansuuruisilla maksuilla riippumatta väylien pituudesta tai sitten luotsausmaksuista erotetaan kiinteät kustannukset ja muuttuvat kustannukset. Luotsausjärjestelmän ylläpidosta syntyvät kiinteät kustannukset katetaan yhtenäisillä kiinteillä maksuilla, kun taas muuttuvat kustannukset katetaan väyläkohtaisesti vaihtelevilla maksuilla.