

TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖ  
Hallitusneuvos Mikko Ojala

MUISTIO  
8.12.2022

LIITE 1

## **EHDOTUS VALTIONEUVOSTON ASETUKSEKSI ALUEELLISESTA KULJETUSTUESTA VUOSINA 2023–2025**

### **1. Johdanto**

Valtionavustuslain (688/2001) 1 §:n 1 momentin mukaan valtionavustuslaissa säädetään niistä perusteista ja menettelyistä, joita noudatetaan myönnettäessä valtionavustuksia. Saman pykälän 2 momentin mukaan valtionavustuslakia sovelletaan valtion talousarvioon otetusta määrärahasta tai talousarvion ulkopuolella olevan valtion rahaston varoista myönnettävään valtionavustukseen. Valtionavustuslain 8 §:n mukaan tarkempia säännöksiä lain soveltamisalaan kuuluvan valtionavustuksen talousarvion mukaisesta myöntämisestä, maksamisesta ja käytöstä voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

Hallituksen esityksessä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2023 on esitetty alueellisen kuljetustuen myöntämiseen 6 300 000 euron määrärahaa momentille 32.30.44.

Valtionavustuslain nojalla annetun alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2020–2022 annetun valtioneuvoston asetuksen (1193/2020) voimassaolo päättyy 31.12.2022. Asetuksen nojalla voidaan myöntää vuoden 2022 loppuun mennessä alkaneita kuljetuksia koskeva kuljetustuki vielä vuonna 2023. Ehdotetulla valtioneuvoston asetuksella kuljetustukijärjestelmää jatkettaisiin vuoden 2025 loppuun saakka ja asetusta sovellettaisiin kuljetuksiin, jotka alkavat vuosina 2023, 2024 tai 2025. Ehdotettu asetusta vastaisi pääosin vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta. Vuodelle 2023 ehdotettu määräraha on 300 000 euroa korkeampi kuin vuosina 2020–2022. Korotus johtuu kuljetustuen tukialueen laajentamisesta Imatran, Parikkalan, Rautjärven ja Ruokolahden kunnan alueelle. Tukialueen laajennuksen taustalla on varautumisen ministerityöryhmän asettaman itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavia toimenpiteitä selvittäneen työryhmän ehdotus.

#### *Kuljetustukijärjestelmästä*

Kuljetustukea on myönnetty harvaan asutuilla alueilla, eli Itä- ja Pohjois-Suomen NUTS 2 -alueella, sekä Saarijärven–Viitasaaren seutukunnan alueella toimivien pienten ja keskisuurten yritysten pitkän matkan tavarankuljetuksista. Kuljetustukijärjestelmän tavoitteena on alentaa syrjäisten ja harvaan asuttujen alueiden yritysten jalostamien tuotteiden pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuvia lisäkustannuksia ja siten parantaa yritysten kilpailukykyä ja lisätä yritystoimintaa näillä alueilla.

Kun tuote on valmistettu edellä mainituilla alueilla, kuljetustukea on voitu myöntää myös satamatoimintojen tukena, jos tuotteen laivaus on tapahtunut Merikarvian kunnassa tai sen pohjoispuolella sijaitsevista Pohjanlahden satamista tai laivauspaikoista tai Saimaan vesistöalueen satamista tai laivauspaikoista. Satamatoimintojen tuen tarkoitus on kohdentaa kuljetustukea myös niille kuljetuksille, joiden Suomen sisäinen osuus toteutuu osittain vesikuljetuksena maakuljetuksen sijasta. Satamatoimintojen tuen perusteena ovat myös esimerkiksi jääolosuhteista aiheutuvat korkeammat kustannukset käytettäessä pohjoisempina sijaitsevia satamia.

Kuljetustuen suuruus on ollut kuljetusmatkan pituudesta riippuen 9–20 prosenttia auto- tai rautatiekuljetuksen kuljetusmaksusta. Lyhin tukeen oikeuttava kuljetusmatka on ollut 266 km. Jos kuljetuksesta myönnetään myös satamatoimintojen tukea, lyhin tukeen oikeuttava kuljetusmatka on kuitenkin ollut 101 km. Satamatoimintojen tuki puolestaan määräytyy lähetyksen painon perusteella, ja sen määrä on sataman sijainnista riippuen ollut 2 euroa tai 1 euro tonnilta.

Kuljetustuki on harkinnanvarainen valtionavustus. Tuki voidaan jättää myöntämättä esimerkiksi sellaisessa tilanteessa, jossa kyseessä ei katsota olevan varsinainen jalostettu tuote tai jalostusasteen ei katsota olevan riittävä, taikka jos tuen myöntämisellä katsottaisiin olevan muita kuin vähäistä suurempia kilpailua vääristäviä vaikutuksia.

Ympäristönäkökohtien merkityksen kasvaessa yhteiskunnallisen päätöksenteon ja resurssien suuntaamisessa, on myös kuljetustuen tulevaisuuden kehittämisvaihtoehtoja tarkasteltava tämän ulottuvuuden kannalta. Tulevaisuudessa kuljetustukea pyritäänkin kehittämään ympäristönäkökohtia yhä painokkaammin huomioivaan suuntaan. Tämä ei kuitenkaan saa tapahtua tukialueiden yritystoiminnan edellytyksiä kaventavalla tavalla, vaan ennemminkin niin, että tukijärjestelmä palkitsee ympäristöystävällisesti perustelluista kuljetustapavalinnoista.

#### *Ehdotus kuljetustukijärjestelmäksi vuosille 2023–2025*

Kuljetustukijärjestelmään ei esitetä merkittäviä muutoksia, vaan tarkoituksena on, että kuljetustuki säilyisi sisällöltään ja periaatteiltaan ennallaan. Esityksessä on käytännössä kyse kuljetustukijärjestelmän voimassaolon jatkamisesta vuosien 2023, 2024 ja 2025 kuljetusten osalta.

Kuljetustuki on valtiontukea, jonka myöntämisessä on noudatettava Euroopan unionin valtiontukisääntöjä. Kuljetustuen osalta noudatetaan valtiontukien yleistä ryhmäpoikkeusasetusta eli tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annettua komission asetusta (EU) N:o 651/2014 muutoksineen. Kuljetustukeen sovelletaan valtiontukien yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 15 artiklan alueellista toimintatukea koskevia säännöksiä. Artiklan 2 kohdan mukaan voidaan harvaan asutuilla alueilla korvata toimintatukikelpoisilla alueilla tuotettujen tuotteiden lisäkuljetuskustannukset sekä näillä alueilla jatkojalostettujen tuotteiden lisäkuljetuskustannukset. Noudatetun käytännön mukaisesti tukea voidaan myöntää toimintatukikelpoisilla alueilla jatkojalostettujen tuotteiden lisäkuljetuskustannuksiin silloin, kun tuensaaja myös itse harjoittaa tuotantotoimintaa kyseisillä alueilla.

Valtiontukien yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaista alueellista toimintatukea voi myöntää myös ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan kohdassa 18 määritellyille niin sanotuille vaikeuksissa oleville yrityksille. Tämä yksinkertaistaa ja nopeuttaa hakemus käsittelyä. Kuljetustukea ei voi kuitenkaan myöntää esimerkiksi konkurssipesälle, koska tällöin ei toteutuisi kuljetustukijärjestelmän tavoite parantaa pk-yritysten toimintaedellytyksiä alentamalla yritysten pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuvia lisäkustannuksia. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen lisäksi myös taloudelliseen toimintaan myön-

nettävän tuen yleisistä edellytyksistä annetun lain (429/2016) 4 §:n mukaan tukiviranomaisen on yksittäisen tukipäätöksen yhteydessä selvittävä tuettavaan hankkeeseen myönnettävän julkisen rahoituksen määrä sekä hankkeen kokonaisrahoitus, kannattavuus ja kilpailuvaikutukset. Saman lainkohdan mukaan tukea voidaan myöntää vain toimintaan, jolla arvioidaan olevan edellytykset kannattavaan toimintaan lukuun ottamatta tukea, jossa tukiviranomaisella ei ole harkintavaltaa. Valtiontukien yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaista tukea ei voida myöskään myöntää yritykselle, jolle on annettu sellaiseen komission aikaisempaan päätökseen perustuva maksamaton perintämääräys, jossa tuki on julistettu sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi (ns. Deggendorf-ehto, yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 1 artiklan kohta 4 a).

Kuljetustuen piiriin esitettävistä alueista Saarijärven-Viitasaaren seutukunta (Kannonkoski, Karstula, Kinnula, Kivijärvi, Kyyjärvi, Pihtipudas, Saarijärvi, Viitasaari) ei sisälly toimintatukikelpoisiin alueisiin. Imatran, Ruokolahden, Rautjärven ja Parikkalan kunnat eivät myöskään sisälly toimintatukikelpoisiin alueisiin. Tämän johdosta kuljetustuki myönnettäisiin näiden kuntien alueella niin sanottuna de minimis –tukena, eli komission asetuksen (EU) N:o 1407/2013 mukaisena vähämerkityksisenä tukena. De minimis –tukea voidaan yhdelle yritykselle myöntää enintään 200 000 euroa kolmen verovuoden muodostaman jakson aikana. Valtiontukisääntöihin perustuen kuljetustuen piirissä eivät edelleenkään olisi tietyt toimialat, kuten maatalous ja muu alkutuotanto, terästeollisuus, hiiliala, synteettikuituteollisuus ja laivanrakennus.

Kuljetustukipäätösten tekeminen on keskitetty elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetulla valtioneuvoston asetuksella Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen tehtäväksi. Keskitetty tukikäsitteleminen on taannut tehokkaan käsittelyprosessin ja parantanut käsittelyn laatua ja tasapuolisuutta. Käsittelyprosessi onkin tarkoituksenmukaista säilyttää ennallaan.

## 2. Ehdotetun asetuksen sisältö

Ehdotetaan, että valtioneuvosto antaa asetuksen alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2023–2025 seuraavasti:

### 1 luku **Yleiset säännökset**

#### 1 § *Soveltamisala*

Pykälässä säädettäisiin asetuksen soveltamisalasta. Kuljetustukea koskee valtion talousarvion momentti 32.30.44, Alueellinen kuljetustuki. Momentin selvitysosana mukaan kuljetustukea maksetaan harvaan asutuilla alueilla, eli Itä- ja Pohjois-Suomen NUTS 2-alueella, Saarijärven–Viitasaaren seutukunnan sekä Imatran, Ruokolahden, Rautjärven ja Parikkalan kunnan alueella toimivien pienten ja keskisuurten yritysten pitkän matkan tavarankuljetuksista. Selvitysosassa todetaan lisäksi, että kuljetustukijärjestelmän tavoitteena on alentaa syrjäisten ja harvaan asuttujen alueiden yritystoiminnalle pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuvia lisäkustannuksia ja siten ylläpitää ja lisätä yritystoimintaa näillä alueilla.

Ehdotettavan asetuksen lisäksi kuljetustuen osalta noudatettaisiin, mitä valtionavustuslaissa (688/2001) säädetään.

## 2 § *Määritelmät*

Pykälässä määriteltäisiin asetuksessa käytettävät tärkeimmät käsitteet. Määritelmät vastaisivat vuosille 2020–2022 annetun kuljetustukiasetuksen määritelmiä.

## 3 § *Tuen myöntämisen yleiset edellytykset*

Pykälässä säädettäisiin kuljetustuen myöntämisen yleisistä edellytyksistä. Säännöksen 1 momentti vastaisi alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2020–2022 annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädettyä.

Tukea voitaisiin myöntää vain pienten ja keskisuurten yritysten jalostamien tuotteiden Suomen alueella tapahtuvasta kuljetuksesta. Lisäksi kuljetettavalta tuotteelta edellytettäisiin, että kyseessä on jalostettu tuote, jonka arvo on suoritetun jalostusprosessin tuloksena kasvanut. Tukeen oikeuttavaa jalostusta ei olisi pelkkä tavaran purkaminen, lastaaminen, pakkaaminen, varastoiminen tai muu sellainen käsittely, jota ei voida pitää varsinaisena jalostuksena.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, ettei tukea voida myöntää toimintansa lopettaneelle yritykselle eikä konkurssipesälle. Toiminnan lopettaminen on myös yksi valtionavustuslain 22 §:ssä säädetyistä harkinnanvaraisista takaisinperinnän perusteista. Käytännössä kuljetustuki on voimassa olevan asetuksenkin nojalla myönnetty toimintaa harjoittaville yrityksille, eikä tukea ole siten myönnetty konkurssipesille. Selvyyden vuoksi on katsottu kuitenkin tarpeelliseksi lisätä asiaa koskeva säännös asetustasolle. Kuljetustuen tavoitteena on parantaa pk-yritysten toimintaedellytyksiä alentamalla yrityksen pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuvia lisäkustannuksia. Yrityksen lopetettua toimintansa tai toiminnan loppuessa konkurssin seurauksena, ei voida enää katsoa, että kuljetustuen tavoite yritysten toimintaedellytysten tukemisesta voisi toteutua. Näin ollen konkurssipesät ja toimintansa lopettaneet yritykset olisi perusteltua rajata pois kuljetustuen piiristä.

## 4 § *Tuen saaja*

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta vastaavasti siitä, kenelle kuljetustuki voidaan myöntää. Kuljetustuki myönnetään kuljetettavat tuotteet jalostaneelle pienelle tai keskisuurelle yritykselle, joka tavaran lähettäjänä on maksanut kuljetusmaksun. Tuen vaikuttavuuden ja tuen käytön tarkoituksenmukaisuuden kannalta on perusteltua, että tuen saajana on tukeen oikeuttavalla alueella toimiva tuotteen valmistaja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta vastaavasti, että tuen saajan tulee olla pieni tai keskisuuri yritys sekä kuljetuksen alkaessa että tuen myöntöhetkellä. Tuen käytön tarkoituksenmukaisuuden kannalta on tarpeen, että yrityskokoedellytyksen täyttymistä arvioitaisiin myös tuen myöntöhetken osalta ja tuen saajina olisivat vain pk-yritykset. Yrityskoon tarkastelussa noudatettaisiin mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä annettua komission

suositusta (2003/361/EY). Suosituksen 4 artiklan mukaan henkilöstömäärän ja rahamäärien arvojen laskennassa käytettävät tiedot koskevat viimeistä päättynyttä tilikautta, ja ne lasketaan vuosittain. Laskennassa käytetään tilinpäätöshetken tietoja.

#### *5 § Kuljetustuen myöntämisen yleiset esteet*

Pykälässä säädettäisiin kuljetustuen myöntämisen yleisistä esteistä aiempaa kuljetustukiasetusta vastaavasti. Tuen ulkopuolelle rajattaisiin käytetyt tavarat, raaka-aineet sekä sellaiset lähinnä ainestyypiset ja vastaavat tuotteet, joiden jalostusaste on verrattain alhainen ja joiden kuljetuksesta ei sen vuoksi katsota olevan perusteltua myöntää kuljetustukea.

#### *6 § Kuljetustuen myöntämisen toimialakohtaiset esteet*

Pykälässä säädettäisiin kuljetustuen myöntämisen toimialakohtaisista esteistä. Kyseiset toimialat rajautuisivat 6 §:n perusteella kuljetustuen ulkopuolelle silloinkin, kun kuljetustuki 7 §:n 2 momentin perusteella myönnettäisiin vähämerkityksisenä tukena.

Kuljetustuen ulkopuolelle rajatulla maataloudella tarkoitetaan peltoviljelyä, karjataloutta tai muuta tuotantoeläinten pitoa, kasvihuonetuotantoa, puutarha- ja taimitarhaviljelyä, turkistarhausta, hevosten kasvatusta, porotaloutta, mehiläistaloutta, ammattimaista metsästystä, marjastusta ja sienestystä sekä muuta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen liitteessä I tarkoitettujen tuotteiden alkutuotantotoimintaa.

#### *7 § Kuljetustukeen sovellettavat Euroopan unionin valtiontukisäännöt*

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että kuljetustukeen sovelletaan valtiontukien yleistä ryhmäpoikkeusasetusta (651/2014).

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä tilanteista, joissa 1 momentissa säädetystä poiketen kuljetustuki myönnettäisiin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1407/2013 tarkoitettuna vähämerkityksisenä tukena. Tuki myönnettäisiin vähämerkityksisenä tukena silloin, kun tuote on jalostettu Imatran, Kannonkosken, Karstulan, Kinnulan, Kivijärven, Kyyjärven, Parikkalan, Pihtiputaan, Rautjärven, Ruokolahden, Saarijärven tai Viitasaaren kunnassa. Säännös vastaisi muilta osin aiemmassa kuljetustukiasetuksessa säädettyä, mutta säännökseen on lisätty neljä uutta kuntaa eli Imatra, Parikkala, Rautjärvi ja Ruokolahti.

#### *8 § Valtionapuviranomainen*

Pykälässä säädettäisiin, että kuljetustukea koskeva valtionapuviranomainen on elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Toimivaltaisesta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta säädetään elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetussa laissa (897/2009) ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1373/2018). Kuljetustukitukipäätösten tekeminen on keskitetty Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen tehtäväksi ja päätöksenteko olisi myös vuosien 2023–2025 osalta tarkoitettu edelleen säilyttää Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselle keskitettynä tehtävänä.

## 2 luku **Kuljetustuen hakeminen ja myöntäminen**

### 9 § *Tukihakemus*

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta vastaavasti, että tukea haettaisiin sähköisesti siihen tarkoitettuun verkkopalveluun. Kaikki vuosille 2020–2022 annetun kuljetustukiasetuksen nojalla jätetyt kuljetustukihakemukset on tähän mennessä jätetty sähköisesti verkkopalveluun.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hakemuksen mukana toimitettavista asiakirjoista, tiedoista ja selvityksistä. Säännös vastaisi vuosille 2020–2022 annetussa kuljetustukiasetuksessa säädettyä.

### 10 § *Hakuaika*

Pykälässä säädettäisiin kuljetustuen hakuajasta. Pykälä vastaisi aikaisempaa vastaavaa pykälää. Kuljetustukea olisi haettava kolmen kuukauden kuluessa kunkin hakemuskauden päättymisestä.

Pykälän 2 momentin mukaan tuki voitaisiin vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta vastaavasti erityisestä syystä myöntää, vaikka sitä ei olisi haettu säädettyssä ajassa. Erityiseksi syyksi voitaisiin katsoa lähinnä tilanne, jossa hakemuksen ajoissa jättäminen olisi jonkin ennakoimattoman ja hakijasta riippumattoman ylivoimaisen esteen johdosta mahdotonta ja jonka seurauksia hakija ei olisi pystynyt välttämään riittävästä varovaisuudesta huolimatta. Tällaisia esteitä voisivat olla esimerkiksi tapaukset, joissa pienen yrityksen avainhenkilö olisi loukkaantunut tai sairastunut vakavasti eikä hän tai hänen sijaisensa olisi kyennyt toimittamaan hakemusta ajoissa. Lisäksi ylivoimaiseksi esteeksi voitaisiin katsoa muun muassa tietoliikenneverkon laaja toimimattomuus. Ylivoimaisen esteen arviointi olisi aina tapauskohtaista ja siinä tulisi ottaa huomioon muun muassa hakijayrityksen koko ja muut resurssit sekä sen mahdollisuudet esimerkiksi sijaisjärjestelyin varautua hakemuksen toimittamiseen myös niissä tapauksissa, joissa varsinainen avainhenkilö olisi estynyt. Erityiseksi syyksi ei voitaisi katsoa pelkkää unohdusta toimittaa hakemus säädettyssä määräajassa toimivaltaiselle viranomaiselle.

Säännöstä sovellettaessa olisi erityisesti huomioitava se, että ylivoimaisen esteen poistuttua, hakijan olisi toimitettava hakemus ilman aiheutonta viivytystä toimivaltaiselle viranomaiselle.

### 11 § *Tukipäätös ja tuen vähimmäis- ja enimmäismäärä*

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta vastaavasti, että kuljetustuki myönnetään hakemuskausittain jälkikäteen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tuki voidaan myöntää, jos myönnettävä kuljetustuki on vähintään 1 000 euroa hakemuskaudessa. Kuljetustuen perusteeksi hyväksyttävistä kustannuksista säädettäisiin asetuksen 14 §:ssä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin yhdelle yritykselle myönnettävän kuljetustuen hakemuskaussittaisesta enimmäismäärästä. Enimmäismäärä vastaisi vuosille 2020–2022 annetussa kuljetustukiasetuksessa säädettyä enimmäismäärää ja olisi 500 000 euroa hakemuskaudessa.

### 3 luku **Rautatie- ja maantiekuljetusten tukeminen**

#### 12 § *Soveltamisalue*

Pykälässä säädettäisiin kuljetustuen tukikelpoisesta alueesta rautatie- ja maantiekuljetuksissa. Soveltamisaluetta ehdotetaan laajennettavan vuosille 2020–2022 annettuun kuljetustukiasetukseen verrattuna niin, että myös seuraavat kunnat kuuluisivat tukikelpoiseen alueeseen: Imatra, Parikkala, Rautjärvi ja Ruokolahti. Tukialueen laajennuksen taustalla on varautumisen ministerityöryhmän asettaman itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavia toimenpiteitä selvittäneen työryhmän ehdotus.

#### 13 § *Tuen myöntämisen edellytykset*

Pykälässä säädettäisiin tuen myöntämisen edellytyksistä. Pykälän sisältö vastaisi vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta.

#### 14 § *Hyväksyttävät kustannukset*

Pykälässä säädettäisiin rautatie- ja maantiekuljetusten hyväksyttävistä kustannuksista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta vastaavasti, että tuki voitaisiin myöntää rahasuorituksena suoritetusta kuljetusmaksusta mahdollisine rahdinlisineen tai lisämaksuineen. Rahdinlisät ja lisämaksut olisivat tukikelpoisia vain, jos ne kytkeytyvät kiinteästi kyseiseen kuljetukseen ja ovat tarpeellisia ja perusteltuja kuljetuksen asianmukaisen suorittamisen kannalta.

Lisäksi 1 momentissa säädettäisiin vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta vastaavasti, että tuen perusteeksi hyväksyttäisiin vain sellaiset kuljetuskustannukset, jotka määräytyvät kuljetettavan tuotteen painon ja kuljetusmatkan perusteella. Tuotteen painona voidaan käyttää kuljetettavan tuotteen todellista painoa tai rahdituspainoa, jolla tarkoitetaan kuljetuksen hinnan määrittelyyn tarvittavaa laskennallista massaa. Rahdituspainoa voidaan käyttää rahditusperusteena esimerkiksi silloin, jos todellinen paino ei ole lähetyksen tilavuuden tai kuormattavuuden vuoksi järkevä hinnoitteluperuste. Näin voi olla esimerkiksi silloin, jos painoltaan kevyt rahti vie paljon tilaa. Säännöksellä rajattaisiin kuljetustuen perusteeksi hyväksyttävien kustannusten ulkopuolelle käytännössä pienimmät kiinteähintaiset kuljetukset.

Pykälän 2 momentin mukaisesti tukikelpoiseiin kustannuksiin ei kuuluisi arvonlisävero eikä muut verot ja maksut, jotka eivät jää tuensaajan lopullisiksi kustannuksiksi. Momentin sisältö vastaisi vuosille 2020–2022 annetussa kuljetustukiasetuksessa säädettyä.

Pykälän 3 momentin mukaisesti tuen piiriin voitaisiin hyväksyä menoja enintään vastaavanlaisissa kuljetuksissa yleisesti sovellettavan hintatason mukaisesti. Säännöksen tarkoitus on varmistaa tuen piiriin hyväksyttävien kuljetusmaksujen kohtuullisuutta ja

asianmukaisuutta. Pykälän 3 momentti vastaisi vuosille 2020–2022 annetussa kuljetustukiasetuksessa säädettyä.

#### 15 § *Kuljetus yrityksen omalla kalustolla*

Pykälä vastaisi vuosille 2020–2022 annetussa kuljetustukiasetuksessa säädettyä. Pykälän 1 momentin mukaan kuljetustukea ei myönnettäisi yrityksen omalla kuljetuskalustolla suoritetuista kuljetuksista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että sellaisessa tilanteessa, jossa kuljetuksen lähtöpaikalta ei ole rautatie- tai maantiekuljetusyhteyttä, hyväksytään yrityksen omalla kalustolla suoritetun kuljetuksen kuljetusmatka lähimmälle sellaiselle paikalle, josta on mainittu jatkokuljetusyhteys, kuljetustukiprosentin määräytymisessä huomioon otettavaksi matkaksi. Tällaisessakaan tapauksessa tukea ei kuitenkaan myönnettäisi oman kuljetuksen osuudesta syntyvistä kustannuksista.

#### 16 § *Kuljetustuen määrä*

Pykälässä säädettäisiin kuljetustuen määrästä, eli kuljetusmatkan perusteella määräytyvästä tuen prosenttiosuudesta rautatie- ja maantiekuljetuksissa. Pykälän 1 momentissa olisi tukiprosenttitaulukko, jossa kuljetusmatkan pituus määrittää tukiprosentin, jonka mukaisesti kuljetustuki myönnetään hyväksyttävistä kustannuksista. Taulukko vastaisi asiallisesti vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta, vaikka sitä ehdotetaankin tarkennettavan. Valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2023 alueelliseen kuljetustukeen osoitettu määräraha on 300 000 euroa suurempi kuin vuodelle 2022 osoitettu määräraha. Korotus johtuu kuljetustuen tukialueen laajentamisesta Imatran, Parikkalan, Rautjärven ja Ruokolahden kunnan alueelle. Määrärahan korotuksen arvioidaan kattavan tukialueen laajennuksesta aiheutuvat kustannukset. Tukiprosentteihin ei ehdoteta muutoksia, vaan ne pysyisivät samana kuin vuosille 2020–2022 annetussa kuljetustukiasetuksessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta vastaavasti niin sanottuna pohjoiskalottikuljetuksena myönnettävän kuljetustuen vähimmäismatkan määräytymisestä. Pohjoiskalottikuljetuksella tarkoitettaisiin Suomen Pohjoiskalotilta alkavaa kuljetusta, joka suuntautuu muualle Pohjoiskalotille tai sen kautta edelleen kuljetettavaksi. Erityinen piirre vähimmäismatkan määräytymisessä pohjoiskalottikuljetuksissa olisi, että kuljetustuen edellyttämää 266 kilometrin vähimmäismatkaa laskettaessa mukaan luettaisiin myös muualla kuin Suomen Pohjoiskalotilla tapahtuva kuljetus. Jos näin laskettu kokonaiskuljetusmatka olisi 266 kilometriä tai enemmän, mutta Suomen puolella tapahtunut kuljetus olisi alle 266 kilometriä, tukiprosentti määräytyisi alimman portaan eli 266 kilometrin mukaan. Kuljetustukea voitaisiin pohjoiskalottikuljetuksissa, kuten muussakin kuljetustuessa, myöntää vain Suomen alueella tapahtuneen kuljetuksen ja siihen kohdistuvan kuljetusmaksun osalta.

### 4 luku **Satamatoimintojen tukeminen**

#### 17 § *Soveltamisalue*

Pykälässä säädettäisiin satamatoimintojen tukena myönnettävän kuljetustuen soveltamisalueesta. Satamatoimintojen tuen soveltamisalue, eli alue, jossa tapahtuvien satamatoimintojen perusteella voidaan myöntää kuljetustukea, vastaisi vuosille 2020–2022 annetussa kuljetustukiasetuksessa säädettyä.

#### 18 § *Kuljetustuen määrä satamatoimintoihin*

Pykälän 1 ja 2 momenteissa säädettäisiin satamatoimintojen tuen määrästä vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta vastaavasti. Koska valtion talousarviossa on esitetty lisämäärärahaa vain tukialueen laajennuksen osalta, pysyisi satamatoimintoihin myönnettävän kuljetustuen määrä samalla tasolla kuin vuosille 2020–2022 annetussa kuljetustukiasetuksessa. Satamatoimintoihin tuki myönnettäisiin edelleen lähetyksen painon perusteella.

#### 19 § *Satamatoimintoihin liittyvä kuljetus*

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rautatie- ja maantiekuljetuksesta myönnettävän kuljetustuen määrästä niissä tapauksissa, joissa rautatie- ja maantiekuljetukseen liittyy 17§:ssä tarkoitettuja satamatoimintoja, joista myönnetään satamatoimintojen tukea. Satamatoimintoihin liittyvän rautatie- ja maantiekuljetuksen kuljetustuki ei siis määräytyisi 16 §:n 1 momentin mukaisen prosenttitaulukon perusteella, vaan se määräytyisi 19 §:n 1 momentin mukaisen prosenttitaulukon perusteella. Taulukot poikkeaisivat toisistaan vähimmäismatkan pituuden osalta. Säännös vastaisi asiallisesti vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta, vaikka taulukkoa ehdotetaankin tarkennettavan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että omalla kalustolla tapahtuviin satamatoimintoihin liittyviin kuljetuksiin sovellettaisiin 15 §:ää. Säännös vastaisi asiallisesti vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta, vaikka sanamuotoa ehdotetaankin hieman tiivistettävän.

### 5 luku **Voimaantulo**

#### 20 § *Voimaantulo*

Pykälässä säädettäisiin asetuksen voimaantulosta. Asetus tulisi voimaan 1.1.2023 ja sitä sovellettaisiin kuljetuksiin, jotka alkaisivat vuosien 2023–2025 aikana.

### **3. Ehdotuksen vaikutukset**

#### *Vaikutukset viranomaisten toimintaan*

Ehdotetulla asetuksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Kuljetustukihakemusten käsittely on keskitetty Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukseen. Käsittelyn keskittäminen yhteen ELY-keskukseen olisi edelleen perusteltua käsittelyprosessin tehokkuuden näkökulmasta ja keskitetty käsittely on myös parantanut käsittelyn laatua ja edistänyt hakijoiden tasapuolista kohtelua.

### *Vaikutukset yritysten toimintaan*

Kuljetustukea on vuosien 2020–2022 aikana myönnetty vuosittain noin 240 pienelle ja keskisuurelle yritykselle. Tuen saajien määrän arvioidaan kasvavan jonkin verran tukialueen laajenuksen myötä. Kuljetustukea myöntämällä parannetaan osaltaan sellaisten harvaan asuttujen alueiden pienten ja keskisuurten yritysten toimintaedellytyksiä, jotka myyvät jalostamiaan tuotteita lähialuetta laajemmille markkinoille ja joiden tuotteiden kuljetuksista siten aiheutuu enemmän kustannuksia kuin lähempänä markkinoita toimiville yrityksille.

### *Taloudelliset vaikutukset*

Kuljetustuen myöntämiseen käytetään valtion talousarvion momentin 32.30.44 mukaista määrärahaa. Vuoden 2023 talousarvioesityksessään hallitus on esittänyt momentin määrärahasi 6 300 000 euroa. Vuodelle 2023 ehdotettu määräraha on 300 000 euroa korkeampi kuin vuosina 2020–2022. Korotus johtuu kuljetustuen tukialueen laajentamisesta Imatran, Parikkalan, Rautjärven ja Ruokolahden kunnan alueelle.

Seuraavassa taulukossa on esitetty myönnetyn kuljetustuen ja tuenhakijoiden määrä vuonna 2021 aiheutuneiden kuljetuskustannusten osalta ELY-keskusalueittain:

<b>ELY-keskus</b>	<b>kpl</b>	<b>euroa</b>
Etelä-Savo	14	155 962
Kainuu	11	650 481
Keski-Pohjanmaa	9	378 113
Keski-Suomi	12	180 769
Lappi	32	552 915
Pohjois-Karjala	43	1 207 682
Pohjois-Pohjanmaa	72	1 897 691
Pohjois-Savo	34	932 180
<b>Yhteensä</b>	<b>227</b>	<b>5 955 793</b>

Tukityypeittäin vuodelta 2021 myönnetty kuljetustuki jakautui seuraavasti:

- Autokuljetusten tuki 5 791 437 euroa
- Rautatiekuljetusten tuki 69 526 euroa
- Satamatoimintojen tuki 94 830 euroa

Kuljetustukea saavien yritysten lukumäärä on ollut vuosittain noin 240 kpl.

Kuljetuskustannukset ovat nousseet muun muassa polttoaineiden hinnan nousun seurauksena vuonna 2022 verrattuna aikaisempiin vuosiin. Kuljetuskustannusten nousu saattaa jatkossa aiheuttaa korotuspaineita kuljetustuen määrärahaan.

#### 4. Valmistelu ja lausuntopalaute

Asetusehdotus on valmisteltu työ- ja elinkeinoministeriössä virkatyönä.

Ehdotuksesta pyydettiin lausunto valtiovarainministeriöltä, Etelä-Savon ELY-keskukselta, Hämeen ELY-keskukselta, Keski-Suomen ELY-keskukselta ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselta. Asetusehdotukseen oli mahdollisuus antaa lausuntoja lausuntopalvelu.fi –sivustolla 11.10.–1.11.2022. Lausuntokierrokselle varattuun normaalia lyhyempään aikaan vaikutti, että asetusehdotus vastaa sisällöltään pääosin vuosille 2020–2022 annettua kuljetustukiasetusta.

Lausuntoja saatiin yhteensä yhdeksän kappaletta seuraavilta tahoilta: Etelä-Karjalan kauppakamari, Etelä-Karjalan liitto, Etelä-Savon maakuntaliitto, Joensuun kaupunki, Kainuun liitto, Pohjois-Karjalan kauppakamari, Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Pohjois-Karjalan Yrittäjät ry ja Pohjois-Savon liitto. Lisäksi valtiovarainministeriö ilmoitti, ettei sillä ole lausuttavaa.

Kuljetustukijärjestelmää pidettiin lausunnoissa tärkeänä ja sen jatkaminen sai kannatusta.

Kahdeksassa lausunnossa esitettiin, että alueellisen kuljetustuen tulisi olla kaksisuuntaista siten että tuen myöntäminen olisi mahdollista myös yritysten tuotannossaan tarvitsemien raaka-aineiden ja puolivalmisteiden kuljetuskustannusten nousun kompensoimiseksi. Lausunnossaan Pohjois-Savon liitto on todennut, että olisi perusteltua ottaa, ainakin väliaikaisena tukimuotona, käyttöön huoltovarmuuden kannalta kriittisten alojen raaka-ainekuljetusten tuki. Sen kohteina tulisi liiton mukaan olla ainakin energia- ja elintarviketoimialat. Seitsemässä lausunnossa esitettiin, että kuljetustukea laajennettaisiin Saimaan kanavaa kuljetuksiin käyttäneisiin yrityksiin.

Kuljetustukea myönnetään pääsääntöisesti valtioneukien yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 15 artiklan 2 kohdan nojalla. Kyseisen kohdan mukaan alueellisilla toimintatukiohjelmilla voidaan harvaan asutuilla alueilla korvata toimintatukikelpoisilla alueilla tuotettujen tuotteiden lisäkuljetuskustannukset sekä näillä alueilla jatkojalostettujen tuotteiden lisäkuljetuskustannukset. Kuljetustuen myöntäminen raaka-aineiden kuljettamiseen ei siten ole mahdollista ryhmäpoikkeusasetuksen 15 artiklan nojalla. Raaka-ainekuljetuksiin tai Saimaan kanavaa kuljetuksiin käyttäneille suurille yrityksille tarkoitettu tuki poikkeaisi myös perusteellisesti nykyisestä pienten ja keskisuurten yritysten jalostamien tuotteiden kuljetukseen tarkoitettua kuljetustukijärjestelmästä. Tällaisen kustannustukityyppisen tukimuodon käyttöönoton edellytyksiä selvitetäänkin erillään kuljetustuesta.

Kahdeksassa lausunnossa ehdotettiin, että kuljetustukeen osoitettavien myöntövaltuuksien tulisi olla valtion budjetissa riittävät suhteessa äkillisesti muuttuneen toimintaympäristön aiheuttamiin lisäkustannuksiin yrityksille. Valtion vuoden 2023 talousarvioehdotuksessa kuljetustukeen on varattu 6 300 000 euroa. Määrän arvioidaan riittävän tuen kriteerit täyttävien yritysten kuljetusten tukemiseen ehdotetun asetuksen mukaisesti, vaikkakin kuljetuskustannusten kehitykseen liittyy suuria epävarmuuksia.

Pohjois-Savon liitto on katsonut lausunnossaan, että asetuksessa esitetty kuljetustuen soveltamisalueen laajentaminen eräisiin Kaakkois-Suomen kuntiin tulisi toteuttaa lisäämällä kokonaisrahoitusta, ei pienentämällä aiemmin tuen piiriin kuuluneiden alueiden tukitasoa. Asetusehdotuksella ei esitetä pienennettävän aiemmin tuen piiriin kuuluneiden alueiden tukitasoa, vaan tukialueen laajennuksesta aiheutuvat kustannukset on tarkoitus kattaa aiempaa 300 000 euroa suuremmalla kuljetustuen määrärahalla.

Asetusehdotus on ollut tarkastettavana oikeusministeriön laintarkastuksessa.

## **5. Voimaantulo**

Ehdotetaan, että asetus tulee voimaan 1.1.2023. Ehdotetaan, että asetusta sovellettaisiin kuljetuksiin, jotka alkavat vuosien 2023–2025 aikana.