



EHDOTUS VALTIONEUVOSTON ASETUKSEKSI ALUEELLISESTA KULJETUSTUESTA VUOSINA 2026–2028

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 2026 on esitetty alueellisen kuljetustuen myöntämiseen 3 700 000 euron määrärahaa momentille 32.30.44. Valtionavustuslain nojalla alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2023–2025 annettun valtioneuvoston asetuksen (1015/2022) nojalla voidaan myöntää vuoden 2025 loppuun mennessä alkaneita kuljetuksia koskeva kuljetustuki vielä vuonna 2026. Ehdotetulla valtioneuvoston asetuksella kuljetustukijärjestelmää jatkettaisiin vuoden 2028 loppuun saakka ja asetusta sovellettaisiin kuljetuksiin, jotka alkavat vuosina 2026, 2027 tai 2028. Ehdotettu asetus vastaisi pääosin vuosille 2023–2025 annettua kuljetustukiasetusta. Valtion talousarvioehdotuksessa vuodelle 2026 ehdotettu määräraha on 1 600 000 euroa pienempi kuin vuonna 2025. Myös vuoden 2025 määräraha pieneni vuoteen 2024 verrattuna 1 000 000 euroa. Kuljetustuen määrärahan vähentäminen on osa valtion talousarvion säästötoimia.

Kuljetustukijärjestelmästä

Kuljetustukea on myönnetty harvaan asutuilla alueilla, eli sitä on myönnetty Lapin, Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun, Pohjois-Karjalan, Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Keski-Pohjanmaan maakunnan, Saarijärven-Viitasaaren seutukunnan sekä Imatran, Ruokolahden, Rautjärven ja Parikkalan kunnan alueella toimivien pienten ja keskisuurten yritysten jalostamien tuotteiden pitkän matkan kuljetuksista. Kun tuote on jalostettu edellä mainitulla alueella, kuljetustukea voidaan myöntää myös satamatoiminnoista, jotka tapahtuvat Merikarvian

kunnassa tai sen pohjoispuolella sijaitsevassa Pohjanlahden satamassa tai laivauspaikassa taikka Saimaan vesistöalueen satamassa tai laivauspaikassa.

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. 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.

Maantie- ja rautatiekuljetuksen tuki on ollut vuosina 2023–2025 matkan pituudesta riippuen 9–20 % maksetusta kuljetusmaksusta. Lyhin tukeen oikeuttava kuljetusmatka on ollut 266 km. Jos kuljetuksesta myönnetään myös satamatoimintojen tukea, lyhin tukeen oikeuttava kuljetusmatka on kuitenkin ollut 101 kilometriä. Satamatoimintojen tuki on sataman sijainnista riippuen ollut yksi tai kaksi euroa laivattua tonnia kohden.

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.

Ehdotus kuljetustukijärjestelmäksi vuosille 2026–2028

Valtion talousarvion säästötoimien johdosta kuljetustukijärjestelmään ehdotetaan muutoksia tukiprosentteihin sekä alimman myönnettävän tuen määrään. Valtion aluehallintouudistuksen vuoksi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset lakkautetaan ja niiden sijaan perustetaan kymmenen elinvoimakeskusta. Tämän muutoksen vuoksi asetukseen tulee myös teknisiä muutoksia. Kuljetustukijärjestelmään itsessään ei esitetä merkittäviä muutoksia, vaan tarkoituksena on, että kuljetustuki säilyisi sisällöltään ja periaatteiltaan ennallaan. Esityksessä on käytännössä kyse kuljetustukijärjestelmän voimassaolon jatkamisesta vuosien 2026, 2027 ja 2028 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 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 hakemuskäsittelyä. Kuljetustukea ei voi kuitenkaan myöntää esimerkiksi konkurssipesälle eikä toimintansa lopettaneelle yritykselle, sillä tällöin ei toteutuisi kuljetustukijärjestelmän tavoite parantaa pk-yritysten toimintaedellytyksiä alentamalla yritysten pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuvia lisäkustannuksia. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen lisäksi myös taloudelliseen toimintaan myönnettävän tuen yleisistä edellytyksistä annetun lain (429/2016) 4 §:n mukaan tukiviranomaisen on yksittäisen tukipäätöksen yhteydessä selvitettävä 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 lukuun ottamatta tukiohjelmiä tiettyjen luonnonmullistusten aiheuttaman vahingon korvaamiseksi (ns. Deggendorf-ehto, yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 1 artiklan kohta 4 a). Kuljetustuen piiriin sisällyvistä 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) 2023/2831 mukaisena vähämerkityksisenä tukena. De minimis -tukea voidaan yhdelle yritykselle myöntää enintään 300 000 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.

Nykyisin kuljetustukipäätösten tekeminen on keskitetty Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tehtäväksi. Käsittelyprosessi onkin tarkoituksenmukaista säilyttää keskitettynä siten, että kuljetustukipäätökset tehtäisiin jatkossa Pohjois-Suomen elinvoimakeskuksessa.

2. Ehdotetun asetuksen sisältö

Ehdotetaan, että valtioneuvosto antaa asetuksen alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2026–2028 seuraavasti:

1 luku **Yleiset säännökset**

1 § Soveltamisala

Pykälässä säädettäisiin asetuksen soveltamisalasta. Kuljetustukea koskee valtion talousarvion momentti 32.30.44, Alueellinen kuljetustuki. Momentin selvitysosan 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 parantaa yritysten kilpailukykyä 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 2023–2025 annetun kuljetustukiasetuksen määritelmiä.

3 § Tuen myöntämisen yleiset edellytykset

Pykälässä säädettäisiin kuljetustuen myöntämisen yleisistä edellytyksistä. Säännöksen 1 momentti vastaisi alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2023–2025 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 suoritettuna 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. 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 on perusteltua rajata pois kuljetustuen piiristä.

4 § Tuen saaja

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vuosille 2023–2025 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 samalla tavalla kuin vuosina 2023–2025, 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 rahamääräisten 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 vuosien 2023–2025 kuljetustukiasetusta vastaavasti. 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 valtioneuvoston päätökset

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että kuljetustukeen sovelletaan valtioneuvoston päätösten 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) 2023/2831 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.

8 § Valtionapuviranomainen

Pykälässä säädettäisiin, että toimivaltainen kuljetustuen valtionapuviranomainen olisi Pohjois-Suomen elinvoimakeskus.

2 luku Kuljetustuen hakeminen ja myöntäminen

9 § Tukihakemus

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että tukea haettaisiin sähköisesti siihen tarkoitettuun verkkopalveluun. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hakemuksen mukana toimitettavista asiakirjoista, tiedoista ja selvityksistä. Pykälä vastaisi vuosille 2023–2025 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 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 edelleen, että kuljetustuki myönnetään hakemuskausittain jälkikäteen. Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että tuki voidaan myöntää, jos myönnettävä kuljetustuki on vähintään 5 000 euroa hakemuskaudessa aiemman määrän ollessa 1 000 euroa hakemuskaudessa. Kuljetustuen perusteeksi hyväksyttävistä kustannuksista säädettäisiin asetuksen 14 §:ssä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin yhdelle yritykselle myönnettävän kuljetustuen hakemuskausittaisesta enimmäismäärästä. Enimmäismäärä vastaisi vuosille 2023–2025 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. Soveltamisalueen ehdotetaan pysyvän samana kuin vuosien 2023–2025 kuljetustukiasetuksessa.

13 § Tuen myöntämisen edellytykset

Pykälässä säädettäisiin tuen myöntämisen edellytyksistä. Pykälän sisältö vastaisi aiempaa kuljetustukiasetusta.

14 § Hyväksyttävät kustannukset

Pykälässä säädettäisiin rautatie- ja maantiekuljetusten hyväksyttävistä kustannuksista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin voimassa olevaa 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 voimassa olevaa 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 tukikelpoisiin kustannuksiin ei kuuluisi arvonlisävero eikä muut verot ja maksut, jotka eivät jää tuensaajan lopullisiksi kustannuksiksi. Momentin sisältö vastaisi vuosille 2023–2025 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 2023–2025 annetussa kuljetustukiasetuksessa säädettyä.

15 § Kuljetus yrityksen omalla kalustolla

Pykälä vastaisi vuosille 2023–2025 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 suoritettujen kuljetusten 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. Valtion vuoden 2026 talousarviovalmistelussa linjattu 1 600 000 euron tasoleikkaus kuljetustukeen otetaan huomioon kuljetustukiasetuksessa vuosille 2026–2028. Valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2026 alueelliseen kuljetustukeen esitetty määräraha on 1 600 000 euroa pienempi kuin vuodelle 2025 osoitettu 5 300 000 euron määräraha. Ehdotettu 3 700 000 euron määräraha ja aiemmilta vuosilta siirtyvät määrärahat huomioiden tukiprosentteja ehdotetaan muutettavaksi niin, että kuljetetun matkan ollessa 266–400 km tukiprosentti on 7 aiemman 9 sijasta, kuljetetun matkan ollessa yli 400 km tukiprosentti on 10 aiemman 13 sijasta, kuljetetun matkan ollessa yli 600 km tukiprosentti on 13 aiemman 17 sijasta ja kuljetetun matkan ollessa yli 800 km tukiprosentti on 15 aiemman 20 sijasta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vuosille 2023–2025 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 § Satamatoimintojen tuen soveltamisalue

Pykälässä säädettäisiin satamatoimintojen tukena myönnettävän kuljetustuen soveltamisalueesta. Satamatoimintojen tuen soveltamisalue, eli alue, jossa tapahtuvien satamatoimintojen perusteella voidaan myöntää kuljetustukea, vastaisi vuosille 2023–2025 annetussa kuljetustukiasetuksessa säädettyä.

18 § Kuljetustuen määrä satamatoimintoihin

Pykälän 1 ja 2 momenteissa säädettäisiin satamatoimintojen tuen määrästä vuosille 2023–2025 annettua kuljetustukiasetusta vastaavasti. 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 taulukon perusteella, vaan se määräytyisi 19 §:n 1 momentin mukaisen taulukon perusteella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että omalla kalustolla tapahtuviin satamatoimintoihin liittyviin kuljetuksiin sovellettaisiin 15 §:ää.

Valtion vuoden 2026 talousarvioehdotuksen säästötoimien vuoksi satamatoimintoihin liittyvien kuljetusten tukiprosentit laskisivat nykyiseen verrattuna. Tukiprosentteja ehdotetaan muutettavaksi niin, että kuljetetun matkan ollessa 101–400 km tukiprosentti on 7 aiemman 9 sijasta, kuljetetun matkan ollessa yli 400 km tukiprosentti on 10 aiemman 13 sijasta, kuljetetun matkan ollessa yli 600 km

tukiprosentti on 13 aiemman 17 sijasta ja kuljetetun matkan ollessa yli 800 km tukiprosentti on 15 aiemman 20 sijasta.

5 luku **Voimaantulo**

20 § Voimaantulo

Pykälässä säädettäisiin asetuksen voimaantulosta. Asetus tulisi voimaan 1.1.2026 ja sitä sovellettaisiin kuljetuksiin, jotka alkaisivat vuosien 2026–2028 aikana.

3. Ehdotuksen vaikutukset

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotetulla asetuksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Kuljetustukihakemuksia ei nyt ehdotetun asetuksen nojalla enää käsiteltäisi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksessa, vaan tehtävä siirtyisi valtion aluehallintouudistuksen myötä perustettavan Pohjois-Suomen elinvoimakeskukseen hoidettavaksi.

Vaikutukset yritysten toimintaan

Kuljetustukea on vuosien 2023–2025 aikana myönnetty vuosittain noin 240 pienelle ja keskisuurelle yritykselle. Tukiprosenttien alentaminen kohdistuu laajasti lähes kaikkiin tuensaajiin, minkä lisäksi tuen alarajan nostaminen 5000 euroon johtaa siihen, että arviolta 100 tuensaajaa jäisi tulevaisuudessa ilman kuljetustukea. Valtion talousarvioehdotuksen säästöjä ei ole kohdistettu satamatoimintojen tukeen, koska siitä aiheutuvat kustannukset ovat hyvin pienet ja siihen kohdistuvilla säästöillä ei olisi juurikaan vaikutusta valtiontalouteen. Satamatoimintojen tuen ansiosta yritykset voivat myös valita tarkoituksenmukaisimman kuljetustavan eli rautatie-, maantie- tai laivakuljetuksen, jolloin tuki säilyy kuljetustapaneutraalina.

Kuljetustukea myöntämällä parannetaan osaltaan sellaisten harvaan asuttujen alueiden pienten ja keskisuurten yritysten kilpailukykyä ja 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 ja vuoden 2026 talousarvioesityksessään hallitus on esittänyt momentin määrärahaksi 3 700 000 euroa. Tämän lisäksi kuljetustukien myöntämiseen voidaan käyttää aiemmilta vuosilta siirtyviä määrärahoja.

Seuraavassa taulukossa on esitetty myönnetyn kuljetustuen ja tuenhakijoiden määrä vuonna 2024 aiheutuneiden kuljetuskustannusten osalta ELY-keskusalueittain:

ELY-keskus	kpl	euroa
Etelä-Karjala	2	19 633
Etelä-Savo	15	130 253
Kainuu	11	258 311
Keski-Pohjanmaa	13	442 049
Keski-Suomi	11	313 881
Lappi	33	504 846
Pohjois-Karjala	42	1 107 819
Pohjois-Pohjanmaa	76	1 856 611
Pohjois-Savo	36	715 770
Yhteensä	239	5 349 173

4. Valmistelu ja lausuntopalaute

Asetusehdotus on valmisteltu virkatyönä työ- elinkeinoministeriössä.

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 9.10.–6.11.2025. Lausuntokierrokselle varattuun normaalia lyhyempään aikaan vaikutti se, että asetus pysyy sisällöllisesti lähes ennallaan ja asetuksen vaikutukset kohdistuvat vain pieneen määrään yrityksiä. Myös kuljetustukeen käytössä oleva määräraha on pieni, joten vaikutukset ovat suppeat. Asetus on myös helposti omaksuttavissa, koska se pysyy sisällöllisesti lähes ennallaan.

Lausuntoja saatiin yhteensä neljä kappaletta seuraavilta tahoilta: Meri–Lapin kehittämiskeskus ry, Lapin kauppakamari, Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä sekä valtiovarainministeriö. Meri–Lapin kehittämiskeskus ry:n lausunto on valmisteltu yhdessä Meri–Lapin, Tornionlaakson ja Tunturi–Lapin seutukuntien kanssa. Lapin kauppakamarin lausunto on valmisteltu yhteistyössä Oulun kauppakamarin kanssa.

Valtiovarainministeriö antoi lausunnon, jonka mukaan sillä ei ole lausuttavaa asetusehdotuksen johdosta. Kolme muuta lausunnonantajaa edustavat Pohjois-Suomea, joten lausunnoissa on samansuuntaista palautetta, jossa korostetaan tuen merkittävyyttä pohjoisessa toimiville tuotantoyrityksille. Kuljetustukijärjestelmää pidettiin kaikissa lausunnoissa tärkeänä, joten sen jatkaminen sai kannatusta. Näissä lausunnoissa otettiin esiin myös Ruotsin vastaava

järjestelmä, jossa tukijärjestelmä painottaa pohjoisia alueita, tukiprosentit ja kuljetustuen määrä ovat suuremmat sekä toimialarajaukset on räätälöity tarkemmin tukialueen yritysten tarpeisiin. Vertailussa on kiinnitetty huomiota siihen, että Pohjois-Suomen yritysten kilpailukyky heikkenisi suhteessa Pohjois-Ruotsiin ja tarvittaisiin tasapuoliset kilpailuolosuhteet.

Meri-Lapin kehittämiskeskus ry:n, Lapin kauppakamarin ja Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymän lausunnoissa kritisoitiin tukiprosenttien alentamista sekä maksettavan tuen alarajan nostamista 1 000 eurosta 5 000 euroon. Myös tukialueen laajentumista edellisen asetuksen valmistelussa ei pidetty oikeana ratkaisuna, vaan kehoitetaan tarkastelemaan tukialueen rajausta uudelleen tämän asetuksen osalta, koska määräraha kuljetustukeen on pienentynyt huomattavasti. Leikkausten vuoksi monet pienet yritykset eivät yllä enää hakukelpoiseksi.

Kahdessa lausunnossa nostettiin esiin työ- ja elinkeinoministeriön selvitys vuodelta 2024 Alueellisen kuljetustuen toimivuudesta, vaikuttavuudesta ja kehitystarpeista¹, jossa havaittiin, ettei tuella ole laajempaa aluetaloudellista vaikutusta eikä se lisännyt elinkeinotoimintaa tukialueella. Arvioinnissa havaittiin kuitenkin, että pienissä kunnissa asukaskohtaisesti laskettu tuen euromäärä oli merkittävä ja siinä esitettiin, että tuki rajattaisiin tarkemmin ja se edellyttäisi kuljetustuen osana muun muassa kestävien kuljetusmuotojen valintaa.

Kahdessa lausunnossa korostettiin myös pienten ja keskisuurten tuotantoyritysten merkitystä työllistäjänä ja harvaanasuttujen alueiden vetovoimantekijänä.

Asetusehdotukseen ei ole tehty muutoksia lausuntopalautteen johdosta. Tuen määrärahoihin kohdistuneiden vähennysten johdosta myönnettävän tuen määrää on vähennettävä. Tarkoituksenmukaisimmiksi keinoiksi on valmistelussa arvioitu tukiprosenttien alentaminen sekä kuljetustuen vähimmäismäärän nostaminen nykyisestä tuhannesta eurosta viiteen tuhanteen euroon hakemuskaudessa. Tukialuetta ei ole tarkoituksenmukaista supistaa, koska aiemmin tehdyllä tukialueen laajennuksella eräisiin itäisen Suomen kuntiin on tarkoitus vahvistaa yritystoimintaa myös näillä alueilla ja toisaalta tukialueen supistamisella ei olisi saatavissa merkittäviä säästöjä.

Asetusehdotusta ei ole asian kiireellisyyden vuoksi tarkastettu oikeusministeriön laintarkastuksessa. Asetusehdotukseen tehdyt muutokset ovat vähäisiä verrattuna nyt voimassa olevaan asetukseen.

¹ Alueellisen kuljetustuen toimivuus, vaikuttavuus ja kehitystarpeet. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2024:20.

5. Voimaantulo

Ehdotetaan, että asetus tulee voimaan 1.1.2026. Ehdotetaan, että asetusta sovellettaisiin kuljetuksiin, jotka alkavat vuosien 2026–2028 aikana.