Lausunto
Asianumero: VN/2558/2026
Päivämäärä: 4.5.2026

Eduskunnan talousvaliokunta
TaV@eduskunta.fi

Asiantuntijalausunto: U 27/2026 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta komission yleiseksi ryhmäpoikkeusasetukseksi (valtiontukien yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen (EU) 651/2014 korvaava asetus)

Talousvaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä kirjallista asiantuntijalausuntoa koskien valtioneuvoston kirjelmää eduskunnalle ehdotuksesta komission yleiseksi ryhmäpoikkeusasetukseksi (valtiontukien yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen (EU) 651/2014 korvaava asetus). Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää lausuntopyynnöstä ja esittää lausuntonaan kunnioittavasti seuraavaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on osallistunut kirjelmän valmisteluun yhteistyössä työ- ja elinkeinoministeriön kanssa ja tukee kirjelmässä esitettyä Suomen kantaa komission ehdotukseen.

Tausta ja Suomen kanta

Euroopan komissio on julkaissut 25.2.2026 ensimmäisen luonnoksen uudeksi yleiseksi ryhmäpoikkeusasetukseksi. Ehdotettu asetus korvaisi nykyisin voimassa olevan komission asetuksen (EU) 651/2014 sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EU) 2023/1315.

Ehdotus pyrkii varmistamaan, että tiettyjä vähiten kilpailua vääristäviä valtiontukia voitaisiin jatkossa myöntää ilman komission suorittamaa ennakkoarviointia. Uudistuksella pyritään yksinkertaistamaan asetuksen säännöksiä verrattuna voimassa olevaan asetukseen, jotta sitä olisi helpompi soveltaa. Sääntöjä myös uudistetaan, jotta ne huomioisivat paremmin teknologian, markkinoiden sekä yhteiskunnallisen kehityksen. Asetusta virtaviivaistetaan esimerkiksi siirtämällä määritelmiä ja ennakkoilmoitusta edellyttävien tukimuotojen ja tukiohjelmien kynnysarvoja niitä käyttävien sääntöjen yhteyteen sekä siirtämällä tukia koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä asetuksesta erilliseen neuvonta-asiakirjaan. Nykyinen asetus on voimassa vain 31.12.2026 asti, joten ryhmäpoikkeusten säilyttäminenkin edellyttäisi vähintään nykyisen asetuksen muutossäädöstä.

Komission luonnoksessa esitetään merkittäviä muutoksia verrattuna voimassa olevaan yleiseen ryhmäpoikkeusasetukseen. Komission mukaan uudistuksella pyritään yksinkertaistamaan asetusta, mukauttamaan asetusta yhteiskunnallisiin, teknologisiin ja markkinoihin liittyviin muutoksiin, sekä virtaviivaistamaan asetuksen tekstiä. Uusi asetus tulisi voimaan 1.1.2027.

Virtaviivaistamisen ja yksinkertaistamisen lisäksi komission ehdotuksessa nykyistä asetusta muutettaisiin muun muassa infrastruktuuritukien osalta siten, että niiden osalta sallittaisiin tukimäärän laskeminen yksinkertaistetun rahoitusvajemenetelmän perusteella tietyissä tapauksissa ja yksinkertaiset tuki-intensiteettiprosentit voitaisiin sallia aiempia useammissa tilanteissa, esimerkiksi paikalliselle infrastruktuurille. Laajakaistainvestointitukea saavien alueiden kartoittamisen ja tuetun laajakaistaverkon tukkukäyttöoikeuden ehtoja yksinkertaistettaisiin. Luonnokseen sisältyy lentoasemille myönnettävää tukea koskevia päivitettyjä soveltuvuusehtoja, joita tarkennetaan edelleen ilmailusuuntaviivojen jatkuvan tarkistuksen perusteella. Sisävesi- ja merisatamien säännöt yhdistettäisiin yhteen artiklaan.

Satamien osalta muun muassa todetaan, että asetusta itsessään sovelletaan edelleen kaikkiin eri toimialoihin, mutta ohjeistuksessa voidaan antaa käytännön esimerkkejä siitä, miten asetuksen yleisiä käsitteitä voidaan tulkita tapauskohtaisesti. Ohjeistuksessa esimerkiksi selvennetään, että satamien suprastruktuurin eri osia voidaan rahoittaa, jos ne ovat liitännäisiä (eli niillä turvataan infrastruktuurin eri toimintoja tai ne ovat tarpeen sen täyden toimintakyvyn kannalta), niitä käytetään yksinomaan sellaisten satamapalvelujen tarjontaan, jotka liittyvät kuljetuksiin, ja niitä tarjotaan kaikille satamien käyttäjille läpinäkyvästi ja syrjimättömästi. Kun rahoituksessa on kyse yleistä etua palvelevasta satamainfrastruktuurista (kuten konttien läpivalaisulaitteista huumausaineiden salakuljetuksen torjumiseksi tai turva-aidoista), se ei ole valtiontukea. Tuki muunlaiseen digitaaliseen, fyysiseen tai kyberturvallisuusinfrastruktuuriin (kuten sähkötoimisiin portteihin rekkojen saapumisen ja poistumisen valvomiseksi) voisi kuulua ryhmäpoikkeuksen piiriin, jos se liittyy kuljetustoimintaan keskittyviin satamapalveluihin ja on kaikkien satamien toimijoiden ja käyttäjien hyödynnettävissä läpinäkyvästi ja syrjimättömällä tavalla. Sidosryhmiltä pyydetään lisäesimerkkejä tämäntyyppisistä infrastruktuureista.

Laajakaistatukien osalta ehdotetaan, että sääntöjä yksinkertaistetaan esimerkiksi siltä osin kuin on kyse vaatimuksesta kartoittaa alueet, joilla voidaan myöntää laajakaistainvestointitukea, ja vaatimuksesta myöntää tukea saaneen laajakaistaverkon tukkutason käyttöoikeuksia. Tämä nopeuttaa laajakaistainvestointeihin tarkoitetun tuen myöntämisprosessia.

Lentokenttätukien osalta nykyisessä asetuksessa on rajattu, että tukea ei saa myöntää olemassa olevien lentoasemien siirtämiseen tai uuden matkustajaliikenteen lentoaseman luomiseen, mukaan lukien olemassa olevan lentokentän muuttaminen matkustajaliikenteen lentoasemaksi. Nyt käsillä olevassa ehdotuksessa tätä on laajennettu koskemaan kaikkia lentoasemia, ei pelkästään matkustajaliikenteen asemia. Lisäksi nykyisen asetuksen mukaan Investointitukea ei saa myöntää lentoasemalle, joka sijaitsee enintään 100 kilometrin päässä olemassa olevasta lentoasemasta tai jonne on enintään 60 minuutin matkustusaika autolla, linja-autolla, junalla tai suurnopeusjunalla kyseiseltä olemassa olevalta lentoasemalta, jolta liikennöidään asetuksen (EY) N:o 1008/2008 2 artiklan 16 kohdassa tarkoitettua säännöllistä lentoliikennettä. Komissio ehdottaa rajojen nostamista 150-200 kilometriin ja 90-120 minuuttiin. Ehdotukseen sisältyy myös kevennyksiä, esimerkiksi nykyisin tietyt tukitoimet on rajattu vain lentoasemille, joiden keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä on enintään 200 000 matkustajaa kahden tuen myöntämistä edeltävän tilivuoden aikana, jos ei ole odotettavissa, että investointituen johdosta lentoaseman keskimääräinen vuotuinen matkustajamäärä nousee yli 200 000 matkustajaan kahden tuen myöntämistä seuraavan tilivuoden aikana. Ehdotuksessa raja on nostettu 500 000 matkustajaan.

Ehdotukseen sisältyy myös muun muassa muutoksia koskien ympäristötukia ja tukia puhtaan energian edistämiseksi. Säännöissä viitataan vähähiilisiä polttoaineita koskevaan delegoituun säädökseen määriteltäessä ilmastonsuojeluhankkeisiin sisältyvän vähähiilisen vedyn tuotantoon, kuljetukseen ja toimittamiseen myönnettävän tuen ja polttoaineen tankkausinfrastruktuurin avulla vähähiilisen vedyn toimittamiseen myönnettävän tuen soveltamisalaa. Useat muutokset vähentävät tiettyjen ympäristönsuojelutukiluokkien sallitun tukimäärän määrittämiseen liittyvää hallinnollista taakkaa. Jatkossa jäsenvaltiot voivat valita aiempaa laajemmin, vahvistetaanko suhteellinen tukimäärä kilpailumenettelyllä vai tuki-intensiteettien perusteella. Joissain tapauksissa vaihtoehtona on myös rahoitusvajemenetelmä. Puhtaiden ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintatukiin ehdotetaan useita tarkennuksia ja täsmennyksiä.

Suomen U-kirjelmään kirjatussa kannassa valtioneuvosto pitää ehdotusta pääosin kannatettavana. Valtioneuvosto kannattaa valtiontukien valvonnan yksinkertaistamista. Kannan mukaan tuet tulee kuitenkin edelleen kohdentaa EU:n ympäristö- ja taloudellisten tavoitteiden saavuttamiseen sekä markkinapuutteiden korjaamiseen ja talouden kehittämiseen tavalla, joka rajoittaa tukien kielteisiä vaikutuksia kilpailuun.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ilmoitusvelvollisuudesta tulisi vapauttaa vain tukia, joiden kilpailua vääristävät vaikutukset ovat rajalliset. Kannassa todetaan lisäksi muun muassa, että valtioneuvosto pitää tärkeänä, että suuret tuet ja tukiohjelmat arvioidaan ennen niiden toteuttamista, koska niillä voi olla merkittäviä kilpailua vääristäviä vaikutuksia. Suurten tukiohjelmien jälkiarviointivelvoite on perusteltua säilyttää uudistetussa asetuksessa. Myös tuen kannustavan vaikutuksen vaatimusten tulisi säilyä korkealla tasolla. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ryhmäpoikkeusasetus on jatkossakin pääsääntöisesti linjassa unionin tukikelpoisia aloja koskevan sektorikohtaisen lainsäädännön kuten unionin energialainsäädännön, verosäädösten tai biodiversiteetin suojelua koskevan sääntelyn kanssa.

Kannassa todetaan myös, että asetuksen jatkovalmistelussa on tärkeää huolehtia siitä, että asetuksen kriteerit ovat oikeasuhteisia hallinnollisen taakan näkökulmasta, mutta vaatimuksia ei poisteta, mikäli ne aihetuttavat merkittäviä haittaa tasavertaisille kilpailuolosuhteille.

Liikenne- ja viestintäministeriön taustoittavat kannat U-kirjelmäluonnoksen valmistelun yhteydessä

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistelun yhteydessä todennut, että esitetyillä muutoksilla on vain maltillisia vaikutuksia ministeriön hallinnonalan valtiontukiin. Ministeriön keskeisimmät huomiot ovat koskeneet erityisesti puhtaiden tai päästöttömien ajoneuvojen hankinnan ja ajoneuvojen jälkiasentamisen investointitukiin esitettyjä muutoksia. Yleisesti ministeriö on kuitenkin todennut, että se pitää ehtojen yksinkertaistamista ja sääntelyn yhdenmukaistamista lähtökohtaisesti kannatettavaa.

Ministeriön hallinnonalalla ryhmäpoikkeusasetusta sovelletaan muun muassa laajakaistatukiin, Finavian lentokenttäverkon ulkopuolisten lentoasemien ja -paikkojen tukiin sekä puhtaiden tai päästöttömien ajoneuvojen hankintaan ja ajoneuvojen jälkiasentamiseen tarkoitettuihin investointitukiin.

Laajakaistatukien osalta ministeriö on katsonut, että mikäli nykyinen laajakaistatukiohjelma tulisi muuttaa noudattamaan uutta esitystä, saattaisi esimerkiksi tukien raportointiin ja seurantaan tulla joitain muutoksia. Laajakaistarakentamisen osalta merkittäviä yksinkertaistuksia on tehty mm. olemassa olevien verkkojen kartoitusta koskien, lisäksi ehdotus sisältää uusia mahdollisuuksia

viestintäverkkojen tukemista koskien. Laajakaistatukien osalta ehdotetut muutokset on katsottu pääosin kannatettaviksi.

Lentokenttätukien osalta ehdotuksella ei ole katsottu olevan vaikutusta Suomen lentokenttäverkoston tukiohjelmiin. Satamiin kohdistuvien tukien osalta ministeriö on tuonut esiin, ettei niiden osalta tulisi rajata ulos uusiutuvaa vetyä ja ammoniakkia, vähähiilistä vetyä taikka ammoniakkia. Myös biometaani tulisi huomioida. Ministeriö on huomauttanut, että infrastruktuuri on käytössä pitkään, eivätkä vaatimukset saa olla liian tiukkoja, jotta uusien polttoaineiden käytön mahdollistava infrastruktuuria voidaan ylipäätään rakentaa.

Puhtaiden tai päästöttömien ajoneuvojen hankintaan ja ajoneuvojen jälkiasentamiseen tarkoitettujen investointitukien osalta ministeriö on katsonut, että kriteerit ovat yksityiskohtaisemmat kuin aiemmin ja osin samoja kuin taksonomian kriteerit. Meriliikenteen alusten osalta kriteereihin sisältyy (kuten taksonomiassa) IMO:n EEDI:in perustuva kriteeri, joka on nähty ongelmalliseksi, koska EEDI-kriteerejä ei ole määritelty kaikille alustyypeille. Tieliikenteen ajoneuvojen hankintatuet voisivat esityksen mukaan kohdistua vain piipun päästä mitattuna nollapäästöisiin ajoneuvoihin. Tämä jättää huomiotta biometaanin roolin tieliikenteen tavarankuljetusten vihreässä siirtymässä. Ministeriö on korostanut, että biometaanin käyttö polttoaineena raskaissa kuljetusoperaatioissa on teknologisesti valmis, kohtuuhintainen ja elinkaarensa aikana hiilineutraali ratkaisu. Biometaania hyödyntävät kuorma-autojen, samoin kuin biometaanin tankkausinfrantukeminen tulisi olla mahdollista ryhmäpoikkeusasetuksen puitteissa.

Ministeriö pitää epäselvänä, miksi puhtaiden tai päästöttömien ajoneuvojen hankintaan ja ajoneuvojen jälkiasentamiseen tarkoitettujen investointitukien määrä on ehdotuksen mukaisesti pienempi niille yrityksille, jotka toimivat julkisesti tuetussa PSA-liikenteessä (undertakings that have been awarded a public service contract to provide public passenger transport services by land, rail or water in accordance with Regulation 1370/2007). Luonnoksen 54 artiklan 7 a kohdan alakohdat i ja ii asettaisivat eri asemaan ne mikroyritykset, jotka ajavat esimerkiksi vain koululais- ja tilausliikennettä (ei palvelusopimusasetuksen alaista) tai jotka ajavat alueellisen tai paikallisen joukkoliikenteen linjoja tai kutsuliikennettä (palvelusopimuksen alaista). Ensimmäisten tukiprosentti olisi maksimissaan 60 prosenttia ja jälkimmäisten maksimissaan 25 prosenttia. Ministeriön näkemyksen mukaan Suomessa rajaus vaikuttaisi erityisesti keskisuuriin ja pieniin yrityksiin, joille myönnettävää tukea voisi esityksen perusteella korottaa 20 tai 30 prosenttiyksiköllä. Suomi on pieni markkina, missä PSA-liikenteellä on merkittävä osuus linja-autoliikenteessä. Varsinkin pienemmissä kaupungeissa ja harvaan asutuilla alueilla toimii yrityksiä, joiden liiketoiminta perustuu julkisesti tuetun PSA-liikenteen ja tilausliikenteen yhdistämiseen. Pienillä yrityksillä ei ole mahdollisuuksia hankkia dedikoitua kalustoa eri liikenteisiin, varsinkaan kalliimpaa sähköistä kalustoa. Tukien jakamisen valvonnassa tämä tuottaisi myös huomattavaa lisätyötä. Ministeriön arvion mukaan tällä rajauksella olisi vaikutuksia suunnitteilla oleviin tukiin: EU:n sosiaalisen ilmastorahaston tukea on ollut tarkoitus mm. suunnata mikroyritysten sähkölinja-autohankintoihin. Suhteessa yritysten investointimahdollisuuksiin ja sähköajoneuvojen ja dieselajoneuvojen hinnanerotukseen (=tukikelpoiset kustannukset) 25 prosenttia olisi matala. Yritykset saattavat tuottaa palveluita useaan eri liikenteeseen ja niissä voi olla myös vuosikohtaista vaihtelua.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, ettei sillä ole muilta osin huomautettavaa.

Konsta Luukka
Johtava asiantuntija
Konserniosasto, strategia- ja ohjausyksikkö