



27.9.2024

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 37/2024 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta maa- ja multimodaaliliikennettä koskevien valtioneuvoston suuntaviivoiksi ja ehdotuksesta komission asetukseksi tiettyjen raiude-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alan tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan mukaisesti.

Kirjallinen asiantuntijalausunto (valtiovarainministeriö, VM)

Ehdotetuilla uusilla maa- ja multimodaaliliikenteen suuntaviivoilla (MML-suuntaviivat) korvataan nykyisin voimassa olevat rautatieliikenteen suuntaviivat. MML-suuntaviivoissa vahvistetaan edellytykset, joiden mukaisesti komissio arvioi kestäväälle maaliikenteelle, johon ei sovelleta ehdotettua liikennealan ryhmäpoikkeusasetusta, ilmoitettua julkista tukea. Uudessa liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksessa vahvistetut säännöt täydentävät suuntaviivoissa vahvistettuja sääntöjä ja yhdessä nämä kaksi sääntökokonaisuutta muodostavat säännösten, jonka mukaisesti valtiontukea voidaan myöntää kestävästä maaliikenteen alalla. Komission ehdotuksen mukaan kestäväällä maaliikenteellä tarkoitettaisiin tavaroiden tai matkustajien kuljettamista raiteilla, sisävesillä tai käyttäen kestävästä multimodaalista kuljetusta, kun kyseiselle kuljetukselle on olemassa vaihtoehtoinen kuljetusmuoto, joka aiheuttaisi suuremmat ulkoiset kustannukset.

Valtiovarainministeriön lausunto

Valtiovarainministeriö pitää lähtökohtaisesti valtioneuvoston kannassa esitetyistä näkökohtia asianmukaisena, eikä niihin ole huomautettavaa. Erityisesti valtiovarainministeriö pitää tärkeänä sitä, ettei suuntaviivojen laajentaminen ja liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla sallittujen tukimuotojen lisääminen aiheuta kilpailua vääristäviä vaikutuksia ja tukikilpailua sisämarkkinoilla. Suurten kansallisten valtiontukien myöntämisellä on todennäköisesti merkittäviä alakohtaisia vaikutuksia EU:n sisäiseen kilpailuun, vaikka myönnettyillä tuilla sinänsä pyrittäisiin EU:ssa yhteisesti hyväksyttyihin tavoitteisiin kuten

vihreä siirtymän vahvistamiseen. Lisäksi liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksella ei tule asettaa sellaisia hallinnollisia vaatimuksia jäsenvaltioille, jotka tekeysivät asetuksen soveltamisen käytännössä jäsenvaltioille haasteelliseksi.

Ehdotuksen yleistavoitteet ovat kannatettavia. Suuntaviivojen tarkistuksen tavoitteena on edistää ilmastoneutraaliuteen siirtymistä Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaisesti sekä varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset rautatie-, sisävesi- ja intermodaalisen liikenteen alalla. Suuntaviivojen ja liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen tarkoituksena on edistää kestäviä kuljetusmuotoja ohjaamalla jäsenvaltioita vähemmän vääristäviin maaliikenteen alan tukimuotoihin.

Ehdotuksella ei näytä olevan suoria budjettivaikutuksia. Ehdotuksella luodaan säädospuitteet, joiden perusteella jäsenvaltiot voivat halutessaan myöntää tukia, eikä se siten velvoita jäsenvaltioita myöntämään tukia. Suomi ei ole soveltanut nykyisin voimassa olevia rautatieliikenteen suuntaviivoja, joten esityksellä ei näyttäisi olevan vaikutusta Suomessa myönnettyihin tukiin. Esityksellä on kuitenkin positiiviset puolensa, koska sen voidaan katsoa selkeyttävän ja helpottavan mahdollisten tukien myöntämistä tulevaisuudessa, kun komission tapauskäytäntö on selkeästi kodifioitu suuntaviivoihin. Uudistus selkeyttäisi erityisesti tukiohjelmien kautta myönnettävien tukien myöntämistä. Selkeästi rajattujen valtiontukien voidaan myös katsoa edesauttavan komission edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamista.

Myös liikennealan ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalan laajennus näyttäisi tuovan hyötyjä esimerkiksi keventämällä valtiontukiin liittyviä menettelyjä ja niihin liittyvää hallinnollista taakkaa. Ehdotuksella edistettäisiin unionin yleisiä tavoitteita, erityisesti yhtäältä valtiontukisääntöjen täytäntöönpanon valvontaa ja yksinkertaistamista koskevaa tavoitetta ja toisaalta Euroopan vihreän kehityksen ohjelman täytäntöönpanoa.