

Asia: VN/28108/2025

Työ- ja elinkeinoministeriön lausuntopyyntö valtioneuvoston asetuksesta alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2026-2028

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymän lausunto alueellisesta kuljetustuesta

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/28108/2025

Kiitos mahdollisuudesta lausua Työ- ja elinkeinoministeriön lausuntopyyntöön koskien valtioneuvoston asetusta alueellisesta kuljetustuesta vuosille 2026–2028.

Kuljetustuki on harkinnanvarainen valtionavustus. Kuljetustukijärjestelmän tavoitteena on parantaa harvaan asuttujen alueiden pienten ja keskisuurten yritysten toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä alentamalla niiden lähialuetta laajemmille markkinoille suuntautuvista pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuvia lisäkustannuksia.

Maantie- ja rautatiekuljetuksen tuki on ollut vuosina 2023–2025 matkan pituuden mukaan 9–20 % maksetusta kuljetusmaksusta. Lyhin tukeen oikeuttava kuljetusmatka on ollut 266 km. Kuljetustuki on jatkumassa vuosina 2026–28, mutta valtion talousarvion säästötoimien vuoksi kuljetustukijärjestelmään ehdotetaan pienennystä tukiprosentteihin ja alimman myönnettävän tuen alarajan nostamista. Valtion vuoden 2026 talousarviossa alueellisen kuljetustuen määräraha on vain 3,7 miljoonaa euroa, kun vuonna 2025 määräraha oli 5,3 miljoonaa euroa ja sitä aiemmin 6,3 miljoonaa euroa.

Kuljetustuen vaikuttavuutta on arvioitu työ- ja elinkeinoministeriön tekemässä selvitystyössä: Alueellisen kuljetustuen toimivuus, vaikuttavuus ja kehitystarpeet (2024 Busk, Pyykkönen). Arvioinnissa tuella ei havaittu olevan laajempaa aluetaloudellista vaikutusta eikä se lisännyt

elinkeinotoimintaa tukialueella. Sen sijaan pienissä kunnissa tuen asukaskohtaisesti laskettu euromäärä oli paikoin merkittävä.

Tukea saaville yrityksille tuella on merkitystä ja pk-yrityksillä on merkitystä alueellisina työllistäjinä. Harvaan asuttujen alueiden jalostettujen tuotteiden viennillä ylläpidetään maaseutualueiden ja Euroopan reuna-alueen elinvoimaisuutta ja toimintavalmiutta.

Lapissa keskimääräinen tuki on noin 15 000 €/yritys. Tukiprosenttien alentaminen nykyisestä tukitasosta sekä maksettavan tuen alarajan nostaminen 5 000 euroon vähentäisivät maksettavaa tukea arviolta 1,6 milj. euroa vuosittain. Tukiprosenttien alentaminen kohdistuu laajasti lähes kaikkiin tuensaajiin, minkä lisäksi tuen alarajan nostaminen edellyttää yritykseltä kuljetusmäärän kasvattamista tuen saamiseksi.

Suhdannenäkymä on synkkä sekä julkisen talouden että yksityisen kulutuksen osalta; Suomi tarvitsee kasvualojen ja yritysten mukanaan tuomaa työllisyyden ja liikevaihdon kasvua. Tarvitsemme kasvukeskusten ulkopuolisia yrityksiä, jotka ovat toiminta- ja tuotantovalmiina pohjoisen ennakoidun elinvoiman nousun myötä. Pohjois-Suomen lisäarvo puolustusteollisuuteen, huoltovarmuuteen ja mm. maaseuduilla tuotettujen tuotteiden jatkojalostukseen edellyttää pk-yritysten olemassaoloa ja toimintavalmiutta Lapissa. Tehdystä yrityskyselystä kävi ilmi, että kuljetustuki voi olla merkittävä pienille yrityksille.

Mikäli tuella ei nähdä olevan riittävää aluetaloudellista vaikuttavuutta, tuen perusteita pitää tarkastella ja harkita uudelleen. Sen lisäksi, että jo nyt pieneen kuljetustukeen on tulevaisuudessa entistä vähemmän rahaa käytettävissä, myös tukialue on laaja. Kuljetustuen aluetaloudellinen vaikuttavuus on odotusarvoltaan siten lähtökohtaisesti vähäinen. Yritykset saavat kuljetustukea, mutta eivät kuitenkaan niin paljon, että se kannustaisi tai mahdollistaisi tuotantovolyymin noston.

Mikäli alueellista kuljetustukea leikataan ja jos halutaan lisätä sen vaikuttavuutta, esitämme tukea muutettavaksi siten, että

- suuret kaupungit rajataan kuljetustuen ulkopuolelle
- kuljetustukialue sisältää vain pitkien etäisyyksien ja harvaan asuttujen alueiden kriteerit täyttävät maakunnat ja kunnat

Ruotsissa kuljetustuki on kymmenkertainen Suomeen verrattuna ja toimialarajaus on räätälöity tukialueen yritysten tarpeisiin. Rajaseutualueilla yrityksille on luonnollista toimia molemmin puolin rajaa. Suomen kuljetustuen tukitasoa harkittaessa tulee ottaa huomioon Suomen ja Ruotsin rajan vaikutus Pohjois-Suomen toimintaympäristöön, jotta merkittävästi korkeampi naapurimaan kuljetustuki ei ohjaa yritysten sijoittumista Ruotsiin.

Viinanen Reija
Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä