

Asia: VN/28108/2025

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

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

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.

Kuljetustuen kokonaissumma on ollut tukikaudella 2023- 2025 aikana 5,3 milj. €/vuosi. Lapissa tukea on saanut vuonna 2024 yhteensä 33 yritystä ja Lappiin tulleen tuen kokonaismäärä on noin 505 000 euroa. 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 määrärahaksi 3,7 milj. € pienennystä tukiprosentteihin (7-15%) ja alimman myönnettävän tuen alarajan nostamista nykyisestä 1000 eurosta 5 000 euroon.

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. Raportissa myös esitetään, että tukea tulisi rajata tarkemmin ja edellyttää kuljetustuen osana mm. kestävien kuljetusmuotojen valintaa. Kestävän kuljetusjärjestelmän luomiseksi olisi syytä edistää kuljetusten yhdistämistä siten, että niiden ympäristökuormitus vähenee.

Pienten ja keskisuurten tuotantoyritysten merkitys sekä työllistäjänä, että harvaanasuttujen alueiden vetovoimatekijänä on merkittävä. Kuljetustuki, jonka keskeinen tehtävä on edistää valmistavan pk-sektorin yritysten sijoittumista myös harvaanasutulle alueelle ja tasoittaa tuotteiden kuljetusmatkoista johtuvien tuotantokustannusten kohtuutonta eriytymistä, voi olla merkittävä yksittäiselle yritykselle sijoittumispäätöksen osalta, vaikkakin kansantalouden näkökulmasta tuki sinällään on vähäinen. Samalla tuki edistää EU:n reuna-alueiden elinvoimaa, toimintavalmiutta sekä maaseutuelinkeinojen uudistumista.

Ruotsissa kuljetustuki on 5-45 % kuljetuskustannuksista neljän pohjoisimman läänin alueella. Tuotantoyritys voi saada tukea kalenterivuoden aikana 15 miljoonaa kruunua kuljetuskustannusten kattamiseen (Tieto haettu Tillväxtverketin sivuilta 5.11.2025 <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/sokfinansiering/utlysningar/fastautlysningar/transportbidrag.3521.html>).

Suomeen verrattuna Ruotsin kuljetustuen määrä ja tukiprosentti ovat suuremmat, sekä toimialarajaus on räätälöity tarkemmin tukialueen yritysten tarpeisiin. Kansalliset erot kuljetustukien myöntöperusteissa näkyvät mahdollisesti yritysten sijoittumispäätöksinä Suomen ja Ruotsin rajalla Tornionjoen varrella sijaitsevilla kunnissa. Suomen kuljetustuen tasoa määritettäessä tulee ottaa huomioon Suomen ja Ruotsin rajan vaikutus Pohjois-Suomen toimintaympäristöön, jotta merkittävästi korkeampi naapurimaan kuljetustuki ei aiheuta EU:n sisärajalla markkinoiden epätasapainoa.

Nyt, kun suhdannenäkymä on synkkä sekä julkisen talouden että yksityisen kulutuksen osalta, Suomi tarvitsee kasvualojen ja yritysten mukanaan tuomaa työllisyyden ja liikevaihdon kasvua. Tarvitsemme kasvukeskusten ulkopuolisia, arvonnaisia suomalaisista raaka-aineista ja luonnonvaroista tuottavia yrityksiä. Länsi-Lapin vahvat elinkeinot ja kyky ryhtyä ja tarttua mahdollisuuksiin vahvistaa Pohjoisen ohjelman ja koko Suomen kasvutavoitteita: alueemme yrityksillä on paljon tarjottavaa puolustusteollisuuteen, huoltovarmuuteen ja kestäväan rakentamiseen sekä mm. maaseututuotteiden jatkojalostukseen. Vaikkakin kuljetustuki näyttäytyy kansantalouden näkökulmasta vähämerkityksellisenä tukena, on se tutkimusten mukaan merkittävä pohjoisessa toimiville tuotantoyrityksille. Parhaassa tapauksessa kuljetustuki voisi toimia kannustimena ja mahdollistajana tuotantovolyymin nostoon harvaanasutulla alueella toimivalle pk-sektorin yritykselle.

Edellä mainittujen perusteluiden vuoksi esitämme, että tuen perusteita tarkastellaan ja valmistellaan uudelleen seuraavasti

- kuljetustuen kokonaissummaa budjettikehyksen sisällä kasvatetaan vähintään vuoden 2023–2025 tasolle tai nostetaan vastaamaan paremmin Ruotsin vastaavaa pohjoisten maakuntien kuljetustukea
- tukialuetta rajataan koskemaan vain harvaan asuttuja maakuntia
- tukea suunnataan siten, että se edistää kestävien kuljetustapojen valintaa ja satamatoimintojen tuki sisällytetään kuljetustuen kokonaisuuteen

Lausunto on valmisteltu kolmen seutukunnan, Meri-Lapin, Tornionlaakson ja Tunturi-Lapin yhteistyönä. Yhteistyön tavoitteena on koko Länsi-Lapin ja Tornionjokilaakson elinvoiman, elinkeinojen ja yritysten kasvun edistäminen ja alueen veto- sekä pitovoiman vahvistaminen.

Allekirjoitukset:

Veli-Matti Hettula, toiminnanjohtaja, Tunturi-Lapin Kehitys ry

Mika Rinne, yritysneuvoja, Pellon Kehitys Oy

Juhamatti Konttaniemi, yritysneuvoja, Ylitornion Yrityspalvelut

Sari Moisanen, seutupäällikkö, Meri-Lapin kehittämiskeskus ry

Moisanen Sari
Meri-Lapin kehittämiskeskus ry