

Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu • Yritykset • 2019:5

Kuljetustuen kehittämistä selvittäneen työryhmän raportti



Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2019:5

Kuljetustuen kehittämistä selvittäneen työryhmän raportti

Työ- ja elinkeinoministeriö

ISBN:978-952-327-392-4

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2019

Kuvailulehti

Julkaisija	Työ- ja elinkeinoministeriö		29.1.2019
Tekijät	Mikko Ojala, Kari Alanko, Raimo Puhto		
Julkaisun nimi	Kuljetustuen kehittämistä selvittäneen työryhmän raportti		
Julkaisusarjan nimi ja numero	Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2019:5		
Diaari/hankenumero	TEM/1848/00.04.01/2018	Teema	Yritykset
ISBN PDF	978-952-327-392-4	ISSN PDF	1797-3562
URN-osoite	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-392-4		
Sivumäärä	28	Kieli	Suomi
Asiasanat	alueellinen kuljetustuki, aluekehitys, yritykset, yritystuki		
Tiivistelmä			
<p>Työ- ja elinkeinoministeriö asetti 3.10.2018 työryhmän ajalle 3.10.2018 – 31.12.2018 selvittämään alueellisen kuljetustuen (jäljempänä kuljetustuki) kehittämistä. Työryhmän toimeksiantona on ollut kartoittaa ja valmistella kuljetustuen kehittämisvaihtoehtoja maakuntauudistukseen valmistauduttaessa.</p> <p>Työryhmä katsoo, että kokonaisuutena tarkastellen nykymuotoinen kuljetustuki on toimiva ja tarkoituksenmukainen tukijärjestelmä, jonka peruslähtökohtien pohjalta tukea voidaan edelleen kehittää.</p> <p>Työryhmä pitää tärkeänä, että maakuntauudistuksen yhteydessä kuljetustuelle varataan valtion erillisrahoitus. Tämä varmistaisi sen tärkeän tavoitteen toteutumista, että kuljetustukijärjestelmä on yritysten kannalta tasapuolinen ja johdonmukainen eri maakunnissa.</p> <p>Työryhmä ehdottaa harkittavaksi kuljetustuen myöntämistä myös pk-yrityskokoa suurempien yritysten kuljetustukialueella sijaitseville tuotantoyksiköille. Tuen jyrkkää rajaamista ainoastaan pk-yritysten tuotantoyksiköille työryhmä pitää yritysten tasapuolisen kohtelun näkökulmasta jossain määrin ongelmallisena. Työryhmä kuitenkin edellyttää, että mahdollinen pk-yritysrajan poistaminen tulee tehdä tavalla, joka ei heikennä pk-yritysten nykyisiä edellytyksiä kuljetustuen saantiin.</p> <p>Lisäksi työryhmä ehdottaa selvitettäväksi nykyisen satamatoimintojen tuen korvaamista Suomen aluevesien alueella tapahtuviin laivakuljetuksiin kohdentuvalla kuljetustuella, Ruotsissa sovellettavaa tukimallia vastaavasti.</p> <p>Työryhmä pitää myös tarpeellisena, että jatkovalmistelussa selvitetään eräiden tuoteryhmien, kuten uusiutuvan energian käyttöä edistävien valmisteiden, kalajalosteiden sekä kiertotaloutta edistävien tuotteiden mahdollista sisällyttämistä kuljetustuen piiriin.</p> <p>Pidemmällä aikavälillä työryhmä pitää perusteltuna kuljetustuen kehittämistä ympäristönäkökohtia yhä painokkaammin huomioivaan suuntaan. Tämä ei kuitenkaan saa tapahtua tukialueiden yritystoiminnan edellytyksiä kaventavalla tavalla, vaan ennemminkin niin, että tukijärjestelmä palkitsee ympäristöystävällisesti perustelluista kuljetustapavalinnoista.</p> <p>TEM yhdyshenkilö: Mikko Ojala, alueet ja kasvupalvelut -osasto, puh. 029 506 3506</p>			
Kustantaja	Työ- ja elinkeinoministeriö		
Julkaisun jakaja/myynti	Sähköinen versio: julkaisut.valtioneuvosto.fi Julkaisumyynti: julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi		

Presentationsblad

Utgivare	Arbets- och näringsministeriet	29.1.2019	
Författare	Mikko Ojala, Kari Alanko, Raimo Puhto		
Publikationens titel	Rapport av arbetsgruppen för utredandet av utvecklingsalternativ för transportstödet		
Publikationsseriens namn och nummer	Arbets- och näringsministeriets publikationer 2019:5		
Diarie-/ projektnummer	TEM/1848/00.04.01/2018	Tema	Företag
ISBN PDF	978-952-327-392-4	ISSN PDF	1797-3562
URN-adress	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-392-4		
Sidantal	28	Språk	Finska
Nyckelord	regionalt transportstöd, regionutveckling, företag, företagsstöd		
Referat	<p>Arbets- och näringsministeriet tillsatte den 3 oktober 2018 en arbetsgrupp för utredande av utvecklingsalternativ för det regionala transportstödet. Arbetsgruppens mandattid var 3.10.2018 – 31.12.2018. Arbetsgruppens uppdrag har varit att under förberedelserna inför landskapsreformen kartlägga och bereda olika alternativ för utveckling av transportstödet.</p> <p>Arbetsgruppen anser att som helhet betraktat är transportstödet i dess nuvarande form ett fungerande och ändamålsenligt stödsystem, vars grundläggande utgångspunkter möjliggör en vidareutveckling av stödet.</p> <p>Enligt arbetsgruppen är det viktigt att det i samband med landskapsreformen reserveras statlig särskild finansiering för transportstödet. Detta ska säkerställa uppnäendet av det viktiga målet att systemet med transportstöd i alla landskap är opartiskt och konsekvent ur företagets synvinkel.</p> <p>Arbetsgruppen föreslår att man överväger möjligheten att bevilja transportstöd också för sådana större företag än SMF-företags produktionsenheter som är belägna inom områden som omfattas av transportstöd. Att stödet strikt avgränsas till att endast gälla SMF-företags produktionsenheter anser arbetsgruppen vara i någon mån problematiskt med tanke på den jämlika behandlingen av företag. Arbetsgruppen förutsätter dock att ett eventuellt slopande av SMF-företagskriteriet görs på ett sätt som inte försämrar SMF-företagens nuvarande förutsättningar att få transportstöd.</p> <p>Arbetsgruppen föreslår dessutom utredande av möjligheten att ersätta det nuvarande stödet till hamnverksamheter med transportstödet till sjötransporter inom Finlands territorialvatten, på motsvarande sätt som gjorts i den stödmodell som tillämpas i Sverige.</p> <p>Enligt arbetsgruppen är det också nödvändigt att man vid den fortsatta beredningen utreder huruvida vissa produktgrupper, såsom produkter som främjar användningen av förnybar energi, förädlade fiskprodukter samt produkter som främjar cirkulär ekonomi, eventuellt ska kunna omfattas av transportstödet.</p> <p>Arbetsgruppen anser att det är motiverat att transportstödet på längre sikt utvecklas i en riktning som i allt högre grad beaktar miljöaspekterna. Detta får dock inte ske på ett sätt som försämrar förutsättningarna för företagsverksamhet inom de områden som omfattas av stödet.</p> <p>Kontaktperson vid arbets- och näringsministeriet: Mikko Ojala, avdelningen för regioner och tillväxttjänster, tfn 029 506 3506</p>		
Förläggare	Arbets- och näringsministeriet		
Distribution/ beställningar	Elektronisk version: julkaisut.valtioneuvosto.fi Beställningar: julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi		

Description sheet

Published by	Ministry of Economic Affairs and Employment		29.1.2019
Authors	Mikko Ojala, Kari Alanko, Raimo Puhto		
Title of publication	Report by the working group on the development of transport subsidy		
Series and publication number	Publications of the Ministry of Economic Affairs and Employment 2019:5		
Register number	TEM/1848/00.04.01/2018	Subject	Enterprises
ISBN PDF	978-952-327-392-4	ISSN (PDF)	1797-3562
Website address (URN)	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-392-4		
Pages	28	Language	Finnish
Keywords	regional transport aid, regional development, businesses, business subsidy		
<p>Abstract</p> <p>On 3 October 2018, the Ministry of Economic Affairs and Employment appointed a working group for the period of 3.10.2018—31.12.2018 to examine the development of regional transport subsidy (transport subsidy below). The working group was tasked to review and prepare alternatives to develop transport subsidies while preparing for the regional government reform.</p> <p>The working group considers that transport subsidies in their present form are a well-functioning and appropriate system that can be further developed on the basis of their key premise.</p> <p>The working group underscores that separate state funding should be introduced in connection with the regional government reform. This would ensure that the transport subsidy system would treat businesses in a fair and consistent manner.</p> <p>The working group therefore proposes that transport subsidies be granted to the production units of businesses larger than SMEs when these units are located in areas covered by transport subsidies. From the perspective of treating businesses in a fair and consistent manner, the working group finds that it would be problematic to draw a very clear line and include only the SMEs' production units. The working group requires, however, that if the SME restriction is removed it should be done in a manner that does not weaken the current preconditions for SMEs to receive transport subsidy.</p> <p>In addition, the working group proposes that if Finland seeks to adopt a model already used in Sweden, an assessment should be made on how to replace the current port function subsidies with transport subsidies allocated to sea transports in Finland's territorial waters.</p> <p>It also finds it necessary to assess whether a number of product groups can be included in the transport subsidies, such as products promoting the use of renewable energy, processed fish products and products promoting circular economy. It is the working group's view that, in the long run, the transport subsidy system should be developed so that environmental considerations are increasingly taken into account. However, this should not take place in a way that narrows the conditions for business activity; the subsidy system should reward transport modes that are environment-friendly.</p> <p>Contact person at the Ministry of Economic Affairs and Employment: Mikko Ojala, Regions and Growth Services Department, tel. +358 29 506 3506</p>			
Publisher	Ministry of Economic Affairs and Employment		
Distributed by/ publication sales	Electronic version: julkaisut.valtioneuvosto.fi Publication sales: julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi		

Sisältö

1	Työryhmän asettaminen ja toimeksianto	9
1.1	Tausta.....	9
1.2	Toimeksianto.....	10
2	Työryhmän työskentely	11
3	Käsitellyt aiheet	12
4	Kuljetustuen keskeiset periaatteet	13
5	Kuljetustuki Ruotsissa	17
6	Työryhmän työn tulokset ja johtopäätökset	19
6.1	Kuljetustuen kehittämismahdollisuuksia ja niiden arviointia.....	19
6.1.1	Työryhmän näkemys nykyisen kuljetustuen toimivuudesta.....	19
6.1.2	Kuljetustuen pk-yrityksrajat.....	21
6.1.3	Laivakuljetusten tukeminen.....	22
6.1.4	Ympäristönäkökohtien huomioiminen.....	23
6.1.5	Kuljetustuki ja maakuntataudistus.....	24
6.1.6	Hallinnollinen taakka.....	26
6.2	Johtopäätökset ja suositukset.....	26

1 Työryhmän asettaminen ja toimeksianto

1.1 Tausta

Alueellisella kuljetustuella edistetään harvaan asuttujen alueiden pk-yritysten toimintaa vähentämällä tuotteiden pitkistä kuljetusmatkoista yritystoiminnalle aiheutuvaa kustannusrasitetta. Tukea voidaan myöntää tukeen oikeutetulla alueella toimivalle yritykselle sen jalostamien tuotteiden kotimaan kuljetusmaksuista tai ulkomaille suuntautuvan kuljetuksen kotimaan kuljetusosuudesta.

Kuljetustuen perusteista, myöntämisen ehdoista ja tuen suuruudesta säädetään tällä hetkellä alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2018 ja 2019 annetulla valtioneuvoston asetuksella (1030/2018).

Maakuntauudistuksen yhteydessä vuodesta 2021 alkaen kuljetustuen on tarkoitus siirtyä maakunnille osaksi yritystoiminnan edistämisen toimenpidevalikoimaa. Kuljetustuesta säädettäisiin alueiden kehittämisen ja kasvupalvelujen rahoittamisesta annettavassa laissa (HE 93/2018) ja sen nojalla myöhemmin annettavassa valtioneuvoston asetuksessa.

Valmisteltaessa kuljetustuen siirtoa maakunnille on samalla perusteltua arvioida tukiohjelman sisältöä, toimivuutta ja mahdollisia kehittämistarpeita. Tässä tarkoituksessa työ- ja elinkeinoministeriö asetti 3.10.2018 työryhmän kartoittamaan ja valmistelemaan kuljetustuen kehittämisvaihtoehtoja maakuntauudistukseen valmistauduttaessa.

Työryhmän puheenjohtajaksi nimettiin hallitusneuvos Mikko Ojala työ- ja elinkeinoministeriöstä ja varapuheenjohtajaksi hallitusneuvos Tiina Korhonen työ- ja elinkeinoministeriöstä. Työryhmän jäseniksi nimettiin yhteysjohtaja Maiju Hyry Lapin liitosta, yksikön päällikkö Marja-Liisa Kivilompolo Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksesta, kaupunginjohtaja Tytti Määttä Kuhmon kaupungista, varatoimitusjohtaja Esa Pellikainen Oulun kauppakamarista, yksikön päällikkö Kalevi Pölönen Etelä-Savon ELY-keskuksesta, ekonomisti Sampo Seppänen Suomen Yrittäjistä ja toimitusjohtaja Matti Vuojärvi Pohjois-Karjalan kauppakamarista. Työryhmän sihteereiksi nimettiin erityisasiantuntijat Kari Alanko ja Raimo Puhto työ- ja elinkeinoministeriöstä.

1.2 Toimeksianto

Työryhmän tehtävänä oli:

- kartoittaa nykyisen kuljetustukijärjestelmän toimivuutta ja tehokkuutta yritystoiminnan, alueiden elinvoiman ja julkisten varojen tarkoituksenmukaisen käytön näkökulmasta,
- kartoittaa kuljetustuen kehittämisvaihtoehtoja, joita voidaan hyödyntää alueiden kehittämisen ja kasvupalvelujen rahoittamisesta annettavan lain nojalla annettavan kuljetustukea koskevan asetuksen valmistelussa,
- selvittää ja paikantaa maakuntauudistuksesta aiheutuvia kuljetustuen toimeenpanoa koskevia erityistä huomiota vaativia seikkoja ja
- tehdä ehdotuksia tukijärjestelmän kehittämiseksi.

2 Työryhmän työskentely

Kuljetustukityöryhmä on kokoontunut yhteensä kolme kertaa syksyn aikana, kokoukset ovat olleet 9.10.2018, 21.11.2018 ja 3.12.2018. Lisäksi jäsenet ovat kokousten välillä toimittaneet kuljetustuen kehittämistä koskevia ehdotuksia ja aineistoa työryhmän käyttöön.

Työryhmä on kuullut kokouksessaan 21.11.2018 erityisasiantuntija Antto Korhosta valtiovarainministeriöstä. Aiheena oli kuljetustuen määrärahakysymys maakuntuuudistuksen yhteydessä. Lisäksi työryhmä on kuullut kokouksessaan 3.12.2018 teollisuusneuvos Pekka Grönlundia työ- ja elinkeinoministeriöstä. Kuulemisen aiheena oli liikenteen päästövähennystavoitteet.

3 Käsitellyt aiheet

Työryhmän kokouksissaan käsittelemät aiheet ovat olleet

- työryhmän järjestäytyminen ja työlle asetetut tavoitteet ja aikataulu
- kuljetustuen keskeisten periaatteiden läpikäynti (säädökset, käytännöt ja tilastot)
- kuljetustuen kannustavuus
- kuljetustuen vaikutus jalostusasteeseen
- kuljetustuki ja ilmastopolitiikka
- kuljetustuen merkitys vientiyrityksille
- pk-yritysmääritelmä ja kuljetustuki
- kuljetustuen rahoitusmalli (yleiskatteellinen/valtion erillisrahoitus) maakuntauudistuksen yhteydessä
- vertailu Suomen ja Ruotsin kuljetustukijärjestelmien välillä
- kuljetustuen uudelleen suuntaamisen vaihtoehtoja
- harvaan asuttujen alueiden (HAMA) parlamentaarisen työryhmän toimenpide-esitys (varmistetaan alueellisen kuljetustuen jatkuminen vuoden 2019 jälkeen ja nostetaan se pohjoismaiselle tasolle. Kuljetustukea ei tule sisällyttää maakunnan yleiskatteellisen rahoituksen piiriin, vaan sen tulee olla valtion erillisrahoitusta)

4 Kuljetustuen keskeiset periaatteet

Kuljetustuella alennetaan harvaan asutuilla alueilla toimivien pk-yritysten jalostamien tuotteiden pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuvia kuljetuskustannuksia ja siten parannetaan yritystoiminnan edellytyksiä ja yritysten kilpailukykyä. Kuljetustuesta säädetään valtioneuvoston asetuksessa alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2018 ja 2019 (1030/2018). Lisäksi kuljetustukea myönnettäessä on voimassa, mitä valtioneuvustuslaissa (688/2001) säädetään.

Kuljetustukea voidaan myöntää yrityksen jalostamien tuotteiden kotimaan rautatie- tai autokuljetuksista. Lisäksi tukea voidaan myöntää niin sanottujen satamatoimintojen perusteella lähetettävän tavaran painon perusteella. Ulkomaille suuntautuviinsa kuljetuksissa tukea voidaan myöntää Suomessa kuljetetun matkan osuudelta.

Kuljetustukea haetaan sähköisesti ELY-keskusten yritystukien asiointipalvelussa. Kaikki kuljetustukihakemukset käsitellään keskitetysti Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksessa. Tukea on haettava toteutuneiden ja maksettujen kuljetusten perusteella kolmen kuukauden kuluessa hakemuskauden (kalenterivuosi) päättymisestä.

Vuonna 2018 kuljetustukea myönnettiin vuoden 2017 kuljetuksiin noin 4,8 miljoonaa euroa yhteensä 224 yritykselle. Keskisuurille yrityksille (82 kpl) myönnettiin tuesta pääosa eli noin 3,4 miljoonaa euroa. Eri kuljetusmuodoista eniten tukea myönnettiin autokuljetuksiin eli lähes 4 miljoonaa euroa. Toimialoitain eniten tukea kuljetuskustannuksiin saivat puutavara- ja puutuoteteollisuus noin 2,4 miljoonaa euroa, muiden ei-metallisten mineraalituotteiden valmistus noin 0,6 miljoonaa euroa ja elintarviketeollisuus noin 0,5 miljoonaa euroa.

Maakunnittain kuljetustukea myönnettiin vuoden 2017 kuljetuskustannusten osalta seuraavasti:

ELY-keskus	kpl	euroa
Etelä-Savo	18	98 038
Kainuu	11	802 801
Keski-Pohjanmaa	12	193 730
Keski-Suomi	9	192 188
Lappi	31	338 548
Pohjois-Karjala	42	938 763
Pohjois-Pohjanmaa	72	1 592 874
Pohjois-Savo	29	653 597
Yhteensä	224	4 810 539

Kuljetustuen myöntämisperusteista:

- Tukea myönnetään kuljetettavia tuotteita jalostaneelle pienelle tai keskiuurelle yritykselle, joka tavaran lähettäjänä on maksanut kuljetusmaksun kuljetuksen suorittajalle.
- Tukea voidaan myöntää pk-yrityksen valmistamien tuotteiden kotimaan kuljetusmaksuista ja satamatoimintojen perusteella.
- Tukea voidaan myöntää, kun tuote on valmistettu seuraavilla alueilla: Lapin, Pohjois-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan, Kainuun, Pohjois-Karjalan, Pohjois-Savon ja Etelä-Savon maakunnat, Kannonkosken, Karstulan, Kinnulan, Kivijärven, Kyyjärven, Pihtiputaan, Saarijärven ja Viitasaaren kunnat.
- Tukeen oikeuttavan kuljetuksen tulee lähteä tuotteen valmistuspaikalta.
- Tukea ei myönnetä käytettyjen tavaroiden, raaka-aineiden tai vastaavien vain vähän jalostettujen tuotteiden kuljetuksista.
- Tukea ei myönnetä yrityksen omalla kuljetuskalustolla tapahuneista kuljetuksista.

Kuljetustuen määrä:

- Kuljetustuki on 9–20 % tuotteen kuljetusmaksusta.
- Tukiprosentti kasvaa kuljetusmatkan pidentyessä. Kuljetusmatkan pituuden kotimaassa tulee olla vähintään 266 km. Jos kyseessä on kuljetus satamatoimintojen tukeen oikeuttavaan satamaan, tulee matkan pituuden olla vähintään 101 km.
- Kuljetustuki voidaan myöntää, jos kuljetusmaksu on vähintään 30 euroa lähetykseltä ja myönnettävä kuljetustuki on vähintään 1 000 euroa hakemuskaudessa.
- Kuljetustukea voidaan myöntää yhdelle yritykselle enintään 500 000 euroa hakemuskaudessa.

Satamatoimintojen tuen määrä:

- Satamatoimintojen tuki myönnetään lähetettävän tavarain painon perusteella. Satamatoimintojen tuki koskee Pohjanlahden satamia Merikarvialta pohjoiseen ja Saimaan vesistöalueen satamia.
- Satamatoimintojen tuki on euron tai kaksi euroa tonnilta sataman sijainnista riippuen.

Kuljetustukea ei myönnetä seuraavien tuotteiden kuljetuksesta:

- jalostamattomat tuotteet, aineet ja ainekset
- raaka-aineet
- käytetyt tavarat
- maa- ja kiviainekset, malmit ja rikasteet, tuhka, turve, kuona, kalkki ja vastaavat ainekset
- jätteet, romut ja niihin rinnastettava aines
- kierrätettävät tavarat ja ainekset
- jalostamaton puutavara, raakapuu, puunkorjuun sivutuotteet
- hake, pelletit, brikitit, puru, lastut, klapit ja muu polttopuu
- teollisten tuotantoprosessien vähäarvoiset sivutuotteet
- muut vastaavat jalostamattomat tai vain vähän jalostatetut tavarat taikka ainekset

Kuljetustukea ei myönnetä seuraaville toimialoille:

- terästeollisuus
- hiiliala
- laivanrakennusala
- synteettikuituteollisuus
- energian tuotannon, energian jakelun ja energiainfrastruktuurin ala
- maatalouden ala
- metsätalouden ala
- kalatalouden ja kalanjalostuksen ala
- kaivostoiminnan ja louhinnan ala

5 Kuljetustuki Ruotsissa

Myös Ruotsissa on vastaavan tyyppinen tuki kuljetuskustannusten alentamiseen yrityksille, joilla on tuotantotoimintaa tukialueella. Ruotsin tukialue koostuu Norrbottenin, Västerbottenin, Jämtlandin ja Västernorrlandin lääneistä.

Kuljetustuen tarkoituksena on kompensoida kustannushaittoja ja kannustaa jalostusasteen nostamiseen. Vuonna 2017 kuljetustukea myönnettiin noin 40 miljoonaa euroa 520 yritykselle. Yrityksistä suurin osa oli pieniä yrityksiä. Tukea myönnettiin eniten puuteollisuusyrityksille.

Kuljetustuki voidaan myöntää Ruotsin sisäisiin rautatie-, auto- ja merikuljetuksiin. Kuljetuskustannuksen tulee määräytyä tuotteen painon ja kuljetusmatkan perusteella. Esimerkiksi pakettilähetysten osalta tukea ei voi myöntää, koska lähetyksillä on sama hinta koko maassa.

Tukea voidaan myöntää tukialueella merkittävästi jalostettujen tuotteiden osalta. Kuljetustukea voidaan myöntää myös raaka-aineiden ja puolivalmisteiden osalta, joita jalostetaan edelleen tukialueella.

Seuraavien tuotteiden kuljetuksista ei myönnetä kuljetustukea:

- suola, rikki, maa- tai kiviaines, kipsi, kalkki ja sementti
- malmi, kuona ja tuhka
- kiinteät polttoaineet
- mineraaliöljyt ja bitumiset aineet, mineraaliöljyjen ja kiinteiden polttoaineiden tislauustuotteet,
- raaka- ja kuitupuu
- kivihiili, pelletit, polttopuut, hake ja puru
- paperimassa, paperi ja pahvi

- rauta-, teräs ja metalliteollisuuden rauta- ja terästuotteet sekä palkit, langat ja levyt
- muut metallit ja metalliseokset
- romu ja muu jäte
- käytetyt tavarat

Kuljetustuki on 10–45 % tuotteen kuljetusmaksusta. Tukiprosentti määräytyy tuotantopaikan sijaintikunnan perusteella. Raaka-aineiden ja puolivalmisteiden osalta kuljetustuki on 5 prosenttiyksikköä alhaisempi.

Merikuljetusten osalta tuki määräytyy tukialueen lähtösataman ja ruotsalaisen tulosataman välimatkan perusteella. Jos merikuljetuksen määränpää on ulkomailla, niin tuki määräytyy lähtösataman ja Ruotsin aluevesirajaa ylitettäessä lähinnä olevan ruotsalaisen sataman välimatkan perusteella. Kuljetustukea ei voi myöntää merikuljetuksiin Ruotsin ja Suomen välillä.

Kuljetusmatkan pituuden tulee olla yli 401 kilometriä. Kuljetukset Ruotsin sekä Suomen ja Norjan välillä ovat tukikelpoisia, jos kuljetusmatka yhteensä on yli 401 kilometriä, riippumatta kuljetusmatkan pituudesta Ruotsissa. Tuki myönnetään kuitenkin vain Ruotsin puolella tapahtuvan kuljetusmatkan osuudesta. Kuljetustukea voidaan myöntää yhdelle yritykselle enintään noin 1 500 000 euroa kalenterivuodessa.

6 Työryhmän työn tulokset ja johtopäätökset

6.1 Kuljetustuen kehittämisvaihtoehtoja ja niiden arviointia

Työryhmä on työnsä perusteella hahmottanut kuljetustuelle seuraavassa esitettäviä kehittämisvaihtoehtoja ja mahdollisia kehittämissuuntia. Nämä vaihtoehdot ja kehittämissuunnat eivät ole sellaisenaan toteutettavia ehdotuksia, vaan ne ovat lähinnä vaihtoehtoisia skenaarioita tuen erilaisista kehittämisen suunnista. Niiden kautta nostetaan esiin linjaus- ja periaatekysymyksiä, joihin tulee ottaa kantaa kuljetustuen kehittämisestä päätettäessä.

Kehittämisvaihtoehtojen kuvauksissa keskitytään tukea koskeviin keskeisiin linjoihin ja periaatteisiin, menemättä tuen myöntämisen teknistyyppisiin yksityiskohtiin. Tarkemmat ja yksityiskohtaisemmat tuen sisältöä koskevat linjaukset tulee tehdä osana jatkovalmistelua ja kuljetustuen säädösvalmistelua.

6.1.1 Työryhmän näkemys nykyisen kuljetustuen toimivuudesta

Työryhmä on nykyisen kuljetustuen toimivuuden tarkastelussa päätenyt siihen, että se on toimiva tukijärjestelmä harvaan asuttujen alueiden pk-yritysten pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuvien lisäkustannusten vähentämiseksi. Jos tavoitteena on yritystukijärjestelmän keinoin alentaa sijaintihaitasta kärsivien yritysten jalostamien tuotteiden pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuvia lisäkustannuksia, työryhmän mielestä kuljetustukea ei voi realistisesti korvata muilla, lähtökohdiltaan erilaisilla vaihtoehdoilla. Työryhmä on siten päätenyt siihen, että nykymuotoinen kuljetustuki olisi paras lähtökohta sen edelleen kehittämiseksi.

Työryhmän näkemyksen mukaan lähtökohtana tulee jatkossakin olla, että kuljetustuki on kuljetetun matkan mukaan määräytyvä prosenttiosuus hyväksyttävistä kuljetuskustannuksista, eli että tukiprosentti kasvaa kuljetusmatkan pidentyessä. Työryhmä oli yksimielinen, että tukitason tulisi jatkossakin määräytyä kuljetusmatkan pituuden perusteella, toisin kuin Ruotsissa, jossa tukitaso on määritelty kuntakohtaisesti siten, että vaadittavan minimimatkan ylittyessä käytössä on kyseisen kunnan kohdalla vain yksi tukitaso, matkan pituudesta riippumatta.

Työryhmä pitää nykyisen kuljetustukijärjestelmän hyvänä ominaisuutena myös sitä, että järjestelmä sallii tarvittaessa joustavasti muutoksia tuen ehtoihin. Tästä esimerkkinä ovat tukikelpoisia tuotteita tai tukitasoja koskevat mahdolliset muutokset. Työryhmä haluaa nostaa keskusteluun seuraavat mahdolliset lisäykset kuljetustukeen oikeuttaviin tuotteisiin: kalajalosteet, energiakäyttöön tarkoitettut valmisteet (esimerkiksi pelletit, brikitit yms.) sekä kiertotaloutta edistävät tuotteet (esim. väljalosteiden muodossa kuljetettava jäte- ja romupohjainen tavara).

Työryhmän näkemyksen mukaan tuotteiden kuljetustavan ei tulisi olla tukitason perusteena niin, että tuen taso vaihtelisi käytettävän kuljetustavan mukaan. Tätä työryhmä perustelee sillä, että esimerkiksi raideliikenteen osalta alueet ovat eriarvoisessa asemassa rataverkon alueellisten kattavuuserojen takia.

Työryhmä kävi keskustelua myös kuljetustukeen oikeuttavan maantieteellisen alueen määrittelystä ja alueen mahdollisesta supistamisesta siten, että tuen piiriin jäisi nykyistä pienempi, syrjäisin ja sijaintihaitasta kaikkein eniten kärsivä alue. Työryhmä päätyi kuitenkin siihen, että nykyisen kuljetustukialueen supistamiselle ei voida katsoa olevan perusteita. Niilläkin nykyisillä kuljetustukialueilla, joilla maantieteellinen etäisyys päämarkkinoista on kaikkein syrjäisimpiä alueita jossain määrin lyhyempi, sijainti tuottaa kuitenkin haittaa ja lisäkustannuksia esimerkiksi sen vuoksi, että kuljetuspalvelujen verkko on ohuempi, eikä kuljetustoimintoihin niiden pienistä volyymeista johtuen muodostu kustannuksia hillitsevää meno-paluu-pohjaista kuljetusliikennöintiä.

Työryhmän keskusteluissa yhtenä mahdollisena kehittämissuuntana nousi esiin kuljetusmatkan vähimmäispituuden (266 km) korottaminen, mikä suuntaisi tukea nykyistä vahvemmin pisimpien matkojen kuljetuksiin. Työryhmä ei kuitenkaan löytänyt riittäviä perusteita vähimmäisetäisyyden nostolle nykyisestä tasosta.

6.1.2 Kuljetustuen pk-yritysraja

Kuljetustukea voidaan tällä hetkellä myöntää vain pk-yritysten jalostamien tuotteiden kuljetuksesta. Tuotteen jalostaneen ja kuljetustukea hakevan yrityksen tulee olla pk-yritys sekä tuotteita valmistettaessa, että myös silloin, kun kuljetustukea koskeva avustuspäätös tehdään.

Yrityskoon määrittäminen perustuu Euroopan komission pk-yrityksen määritelmään, joka on valtioneuvoston yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen (komission asetus (EU) N:o 651/2014) liitteenä I. Seuraavassa on esitetty keskeisiä kohtia pk-yrityksen määritelmästä.

Pk-yrityksellä tarkoitetaan yritystä, jonka:

- 1) henkilöstömäärä on vähemmän kuin 250 henkilöä,
- 2) liikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma enintään 43 miljoonaa euroa, ja
- 3) joka täyttää yrityksen riippumattomuutta kuvaavat ja muut määritelmään sisältyvät pk-yrityksen tunnusmerkit.

Yrityksen riippumattomuuteen ja siten myös sen yrityskokoon vaikuttavat yrityksen omien tietojen lisäksi sen omistus- ja määräysvaltasuhteet toisiin yrityksiin, jos yrityksellä on sidosyrityksiä tai omistusyhteisyriksiä.

Sidosyritys on yritys, joka omistaa enemmistön hakijayrityksen äänivallasta, tai yritys, jonka äänivallasta hakijayritys omistaa enemmistön. Sidosyrityssuhteen muodostava määräysvalta voi syntyä myös erityisen sopimuksen, yhtiöjärjestyksen tai muun järjestelyn nojalla.

Tarkasteltavan yrityksen omistusyhteisyriksiä ovat yritykset, jotka eivät ole sidosyriksiä, ja joihin tarkasteltavalla yrityksellä on vähintään 25 %:n omistuksellinen tai äänivallan käyttöön liittyvä yhteys.

Yrityskokoa koskevan laskennan perussääntö on, että sidosyritysten kynnysarvot (vuosiliikevaihto, taseen loppusumma, henkilöstömäärä) otetaan kokonaisuudessaan tarkasteltavan yrityksen omien kynnysarvojen lisäksi laskelmaan mukaan määritettäessä tarkasteltavan yrityksen yrityskokoa. Jos kyseessä on sidosyritysten

ryhmän muodostava konserni, voidaan käyttää konsernitilinpäätöksen tietoja. Omistusyhteisyriyten kynnysarvot otetaan puolestaan huomioon omistusosuu- den tai äänivallan suhteessa (suurempi näistä prosenttiosuuksista).

Kun yrityksen vuotuiset tiedot tilinpäätöshetkellä ylittävät tai alittavat yrityskokoa koskevat kynnysarvot, yritys saavuttaa tai menettää keski-suuren yrityksen tai pie- nen yrityksen aseman ainoastaan siinä tapauksessa, että ylitys tai alitus toistuu kah- tena peräkkäisenä tilivuotena.

Työryhmän mielestä kuljetustuen osalta komission pk-yrityksen määritelmä saattaa asettaa tukikelpoisella alueella toimivat käytännössä samankaltaiset yritykset tai toimintayksiköt omistustaustansa perusteella eriarvoiseen asemaan. Työryhmä ko- rostaa, että pk-yrityksen määritelmän soveltaminen kuljetustuen osalta on kansal- linen ratkaisu. Esimerkiksi Ruotsi ei ole rajannut kuljetustuen myöntämistä yritys- koon perusteella.

Työryhmä esittää yksimielisesti sen jatkoselvittämistä, että nykyinen pk-yrityksraja poistettaisiin kuljetustuen osalta. Työryhmän mielestä voisi olla tarkoituksenmu- kaista hyväksyä tuen piiriin myös suurten yritysten tukikelpoisella alueella toimivia tuotantoyksiköitä esimerkiksi siten, että jos tuotantoyksikön koko pysyy tietyissä, erikseen määriteltävissä rajoissa, omistustaustan tai yrityksen muiden tuotantoyksi- köiden kautta muodostuva suuryrityksen asema ei poistaisi kuljetustukea kyseisen, tukikelpoisella alueella toimivan tuotantoyksikön osalta. Tukikelpoisen tuotantoyk- sikön rajana voisi olla esimerkiksi pk-yrityksen määritelmän mukainen henkilöstö- raja, 250 henkilöä. Tämä uudistus saattaisi työryhmän käsityksen mukaan kannustaa suuria yrityksiä kasvattamaan tuotantotoimintaansa myös syrjäisimmillä alueilla. Työryhmä kuitenkin edellyttää, että mahdollinen pk-yrityksrajan poistaminen tulee tehdä tavalla, joka ei heikennä pk-yritysten nykyisiä edellytyksiä kuljetustuen saan- tiin.

6.1.3 Laivakuljetusten tukeminen

Työryhmä on käynyt läpi myös laivakuljetusten mahdollista tukemista. Nykyään vesiteitse toteutettavat kuljetukset tai ulkomaille suuntautuvien kuljetusten Suo- men merialueella tapahtuvat osat huomioidaan satamatoimintojen tukena siten, että kuljetustuki myönnetään satamasta lähetettävän tavarain painon perusteella.

Satamatoimintojen tuki koskee Pohjanlahden satamia, jotka sijaitsevat Merikarvian kunnan alueella tai siitä pohjoiseen ja Saimaan vesistöalueen satamia. Satamatoimintojen tuki on 1.1.2018 tai sen jälkeen tapahtuneiden kuljetusten osalta euron tai kaksi euroa tonnilta sataman sijainnista riippuen.

Työryhmässä on ollut esillä Ruotsin tukimalli, jossa laivakuljetusten tuki määräytyy tukialueella sijaitsevan lähtösataman ja ruotsalaisen tulosataman välimatkan perusteella. Vastaavasti, jos laivakuljetuksen määränpää on ulkomailla, tuki määräytyy lähtösataman ja Ruotsin aluevesirajaa ylitettäessä lähinnä olevan ruotsalaisen sataman välimatkan perusteella.

Työryhmä esittää jatkoselvitettäväksi, voisiko kuljetustukea laivakuljetusten osalta myöntää Ruotsin tapaan, eli tukialueen lähtösataman ja suomalaisen tulosataman välimatkan ja tästä matkasta maksettavan kuljetusmaksun perusteella. Jos kuljetuksen määränpää olisi ulkomailla, tuki määräytyisi tukialueen lähtösataman ja Suomen aluevesirajan välisen kuljetusmatkan perusteella. Tällöin nykyisen kaltaisesta satamatoimintojen tuesta voitaisiin mahdollisesti luopua. Muutoksen etuna voitaisiin katsoa olevan kuljetustuen määrittämisperusteiden yhtenäistyminen vesitse ja maitse tapahtuvien kuljetusten kesken.

6.1.4 Ympäristönäkökohtien huomioiminen

Ympäristönäkökohtien merkityksen kasvaessa yhteiskunnallisen päätöksenteon ja resurssien suuntaamisessa, on myös kuljetustuen tulevaisuuden kehittämisvaihtoehtoja tarkasteltava tämän ulottuvuuden kannalta. On pohdittava, voidaanko kuljetustuen suuntaamisen kriteereillä ja ehdoilla luoda toimijoille kannusteita ympäristön kannalta myönteisten valintojen tekemiseen.

Työryhmä toteaa, että koska kuljetustukea myönnetään vain jalostettujen tuotteiden kuljetukseen, tämä jo sinänsä kannustaa tuotteiden jalostamiseen pidemmälle lähempänä raaka-ainelähteitä, kuten esimerkiksi metsävaroja, ja näin vähentää tarvetta kuljettaa raaka-aineita tukialueen ulkopuolelle jalostettavaksi.

Työryhmä katsoo, että nykyisessä toimintaympäristössä kuljetustavan valinnan ei tulisi vaikuttaa yrityksen saamaan kuljetustuen määrään, koska esimerkiksi

käytännön mahdollisuudet siirtyä maantiekuljetuksista rautatiekuljetuksiin poikkeavat eri alueilla toisistaan varsin merkittävästi.

Pidemmän aikavälin visiona saattaa olla mahdollista sisällyttää kuljetustukeen nykyistä enemmän ympäristönäkökohtia painottavia ja huomioon ottavia kannusteita. Esimerkkinä tällaisesta tukijärjestelmän kehittämisen suunnasta voisi olla käytäntö, jossa kuljetustuen tukitaso olisi korkeampi silloin, kun käytettävä kuljetusväline ja -ratkaisu käyttää päästötöntä tai vähäpäästöistä käyttövoimaa, tai kuljetus jollain muulla tavoin perustuu ympäristön kannalta suotuisamman vaihtoehdon valintaan. On kuitenkin tärkeää korostaa, että tämän tyyppisiä uudistuksia voidaan tehdä tukijärjestelmään vasta, kun on olemassa kustannustehokkaita ja toimivia korvaavia kuljetustaparatkaisuja ja riittävän kattava infrastruktuuri, joka aidosti mahdollistaa kuljetuksia koskevat ympäristönäkökohtia painottavat valinnat (esim. biopolttoainneiden kattava jakeluverkko tai sähkövoimaan perustuvien kuljetusvälineiden kattava latauspisteiden verkko).

Työryhmän näkemyksen mukaan on perusteltua, että liikenteen ja kuljetusten infrastruktuurin kehittämistä koskevissa valinnoissa ja panostuksissa otetaan painokkaasti huomioon ympäristöön ja kestäväan kehitykseen liittyvät näkökohdat. Samalla on huolehdittava yritystoiminnan edellytysten säilymisestä ja kehittymisestä maan eri osissa. Nämä tavoitteet voivat tukea toinen toisiaan, eikä niiden tarvitse olla keskenään ristiriidassa.

6.1.5 Kuljetustuki ja maakuntaudistus

Valmisteilla on maakuntaudistus, jonka on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2021. Suomeen perustetaan 18 maakuntaa, jotka vastaavat muun muassa pelastustoimesta, maataloushallinnosta, ympäristöterveydenhuollosta, työvoimapalveluista ja elinkeinon edistämisestä. Muun muassa ELY-keskukset, TE-toimistot, aluehallintovirastot sekä maakuntien liitot lakkautetaan ja niiden tehtäviä siirretään maakunnille.

Valtio rahoittaa maakuntien toiminnan ja ohjaa maakuntien taloudenpitoa. Maakuntien rahoituslaki sääntelee maakuntien yleiskatteellista rahoitusta. Yleiskatteellisen rahoituksen lisäksi maakunnille kohdistetaan myös erillisrahoitusta.

Työryhmän näkemyksen mukaan kuljetustukeen tulee varata maakuntaudistuksen yhteydessä valtion erillisrahoitusta. Perusteena erillisrahoitukselle on se, että kuljetustukea voidaan myöntää vain tietyllä maantieteellisesti rajatulla alueella. Suunnitellun yleiskatteellisen rahoituksen jakoperuste ei tätä aluerajausta ota lainkaan huomioon, jolloin on vaarana, että alueella, jolla kuljetustukea olisi säästöjen perusteella myönnettävissä, ei olisi välttämättä riittävästi määrärahoja kuljetustuen maksamiseen.

Jos kuljetustuki olisi valtion erillisrahoitusta, tällöin työryhmän mielestä olisi myös tarkoituksenmukaista, että kuljetustukihakemusten käsittely olisi keskitetty yhteen maakuntaan. Hakemusten käsittelyn keskittämisen arvioidaan tehostavan käsittelyprosessia ja parantavan käsittelyn laatua ja tasapuolisuutta. Nykyisestä hakemuskäsittelyn keskittämisestä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukseen on saatu hyviä kokemuksia.

Jos kuljetustuen myöntämiseen käytettäisiin maakuntien yleiskatteellista rahoitusta, se tarkoittaisi varsin todennäköisesti sitä, että tukialueiden maakunnat käsitelisivät jokainen itse oman alueensa kuljetustukihakemukset. Tämä merkitsisi työryhmän käsityksen mukaan myös sitä, että hallinnolliset kustannukset saattaisivat lisääntyä ja että hakemuskäsittelyn laatu ja yritysten tasapuolinen kohtelu saattaisivat vaarantua.

Lisäksi yleiskatteellinen rahoitus saattaisi vaikuttaa myös siihen, miten paljon kuljetustuen myöntämiseen on eri maakunnissa mahdollista varata määrärahoja. Tällöin voitaisiin päätyä tilanteeseen, jossa tukeen varattujen määrärahojen suhde tukeen oikeutettujen ja sitä hakevien yritysten määrään poikkeaisi maakunnittain toisistaan merkittävästikin. Seurauksena olisi epätasa-arvoinen ja epäjohdonmukainen asetelma, jossa keskenään samankaltaisten yritysten saaman tuen määrä tai ylipäänsä sen saaminen voisi määräytyä sen mukaan, kummalla puolella maakunnan rajaa ne sijaitsevat. Tällaisen työryhmän käsityksen mukaan varsin ongelmallisen tilanteen syntyminen tulee maakuntaudistuksen ja siihen liittyvän maakuntien rahoituksen valmistelussa pystyä ehkäisemään.

6.1.6 Hallinnollinen taakka

Työryhmä pitää tärkeänä kuljetustuen kehittämistä siihen suuntaan, että sen aiheuttama hallinnollinen taakka ja työmäärä sekä hakijoille että käsitteleville viranomaisille olisi mahdollisimman vähäinen. Digitalisaation sekä kehittyvien tietoverkkojen ja viranomaisrekisterien mahdollisuudet on hyödynnettävä täysimääräisesti. Tavoitteena tulee pitää, että yksittäinen tieto kysytään yritykseltä vain yhden kerran, ja että tietoja, jotka viranomainen pystyy hankkimaan virallisista rekistereistä ja vastaavista tietolähteistä, ei erikseen kysytä yrityksiltä lainkaan; tämä tavoite luonnollisesti koskee kuljetustuen ohella muitakin tukia ja viranomaispalveluja.

Kuljetustuen hallinnollista sujuvuutta kehitettäessä tulisi arvioitavaksi ottaa esimerkiksi kuljetusmatkan pituuden mukaan määräytyvien tukitasoportaiden mahdollinen vähentäminen nykyisestä. Tukitasoportaiden yhdistely ja vähentäminen selkeyttäisi yksittäisten kuljetusten tukitason määrittelyä ja sujuvoittaisi näin hakemuskäsittelyä kokonaisuutena. Mahdollinen tukitasoportaiden vähentäminen ei kuitenkaan saisi hämärtää sitä tuen lähtökohtaa, että tukitaso nousee kuljetettavan matkan pidentymisen myötä.

Kuljetusreittien valinnassa ja matkojen pituuden määrittämisessä tulee määrätietoisesti luoda edellytyksiä kehittyvien paikannusjärjestelmien hyödyntämiselle ja näiden integroimiselle myös kuljetustukiprosessiin tarkoituksenmukaisella tavalla.

6.2 Johtopäätökset ja suositukset

Alueellinen kuljetustuki lukeutuu vanhimpiin Suomessa yhtäjaksoisesti käytössä olleisiin yritysten tukijärjestelmiin. Tukea on myönnetty vuodesta 1973 alkaen eli lähes puolen vuosisadan ajan. Matkan varrella tukeen on tehty useita merkittäviäkin muutoksia, mutta tuen perustarkoitus, syrjäisemmillä alueilla toimivien tuotannollisten yritysten korkeista kuljetuskustannuksista aiheutuvan kilpailuhaitan vähentäminen, on säilynyt muuttumattomana.

Voidaan ajatella, että tukijärjestelmän pitkä historia jo itsessään kertoo siitä, että tuelle on olemassa aito ja perusteltavissa olevaa tarvetta. Jatkuvasti on kuitenkin ylläpidettävä valmiutta uudistaa ja kehittää tukijärjestelmiä toimintaympäristön ja

yhteiskunnan muutosten edellyttämällä tavalla; näin myös kuljetustuen kohdalla. Työryhmä haluaa myös omalta osaltaan korostaa toimintaympäristön seuraamisen tärkeyttä ja reagoimista sen mukaan.

Työryhmä katsoo, että kokonaisuutena tarkastellen nykymuotoinen kuljetustuki on toimiva ja tarkoituksenmukainen tukijärjestelmä, jonka peruslähtökohtien pohjalta tukea voidaan edelleen kehittää.

Tuen keskeisiä periaatteita, kuten kuljetusmatkan pituuden kasvaessa nousevaa tukitasoa ja tuen rajaamista jalostettujen tuotteiden kuljetuksiin, työryhmä pitää edelleen toimivina.

Työryhmä pitää tärkeänä, että maakuntauudistuksen yhteydessä alueelliselle kuljetustuelle varataan erillisrahoitus. Tämä varmistaisi sen tärkeän tavoitteen toteutumista, että kuljetustukijärjestelmä on yritysten kannalta tasapuolinen ja johdonmukainen eri maakunnissa.

Työryhmä haluaa nostaa selvitettäväksi kysymyksen kuljetustuen myöntämisestä myös pk-yrityskokoa suurempien yritysten kuljetustukialueella sijaitseville tuotantoyksiköille. Tuen jyrkkää rajaamista ainoastaan pk-yritysten tuotantoyksiköille työryhmä pitää yritysten tasapuolisen kohtelun näkökulmasta jossain määrin ongelmallisena. Työryhmä kuitenkin edellyttää, että mahdollinen pk-yritysrajan poistaminen tulee tehdä tavalla, joka ei heikennä pk-yritysten nykyisiä edellytyksiä kuljetustuen saantiin.

Työryhmä ehdottaa selvitettäväksi nykyisen satamatoimintojen tuen korvaamista Suomen aluevesien alueella tapahtuviin laivakuljetuksiin kohdentuvalla kuljetustuella, Ruotsissa sovellettavaa tukimallia vastaavasti. Samalla työryhmä korostaa, että mahdollisessa uudistuksessa kuljetusten tosiasiallinen tukitaso ei saa alentua.

Työryhmä pitää tarpeellisena, että jatkovalmistelussa selvitetään eräiden tuoteryhmien, kuten uusiutuvan energian käyttöä edistävien valmisteiden (esim. puupohjaiset pelletit ja vastaavat tuotteet), kalajalosteiden sekä kiertotaloutta edistävien tuotteiden mahdollista sisällyttämistä tuen piiriin.

Pidemmillä aikavälillä työryhmä pitää perusteltuna kuljetustuen kehittämistä ympäristönäkökohtia yhä painokkaammin huomioivaan suuntaan. Tämä ei kuitenkaan saa tapahtua tukialueiden yritystoiminnan edellytyksiä kaventavalla tavalla, vaan ennemminkin niin, että tukijärjestelmä palkitsee ympäristöystävällisesti perusteluista kuljetustapavalinnoista.

Tukijärjestelmän resursoinnin osalta työryhmä pitää tärkeänä, että kuljetustukijärjestelmää kehitettäessä sille varataan tarvittavat rahalliset resurssit sekä myös järjestelmän sujuvan hallinnoinnin edellyttämät henkilöresurssit. Esimerkiksi kuljetustuen myöntämisen pk-yritysrajauksen poistaminen tässä raportissa kuvatulla tavalla todennäköisesti edellyttäisi jossain määrin lisää myöntämisvaltuutta. Tämän raportin ehdotukset eivät työryhmän näkemyksen ja arvion mukaan kuitenkaan merkitsisi oleellista tasokorotuksen tarvetta kuljetustuen määrärahoihin. Ottaen huomioon kuljetustuen valtiontaloudellisesti varsin pienen rahallisen määrän ja osuuden yritysten tukemisen välineiden kokonaisuuteen suhteutettuna, kyse olisi työryhmän näkemyksen mukaan varsin rajallisesta panostuksesta sekä nimellisesti että julkisen talouden kokonaisuuteen suhteutettuna.

Kuljetustuen kehittämistä selvittäneen työryhmän raportti

Alueellisella kuljetustuella edistetään harvaan asuttujen alueiden yritystoimintaa vähentämällä tuotteiden pitkistä kuljetusmatkoista pk-yrityksille aiheutuvaa kustannusrasitetta. Työ- ja elinkeinoministeriö asetti 3.10.2018 työryhmän ajalle 3.10.2018 – 31.12.2018 kartoittamaan ja valmistelemaan kuljetustuen kehittämisvaihtoehtoja maakuntauudistukseen valmistauduttaessa.

Työryhmä katsoo, että kokonaisuutena tarkastellen nykymuotoinen kuljetustuki on toimiva ja tarkoituksenmukainen tukijärjestelmä, jonka peruslähtökohtien pohjalta tukea voidaan edelleen kehittää.

Kuljetustuen kehittämiseksi ja sen vaikuttavuuden parantamiseksi työryhmä nostaa esiin eräitä raportissa kuvattuja selvitys- tai uudistustarpeita.

Työryhmä pitää tärkeänä, että maakuntauudistuksen yhteydessä kuljetustuelle varataan valtion erillisrahoitus. Tämä varmistaisi, että kuljetustukijärjestelmä on yritysten kannalta tasapuolinen ja johdonmukainen eri maakunnissa.

Työryhmä myös ehdottaa harkittavaksi kuljetustuen myöntämistä pk-yrityskokoa suurempienkin yritysten kuljetustukialueella sijaitseville tuotantoyksiköille.

Pidemmällä aikavälillä työryhmä pitää perusteltuna kuljetustuen kehittämistä ympäristönäkökohtia yhä painokkaammin huomioivaan suuntaan.

Verkojulkaisu
ISSN 1797-3562
ISBN 978-952-327-392-4

Sähköinen versio: julkaisut.valtioneuvosto.fi
Julkaisumyynti: julkaisutilaukset.valtioneuvosto.fi