

Valtio myöntää pienille ja keskisuurille yrityksille tukea niiden jalostamien tuotteiden kuljettamisesta aiheutuneisiin kustannuksiin. Kuljetustukea myönnetään Lapin, Pohjois-Pohjanmaan, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Savon maakuntien alueelta alkaville kuljetuksille. Tarkoitukseen on valtion vuoden 2003 talousarviossa varattu 3.364.000 euroa. Tukea on vuosittain myönnetty noin 250 yritykselle. Toimialoista tukea on eniten myönnetty puu- ja kiviteollisuudelle.

Tarkastuksessa on pyritty selvittämään, miten hyvin kuljetustukijärjestelmä toimii ja tuottaa tavoiteltuja vaikutuksia. Vastauksista on haettu erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- Mitä vaikutuksia alueellisella kuljetustuella on tavoiteltu?
- Mitä tuella on saatu aikaan?
- Onko kuljetustukijärjestelmä ollut tarkoituksenmukainen tavoiteltujen vaikutusten aikaansaamiseksi? Mitkä seikat ovat mahdollisesti estäneet tai heikentäneet vaikuttavuutta?

Kuljetustukilaki on osa laajempaa aluepoliittista lainsäädäntöä. Tavoitteena on alentaa kehitysalueen elinkeinoelämälle keskimääräistä pitemmistä kuljetusmatkoista johtuvia lisäkustannuksia, parantaa edellytyksiä kehitysalueilla jo tapahtuvan tuotannon määrän nostamiseksi, uuden tuotantotoiminnan aikaansaamiseksi sekä entisen ja uuden tuotannon jalostusasteen kohottamiseksi.

Kuljetustukea koskevissa lakiesityksissä lain ja sen muutosten vaikutusten arviointi on ollut niukkaa. Niissä on arvioitu lähes yksinomaan kuljetustukimäärärahaan kohdistuvia säästöjä. Esityksissä ei ole arvioitu esimerkiksi sitä, miten muutokset vaikuttavat yritystasolla yritysten kuljetuskustannuksiin, tuotannon määriin tai jalostusasteeseen tai miten ne kohdistuvat eri alueille ja vaikuttavat alueiden kehittymisedellytyksiin.

Yritysten näkemyksiä selvittäneiden tutkimusten mukaan kuljetustuen merkittävimmät vaikutukset liittyvät yritysten kilpailukykyyn parantumiseen ja toiminnan kehittämiseen nykyisellä paikkakunnalla. Kuljetustuella ei katsota olevan yhtä selvää vaikutusta tuotannon määrän lisäämiseen ja jalostusasteen nostamiseen, jotka ovat kuljetustukilain tavoitteita. Mitä pienempi yritys

on, sitä suuremmaksi yritys on arvioinut kuljetustuen merkityksen toimintaedellytyksiinsä. Lapin ja erityisesti Oulun läänin yritykset arvioivat kuljetustuella olevan muita suuremman vaikutuksen toimintaedellytyksiinsä.

Tarkastushavaintojen mukaan eniten kuljetustukea ovat saaneet sellaiset toimialat, jotka ovat sijoittuneet lähelle raaka-aineitaan ja siten hyödyntävät sijaintialueensa luonnonvaroja, työvoimaa ja osaamista. Toimialat ovat samalla niitä, joita alueen rahoittajat ja kehittäjät ovat pyrkineet edistämään. Eniten tuetuilla toimialoilla kuljetuksilta ensisijaisesti vaadittu ominaisuus on kustannustehokkuus, kuljetuskustannukset ovat korkeat ja kustannusten alueellinen vaihtelu suurinta. Tarkastuksessa on edellä mainituilla perusteilla arvioitu, että kuljetustuen kohdentuminen eri toimialoille on ollut tarkoituksenmukaista.

Tarkastushavaintojen mukaan kuljetustuen kilpailua vääristävästä vaikutuksesta ei ole näyttöä eikä tätä riskiä ole pidettävä todennäköisenä ainakaan niillä osuuksilla, jotka kuljetustuki nykyisin kattaa tuen perusteena olevista menoista.

Tarkastuksen perusteella on pidettävä ilmeisenä, että hallinto ei riittävän hyvin tunne etäisyydestä aiheutuvia lisäkustannuksia ja sitä, miten paljon kuljetustuki tasaa kustannuseroja eri etäisyyksillä. Tarkastushavaintojen perusteella näyttää siltä, että mitä pidempi kuljetusmatka on, sitä heikommin tuki tasaa kuljetuskustannuksia. Lisäksi tukialueella eri etäisyyksillä toimivien yritysten kesken kustannuserot näyttävät jäävän suuriksi. Kuljetuskustannusten tarkempi tunteminen olisi tarpeen, jotta kuljetustukijärjestelmää ja tuen porrastusta voitaisiin kehittää perustellusti ja niin, että järjestelmä toimisi mahdollisimman tuloksellisesti.

Kuljetustukilain voimassaoloaika on jatkettu seitsemän kertaa, joista viisi on ollut yhden tai kahden vuoden pidennyksiä. Nykyinen laki on voimassa vuoden 2003 loppuun. Lyhyet voimassaoloajat ovat johtaneet siihen, että tukijärjestelmän toimivuuden ja tarkoituksenmukaisuuden perusteellisempaan arviointiin ja järjestelmän kehittämiseen ei ole ollut riittäviä edellytyksiä.

EU:n alueellisia tukia koskevien ohjeiden mukaan toimintatuen on oltava ajallisesti rajoitettua ja alenevaa. Poikkeuksena tähän on tietyn kaltaisille ohjeissa määritellyille harvaan asutuille alueille myönnettävä tuki lisäkuljetuskustannusten osittaiseen korvaamiseen. Tämän perusteella ja koska pitkistä kuljetusmatkoista johtuvat lisäkustannukset ovat luonteeltaan pysyviä, tulisi harkita

sitä, tulisiko uusi esitys kuljetuslaiksi valmistella siltä pohjalta, että laki olisi pysyvä.

Kuljetustukeen oikeuttavien tuotteiden luettelo on pysynyt kaksi vuosikymmentä lähes ennallaan. Tarkastuksessa ei ole havaittu, että tämä olisi rajoittanut tai haitannut lain tavoitteena olevaa uuden tuotantotoiminnan edistämistä. Tuoteluettelossa on kuitenkin eräitä vanhentuneita tai ilmeisen tarpeettomia kohtia. Siinä on lisäksi tuotteita, jolle kuljetustukea ei voida myöntää EU:n perustamissopimuksen mukaan. Näiltä osin kuljetustukilain tuoteluettelo on harhaanjohtava. Kuljetustukijärjestelmää kehitettäessä on syytä joko uudistaa tuoteluetteloa tai harkita luopumista nykyisenkaltaisesta tuotteiden luetteloinnista.

Kuljetustukea ei makseta lentokuljetuksiin. Tarkastuksen perusteella on osoittautunut aiheelliseksi selvittää, mikä merkitys lentokuljetuksilla on pk-yritysten jalostamien tuotteiden kuljetusmuotona ja miten lentokuljetusten sisällyttäminen kuljetustuen piiriin vaikuttaisi kuljetustukilain tavoitteiden saavuttamiseen.

Kuljetustukialuetta supistettiin vuoden 1997 alusta tuntuvasti, minkä jälkeen valtiovarainvaliokunta on toistuvasti esittänyt sen laajentamista. Supistaminen johtui Euroopan komission päätöksestä, jonka nojalla päätöksessä lähemmin määriteltyihin alueellisiin tukiin voidaan oikeuttaa sellaiset NUTS III-alueet, joiden asukastiheys on pienempi kuin 12,5 neliökilometriä kohden. Uuden kuljetustukialueen määrittelyssä käytettiin maapinta-alaa eikä myös vesistöt sisältävää kokonaispinta-alaa. Euroopan komissio ja Eurostat suosittelivat maapinta-alan käyttöä, mutta suositus ei ole ehdoton. Yleensä vesistöt pikemminkin pidentävät kuin lyhentävät kuljetusmatkoja. Tämän johdosta olisi perusteltua käyttää kriteerinä kokonaispinta-alaa määriteltäessä niitä alueita, joilta alkaville tavarankuljetuksille voidaan myöntää kuljetustukea. Kauppa- ja teollisuusministeriön tulisi selvittää Euroopan komissiolta, voidaanko näin menetellä. Selvitys tulisi suorittaa pikaisesti, jotta komission kanta olisi eduskunnan tiedossa, kun se mahdollisesti tekee tukialueeseen vuoden 2004 alusta muutoksia ja päättää alueella maksettavan tuen suuruudesta.