

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

Johdanto

Työ- ja elinkeinoministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2026–2028.

Ehdotettavalla valtioneuvoston asetuksella kuljetustukijärjestelmää jatkettaisiin vuoden 2028 loppuun saakka ja asetusta sovellettaisiin kuljetuksiin, jotka alkavat vuosien 2026, 2027 tai 2028 aikana. Voimassa olevaan asetukseen verrattuna, tässä asetuksessa on muutoksia huomioiden valtion talousarvioehdotus vuodelle 2026 sekä teknisiä muutoksia johtuen valtion aluehallintouudistuksesta, jonka johdosta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tilalle perustetaan elinvoimakeskus.

Tausta

Valtionavustuslain nojalla alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2023 – 2025 annetun valtioneuvoston asetuksen (1015/2022) voimassaolo päättyy 31.12.2025. Asetuksen nojalla voidaan kuitenkin myöntää vuoden 2025 loppuun mennessä alkaneita kuljetuksia koskeva kuljetustuki vielä vuonna 2026.

Ehdotettavalla valtioneuvoston asetuksella kuljetustukijärjestelmää jatkettaisiin vuoden 2028 loppuun saakka ja asetusta sovellettaisiin kuljetuksiin, jotka alkavat vuosien 2026, 2027 tai 2028 aikana.

Tavoitteet

Kuljetustukea myöntämällä parannetaan osaltaan harvaan asuttujen alueiden jalostettuja tuotteitaan lähialuetta laajemmille markkinoille myyvien pienten ja keskisuurten yritysten toimintaedellytyksiä.

Vastausohjeet vastaanottajille

Lausunnot pyydetään antamaan vastaamalla Lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön. Lausunnon voivat antaa myös sellaiset tahot, joita ei ole erikseen mainittu jakelussa. Lausuntoa ei tarvitse toimittaa erikseen sähköpostitse tai postitse ministeriön

kirjaamoon.

Lausunnon antamiseksi tiedonantajan tulee rekisteröityä ja kirjautua palveluun. Tarkemmat ohjeet palvelun käyttämiseksi löytyvät välilehdeltä Ohjeet > Käyttöohjeet. Tukea palvelun käyttöönottoon voi pyytää osoitteesta lausuntopalvelu.om@gov.fi.

Huom! Kaikki palvelussa annetut lausunnot ovat julkisia ja ne julkaistaan lausuntopalvelu.fi:ssä ja hankkeen julkisilla hankesivuilla.

Jos lausunnon antaminen palvelussa ei ole mahdollista, lausunto voidaan myös toimittaa sähköpostilla osoitteeseen kirjaamo.tem@gov.fi. Lausunnossa pyydetään mainitsemaan asianumero VN/28108/2025.

Aikataulu

Lausunto pyydetään antamaan viimeistään 6.11.2025.

Valmistelijat

Lisätietoja antaa:

hallitusneuvos Mikko Ojala, puh. 029 506 3506, mikko.j.ojala@gov.fi

Linkit

<https://tem.fi/hanke?tunnus=TEM085:00/2025> - Linkki hankesivulle

Liitteet:

[VNA kuljetustuki.docx](#)

[VNA kuljetustuki SV.docx](#)

[Kuljetustuen 2026-2028 asetusmuistio 7.10.2025 \(6\).docx](#)

Jakelu:

Etelä-Savon ELY-keskus
Hämeen ELY-keskus
Keski-Suomen ELY-keskus
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
Valtiovarainministeriö

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

**Meri-Lapin kehittämiskeskus ry,
Moisanen Sari**

6.11.2025

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, arvonalisää 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 näyttäyty kansantalouden näkökulmasta vähämerkityksellisenä tukena, on se tutkimusten mukaan merkittävä pohjoisessa toimiville tuotantoyrityksille. Parhaassa tapauksessa kuljetustuki voisi toimia kannustimena ja mahdollistajana tuotantovolyymien 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

Lapin kauppakamarin ja Oulun kauppakamarin lausunto valtioneuvoston asetuksesta alueellisesta kuljetustuesta vuosina 2026–2028.

Alueellista kuljetustukea viedään väärään suuntaan.

Lapin ja Oulun kauppakamarit pitävät myönteisenä, että alueellisen kuljetustuen järjestelmää esitetään jatkettavaksi. Samalla kuitenkin ilmaisemme vakavan huolen sekä tukijärjestelmään ehdotetuista muutoksista (alarajan korotuksesta, tukiprosenttien alentamisesta) että määrärahan leikkauksista. Näillä muutoksilla tuen vaikuttavuus heikkenisi nykyisestä, entistä useampi yrityksistä jäisi tuen ulkopuolelle ja pohjoisen yritysten suhteellinen kilpailukyky markkinoilla heikkenisi.

Tuen alarajaa ollaan nostamassa viisinkertaiseksi ja tukiprosentteja laskettaisiin selvästi. Samalla myös määrärahaa on leikattu, vaikka kuljetustukialuetta on nykyisellä tukikaudella laajennettu. 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.

Vuonna 2024 kuljetustukea myönnettiin Lappiin 505 000 euroa, Pohjois-Pohjanmaalle 1,9 miljoonaa euroa ja Kainuuseen 258 000 euroa. Työ- ja elinkeinoministeriön asetusmuistion mukaan tukiprosenttien alentaminen ja alarajan korottaminen jättäisi arviolta noin 100 yritystä lisää tuen ulkopuolelle. Kun alarajaa nostetaan viisinkertaiseksi, monet pienet yritykset eivät enää ylitä hakukelpoisuuden rajaa, vaikka niiden kuljetusmatkat ja kustannukset olisivat merkittävä kuluerä toiminnassa.

Pohjoisen yritysten etäisyyksistä johtuvien kilpailuhaittojen vähentämiseksi kuljetustukea tulisi kehittää - ei leikata.

Alueellinen kuljetustuki on pohjoisen Suomen pienille ja keskisuurille yrityksille tärkeä väline, jolla tasataan pitkien etäisyyksien aiheuttamia kustannuksia, parannetaan yritysten kilpailukykyä ja tuetaan harvaan asuttujen alueiden elinvoimaa. Pitkät maakuljetukset ovat välttämättömiä, ja kuljetuskustannukset muodostavat merkittävän osan lopputuotteen hinnasta — kustannuksia, joita ei voida täysimääräisesti siirtää tuotteiden hintoihin.

Ruotsissa vastaavan alueellisen kuljetustuen tukitasot vaihtelevat 5–45 %:n välillä, vähimmäisetäisyys on 400 km ja tukea voidaan myöntää enintään 15 miljoonaa SEK (noin 1,3 miljoonaa €) vuodessa per tuotantolaitos. Ruotsin tukijärjestelmä painottaa erityisesti pohjoisia alueita, ja esimerkiksi Norrbottenin läänissä tukiprosentit vaihtelevat 35–45 % välillä.

Kun Suomessa kuljetustukea leikataan, Pohjois-Suomen yritysten kilpailukyky esimerkiksi suhteessa Pohjois-Ruotsiin heikkenee. Tasapuolisten kilpailuolosuhteiden varmistamiseksi tarvitaan Suomessa aidosti vaikuttava alueellinen kuljetustuki.

Yksi keskeinen näkökohta on myös tukikelpoisen yrityksen määrittely. Suomessa on pidetty tiukasti kiinni pk-yrityksen määritelmästä ja konsernitarkastelusta. Tämä johtaa siihen, että kasvun myötä osa yrityksistä putoaa tukikelpoisuuden ulkopuolelle, vaikka kuljetusmatkat ja niiden kustannusvaikutukset pysyvät samoina. Näkemyksemme mukaa hyvä ratkaisu kilpailukyyn vahvistamiseksi olisi luopua vientikuljetusten osalta konsernitarkastelusta.

Suomessa on valmistunut Pohjoisen Suomen ohjelma, jonka tavoitteena on edistää alueen taloudellinen kasvu, elinvoimaa ja investointeja. Haluamme tuoda esiin, että Pohjois-Suomen yrityksille tärkeään kuljetustukeen ehdotetut muutokset ovat näiden tavoitteiden vastaisia.

Esitämme, että kuljetustukea tarkastellaan kokonaan uudelleen. Järjestelmän ja kriteerien tulee olla sellaisia, että kuljetustuki olisi aidosti vaikuttava väline pitkien kuljetusväylien alueiden yritystoiminnan kilpailuhaittojen kompensoinnissa ja kilpailukyvyen varmistamisessa.

Lisätiedot:

Lapin kauppakamari, johtaja Hanna Baas, hanna.baas@chamber.fi

Oulun kauppakamari, varatoimitusjohtaja Esa Pellikainen, esa.pellikainen@chamber.fi

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä

6.11.2025

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 ennakoitun 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 tuotantovolyymien 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.