

Staten beviljar små och medelstora företag stöd för de kostnader som orsakas av transporten av produkter som företagen har förädlat. Transportstöd beviljas för transporter som utgår från landskapen Lappland, Norra Österbotten, Kajanaland, Norra Karelen och Södra Savolax. För ändamålet har i statsbudgeten för år 2003 reserverats 3 364 000 euro. Stöd har årligen beviljats åt ca 250 företag. Av skilda branscher har mest stöd beviljats åt företag på trävaru- och stenbranschen.

Avsikten med revisionen har varit att klarlägga hur väl systemet med transportstöd fungerar och alstrar de eftersträvade effekterna. Svar har sökts särskilt på följande frågor:

- Vilka effekter har eftersträvats med det regionala transportstödet?
- Vad har uppnåtts med stödet?
- Har systemet med transportstöd varit ändamålsenligt för uppnående av de eftersträvade effekterna? Vilka omständigheter har möjligen hämmat eller försvagat effekterna?

Transportstödet utgör en del av den mera vittgående regionalpolitiska lagstiftningen. Målsättningen är att sänka de extra kostnader som orsakas näringslivet inom utvecklingsområdena av att transportsträckorna är längre än genomsnittet, stärka förutsättningarna att öka den produktion som redan äger rum inom utvecklingsområdena, åstadkomma ny produktionsverksamhet samt höja förädlingsgraden för tidigare och ny produktion.

I lagförslagen gällande transportstödet har bedömningen av effekterna av lagen och ändringarna av den varit knapphänt. I dem har så gott som enbart uppskattats de inbesparingar som hänför sig till anslaget för transportstöd. I förslagen har exempelvis inte utvärderats det, hur förändringarna på företagsplanet inverkar på företagens transportkostnader,

produktionsvolym eller förädlingsgrad, eller hur de inriktas på olika regioner och påverkar regionernas förutsättningar att utvecklas.

Enligt undersökningar som klarlagt företagens åsikter anknyter de viktigaste inverkningarna av transportstödet till en förbättrad konkurrenskraft hos företagen och till utvecklande av verksamheten på den nuvarande orten. Transportstödet anses inte ha en lika klar inverkan på större produktionsvolym och höjd förädlingsgrad, vilka är målsättningar i lagen om transportstöd. Ju mindre företaget är, desto större betydelse anser företaget att transportstödet har för verksamhetsbetingelserna. Företagen i Lappland och särskilt Uleåborgs län bedömer att stödet för transporter har större inverkan på verksamhetsförutsättningarna än andra stöd.

Enligt observationerna vid revisionen har mest transportstöd beviljats åt sådana branscher, vilka är lokaliserade nära sina råämnen och sålunda utnyttjar lokaliseringsregionens naturresurser, arbetskraft och kunnande. Branscherna är samtidigt sådana som regionens finansiärer och utvecklingsinstanser har gått in för att befrämja. På de mest stödda branscherna är den egenskap som primärt krävs av transporterna kostnadseffektivitet, transportkostnaderna är höga och kostnadernas regionala variation störst. Vid revisionen har på ovannämnda grunder gjorts bedömningen, att inriktningen av transportstödet på skilda branscher har varit ändamålsenlig.

Enligt observationerna vid revisionen finns det inga tecken på att transportstödet skulle ha en snedvridande effekt på konkurrensen, och denna risk bör inte ses som sannolik åtminstone på de avsnitt som transportstödet i dag täcker av de utgifter som utgör grund för stödet.

På basis av revisionen bör det ses som uppenbart att förvaltningen inte tillräckligt väl känner till de extra kostnader som beror på avstånden, och hur mycket transportstödet utjämnar kostnadsskillnaderna på olika avstånd. Enligt observationerna vid revisionen förefaller det vara så, att ju

längre transportsträckan är, i desto mindre mån utjämnar stödet transportkostnaderna. Dessutom verkar kostnadskillnaderna mellan olika företag som verkar på olika avstånd inom stödområdet att förbli stora. En bättre kännedom om transportkostnaderna vore av nöden, så att systemet med transportstöd och differentieringen av stödet kunde utvecklas motiverat och så, att systemet fungerar så resultatrikt som möjligt.

Giltighetstiden för lagen om transportstöd har förlängts sju gånger, av vilka fem har varit förlängningar med ett eller två år. Den nuvarande lagen är i kraft till utgången av år 2003. De korta giltighetstiderna har lett till att tillräckliga förutsättningar inte har funnits för en grundligare utvärdering av stödsystemets funktion och ändamålsenlighet och för ett utvecklande av systemet.

Enligt EU:s direktiv om regionala stöd bör verksamhetsstöd vara tidsmässigt avgränsade och sjunkande. Ett undantag utgör stöd som beviljas för partiell kompensering av extra transportkostnader inom vissa, i direktiven definierade glest bebodda regioner. På basis av detta, och emedan de av långa transportsträckor orsakade extra kostnaderna till sin natur är bestående, borde det övervägas huruvida det nya förslaget till lag om transportstöd borde beredas utgående från att lagen vore permanent.

Förteckningen över produkter som berättigar till transportstöd har varit så gott som oförändrad i två decennier. Vid revisionen har inte konstaterats, att detta hade begränsat eller hämmat lagens målsättning att befrämja ny produktionsverksamhet. I produktförteckningen ingår emellertid en del föråldrade och uppenbart onödiga element. Där ingår dessutom produkter, för vilka transportstöd inte kan beviljas enligt EU-stadgan. Till dessa delar är produktförteckningen i lagen om transportstöd missvisande. När systemet med transportstöd utvecklas är det skäl att antingen förnya produktförteckningen eller att överväga att avstå från en produktförteckning av nuvarande slag.

Transportstöd betalas inte för flygtransporter. På basis av revisionen har det visat sig vara motiverat att klargöra, vilken betydelse flygtransporterna har för transport av produkter som förädlats av sm-företagen, och hur en utvidgning av transportstödet till att omfatta flygtransporter skulle inverka på uppnåendet av målsättningarna i lagen om transportstöd.

Det område som berörs av transportstödet inskränktes kännbart från början av år 1997, varefter finansutskottet upprepade gånger har föreslagit att det borde utvidgas. Inskränkningen berodde på Europeiska kommissionens beslut, med stöd av vilket till i beslutet närmare definierade regionala stöd kan berättigas sådana NUTS III-regioner, vilkas invånartäthet är mindre än 12,5 personer per kvadratkilometer.

Vid definieringen av det nya transportstödområdet användes markarealen och inte den totalareal som även inkluderar vattenområdena. Europeiska kommissionen och Eurostat rekommenderar att markarealen tillämpas, men rekommendationen är inte ovillkorlig. I allmänhet snarare förlänger än förkortar vattendragen transportsträckorna. Av denna anledning vore det motiverat att som kriterium tillämpa den totala arealen vid definiering av de områden, där utgående varutransporter kan beviljas transportstöd. Handels- och industriministeriet borde klargöra med Europeiska kommissionen, huruvida ett sådant förfarande är möjligt. Klargörandet borde ske snarast, så att riksdagen har kännedom om kommissionens ståndpunkt när den eventuellt gör ändringar i stödområdet från början av år 2004 och besluter om storleken av det stöd som betalas på området.