

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Laki kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta kompensoisi helmikuussa 2022 alkunutta äkillistä polttonesteiden hinnan nousua. Tuki koskisi maanteillä tapahtuvia tavara- ja henkilökuljetuksia. Laki koskisi kaikkia polttoainemuotoja ja sähköenergiaa pois lukien polttoöljy, jonka liikennekäyttö on kielletty. Hintakehitys on ajanut kuljetusalan yrityksiä vaikeaan tilanteeseen, millä puolestaan voi olla vaikutus Suomen huoltovarmuuteen. Tukea olisi mahdollista saada kolmelta kuukaudelta (helmikuu-huhtikuu 2022) laissa säädetyin ehdoin. Valtiokonttori toimisi valtionapuviranomaisena. Lain oikeusperustana sovellettaisiin EU:n komission tiedonantoa 2022/C 131 I/01 (Ukrainapuite). Lakiesitys olisi osa kuljetusalan yrityksille suunnattua rahoituskokonaisuutta.

Ehdotettu laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.1.1 EU:n komission tiedonanto 2022/C 131 I/01, Ukrainapuite	3
1.2 Valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	4
2.1 Yleistä kuljetusalasta.....	4
2.2 Ukrainaan kohdistuneiden sotatoimien vaikutus kuljetusalan yrityksiin	4
2.3 Maanteiden kuljetusalat: tavara- ja henkilöliikenne.....	5
2.4 Maantiekuljetusten kehitys.....	6
2.5 Maanteillä tapahtuva henkilökuljetus	7
2.6 Kuljetusalan sääntelystä	7
2.7 Tilastotietoja kuljetusalan polttoaineenkulutuksesta.....	7
2.8 Kuljetusalan kustannusindeksit.....	8
2.9 Huoltovarmuus.....	8
2.10 Finnveran tukimuodot	8
2.11 Kustannustuki.....	9
3 Tavoitteet	9
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	9
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	9
4.1.1 Tuen valmistelun lähtökohdat	10
4.1.2 Polttoainetuen laskentakaava	11
4.1.3 Vaihtoehtoiset laskentatavat.....	12
4.1.4 Tuen maksaminen	13
4.2 Vaikutukset yrityksiin ja työllisyyteen.....	13
4.3 Vaikutukset valtiontalouteen.....	13
4.4 Vaikutukset viranomaisiin	13
5 Lausuntopalaute	13
6 Säännöskohtaiset perustelut.....	14
7 Voimaantulo	20
8 Suhde muihin esityksiin.....	20
8.1 Suhde talousarvioesitykseen	20
9 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	21
LAKIEHDOTUS	23
Laki kuljetusalan yritysten määräaikaisesta polttoainetuesta.....	23

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Kuljetusalan yritysten määräaikaisen polttoainetuen tarkoituksena on tukea kuljetusalan yrityksiä, joihin Venäjän sotilaallinen hyökkäys ja/tai asetetut talouspakotteet sekä esimerkiksi Venäjän toteuttamat vastatoimenpiteet vaikuttavat. Eräs seuraus sotatoimista on ollut polttoaineiden hinnan nopea nousu, joka on haitannut kuljetusalan toimintaa. Tuki olisi voimassa lyhyehkön määräajan, koska tämän ajan kuluessa voidaan arvioida yritysten voivan siirtää kohonneet polttoainekustannukset asiakashintoihinsa.

1.1.1 EU:n komission tiedonanto 2022/C 131 I/01, Ukrainapuute

EU:n komission tiedonannon 2022/C 131 I/01 (Valtiontukitoimenpiteitä koskevat tilapäiset kriisipuitteet talouden tukemiseksi Ukrainaan kohdistuneen Venäjän hyökkäyksen jälkeen) mukaan valtiontuki on perusteltua erityisesti silloin, kun kyseessä on sellaisten yritysten likviditeettivajeen korjaaminen, joihin Venäjän Ukrainaan kohdistaman sotilaallisen hyökkäyksen, EU:n tai sen kansainvälisten kumppaneiden asettamien pakotteiden ja esimerkiksi Venäjän toteuttamien taloudellisten vastatoimenpiteiden aiheuttama talouden vakava häiriö vaikuttaa suoraan tai välillisesti, ja tällainen valtiontuki voidaan rajoitetun ajan katsoa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla sisämarkkinoille soveltuvaksi. Jäsenvaltioiden on osoitettava, että komissiolle tämän tiedonannon mukaisesti ilmoitetut ja sen soveltamisalaan kuuluvat valtiontukitoimenpiteet ovat tarpeellisia, asianmukaisia ja oikeasuhteisia asianomaisen jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseksi ja että kaikki tässä tiedonannossa asetetut vaatimukset täyttyvät.

Kun jäsenvaltiot myöntävät samalle tuensaajalle lainoja tai takauksia sekä koronaviruspandemiaa koskevien tilapäisten puitteiden, että tämän tiedonannon nojalla ja kun lainan pääoman kokonaismäärä lasketaan tuensaajan itse ilmoittamien likviditeettitarpeiden perusteella, jäsenvaltioiden on varmistettava, että kyseiset likviditeettitarpeet katetaan tuella vain yhden kerran. (samoin SEUT 107 art. 2 k b alak.). Tuki pitää maksaa aikavälillä 1.2.-31.12.2022.

Tuen on täytettävä seuraavat ehdot:

- enintään 400 000 euroa, suora avustus
- tuki myönnetään tukiohjelmassa, jolla on alustava budjetti
- tuki myönnetään viimeistään 31.12.2022
- tuki kriisin koettelemille yrityksille

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu työ- ja elinkeinoministeriössä yhteistyössä valtiovarainministeriön sekä Valtiokonttorin kanssa. Esityksen kiireellisyyden vuoksi on tarpeen poiketa kuulemista säädösvalmistelussa koskevista ohjeista. Esityksestä on kuitenkin järjestetty julkinen lausuntokierros lausuntopalvelu.fi -sivustolla 12. - 20.5.2022, johon saatiin kaikkiaan 46 lausuntoa. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisessa palvelussa osoitteessa <https://tem.fi/hankehaku> tunnuksella TEM041:00/2022.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Yleistä kuljetusalasta

Polttoaine on tavarakuljetusyrietysten suurimpia kulueria, joka on tyypillisesti 20-30 prosenttia palvelujen tuottamisen kustannuksista. Hinnannousun siirto asiakkaille tapahtuu yleensä vasta viiveellä. Yrityksillä ei myöskään yleensä ole suuria vararahastoja, jolloin niiden taloudellinen kestävyys heikkenee polttoainekustannusten noustessa. Määräaikainen kustannustuki on perusteltu myös huoltovarmuuden ylläpitämisen edellytysten kannalta. Tukikausi on lyhyt, sillä yrityksillä on myös oma vastuu kantaa riskejä ja mukautua elinkeinotoiminnan olosuhteiden muutoksiin.

Tavarakuljetusalan liikevaihto aleni noin 6,5 mrd. eurosta 6,1 mrd. euroon vuonna 2020. Kehitykseen vaikutti myös Covid-19 –pandemia. Vuoden 2021 tietoa ei ole käytettävissä. Covid -19 -pandemian vaikutukset linja-autoalaan ovat olleet vakavia. Yritysten heikentynyt tilanne vaikuttaa kykyyn vastata voimakkaaseen kustannusten nousuun. Linja-autoala on kuitenkin ollut kustannustuen piirissä.

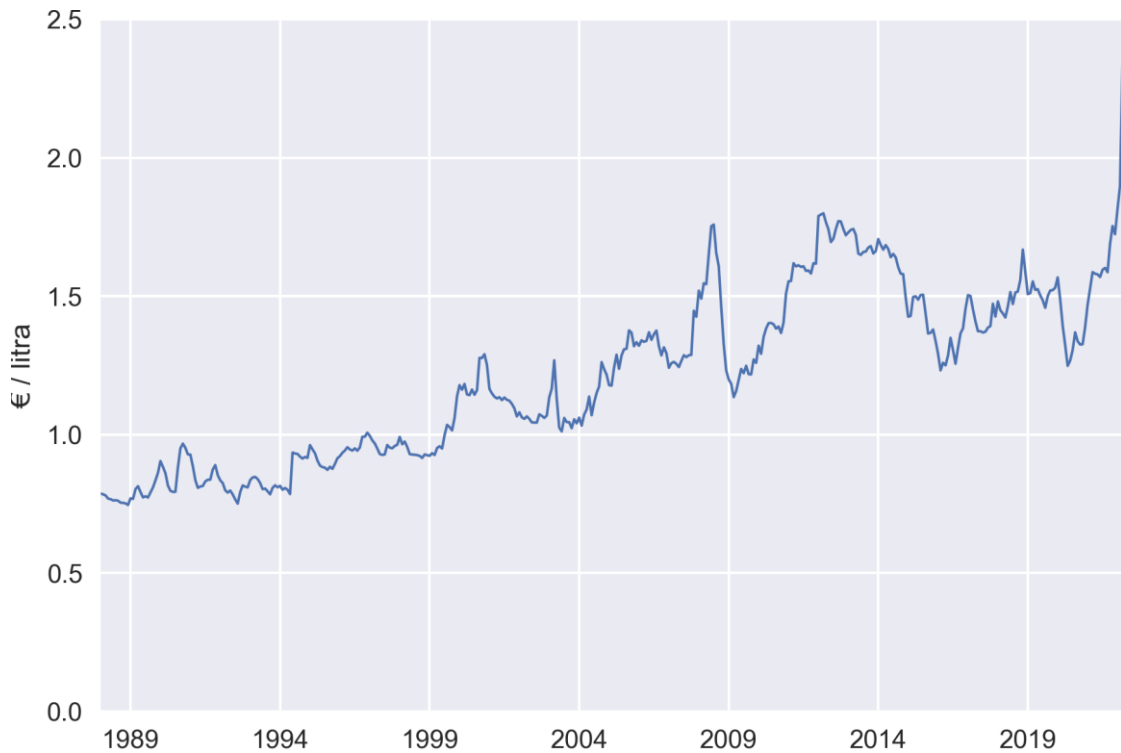
Nyt esitetty polttoainetuki on tarkoitettu auttamaan yrityksiä säilyttämään taloudelliset toimintaedellytykset ja pitämään yllä palvelutarjontaa sekä osaltaan lieventämään matkalippujen hintojen korotuspaineita markkinaehtoisessa liikenteessä.

Linja-autoliikenteen liikevaihto 1,1 mrd. euroa 2019 ja 1,0 mrd. euroa 2020. Kaukoliikenteen ja tilausliikenteen liikevaihdot supistuivat merkittävästi. Uusien lupien hakumäärät laskeneet merkittävästi. Joukkoliikenteen viranomaisille myönnetty lisätukea 252,8 miljoonaa euroa. Linja-autoliikenne on kuljetusalan tavoin polttoainetuen piirissä.

2.2 Ukraina kohdistuneiden sotatoimien vaikutus kuljetusalan yrityksiin

Valtiontuki on perusteltua erityisesti silloin, kun kyseessä on sellaisten yritysten likviditeettivaajeen korjaaminen, joihin Venäjän Ukrainaan kohdistaman sotilaallisen hyökkäyksen, EU:n tai sen kansainvälisten kumppaneiden asettamien pakotteiden ja esimerkiksi Venäjän toteuttamien taloudellisten vastatoimenpiteiden aiheuttama talouden vakava häiriö vaikuttaa suoraan tai välillisesti, ja tällainen valtiontuki voidaan rajoitetun ajan katsoa SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla sisämarkkinoille soveltuvaksi.

Polttoaineiden nopea hinnannousu Venäjän Ukrainaan kohdistuneen hyökkäyssodan alkaessa on tällainen välillinen seuraus, jonka kompensoiminen valtiontuella on ajankohtaisessa tilanteessa perusteltua vuoden alkukuukausiin liittyen. Tilanteen jatkuessa yritysten edellytykset siirtää nousu kuljetuksesta perittäviin maksuihin ja sopeuttaa toimintakustannuksiaan myös muutoin paranee, ja tuen tarve vähenee, jolloin tuen rajoittaminen hinnannousun akuuttiin vaiheeseen ja eniten kärsiville yrityksille on perusteltua.



Polttoaineen hinnan reaalin kehitys vuodesta 1988 huhtikuuhun 2022 (lähde: Tilastokeskus)

Erityisesti Ukrainaan kohdistuneiden sotatoimien jälkeen polttoainekustannusten nousu oli nopeaa, jonka jälkeen tapahtui tasaantumista. Kustannustaso on jäänyt noin 20-30 prosenttia edeltävää aikaa korkeammalle tasolle.

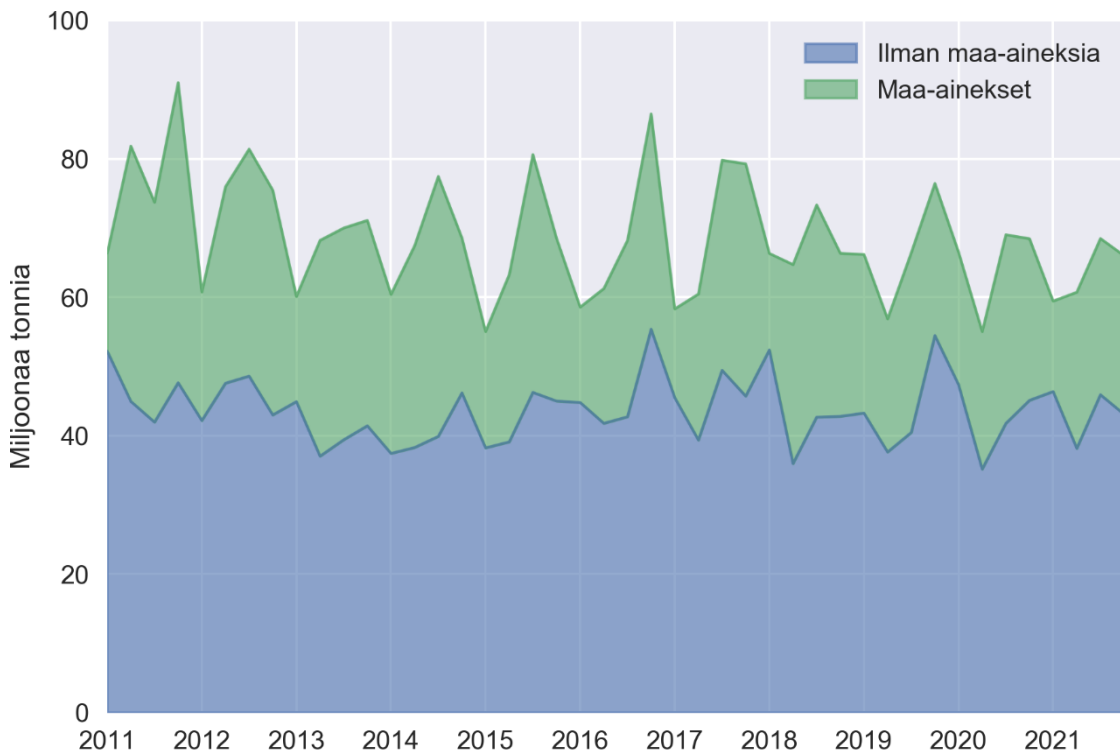
2.3 Maanteiden kuljetusalat: tavara- ja henkilöliikenne

Noin 85 prosenttia Suomen tavaraliikenteestä kulkee kumipyörillä maanteitse, 15 prosenttia rautateitse. Suomen pitkien etäisyyksien vuoksi tuotetta kohden kertyy enemmän kuljetuskilometrejä kuin missään muualla Euroopassa. Maanteiden tavaraliikenne on Suomen kilpailukyvyn kannalta merkittävä toimiala ja työllistäjä. Kuljetusyrityksien koko ja toimintatapa voivat vaihdella. Tyypillinen kuljetusyritys voi olla esimerkiksi pieni perheyritys, joka liikennöi 1-3 ajoneuvolla. Harjoittaakseen kaupallista tavaraliikennettä maantiellä yritys tarvitsee pääsääntöisesti liikenneluvan. Liikennelupavaatimus koskee kaikkia EU-jäsenvaltioita. Suomessa lupia myöntää Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom). (lähde: SKAL)

Maantiekuljetusalalta saa elantonsa noin 150 000 henkilöä. Maanteiden tavaraliikenneyrityksiä on noin 9 000 ja niiden kokonaisliikevaihto on 6 miljardia euroa. Linja-autoliikenteen yrityksiä on noin 800 ja niiden kokonaisliikevaihto on 1,1 miljardia euroa. (lähde: Kuljetusala.com)

2.4 Maantiekuljetusten kehitys

Tukikaudelta helmi-huhtikuu 2022 ei ole vielä olemassa tarkkoja tilastotietoja koskien toiminnan volyymia, polttoainekustannuksia tai liikevaihtoja. Vuoden 2021 neljännellä neljänneksellä kuorma-autoilla kuljetettiin tavaraa 66 miljoonaa tonnia, mikä oli 4 prosenttia vähemmän kuin edeltävän vuoden vastaavalla neljänneksellä. Maa-ainesten kuljetettu määrä väheni 2 prosenttia ja muiden kuin maa-ainesten kuljetettu määrä väheni 4 prosenttia verrattuna edeltävän vuoden vastaavaan neljännekseen. Tiedot ilmenevät Tilastokeskuksen laatimasta tieliikenteen tavarankuljetukset -tilastosta.



Kuorma-autojen tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosittain. (lähde: Tilastokeskus)

Vuoden 2021 neljännellä neljänneksellä kuorma-autojen kuljetussuorite oli 7,6 miljardia tonnikilometriä, mikä oli 3 prosenttia vähemmän kuin edeltävän vuoden vastaavalla neljänneksellä. Kuljetussuoritteesta 94 prosenttia ajettiin ammattimaisessa liikenteessä ja 6 prosenttia yksityisessä liikenteessä.

Tieliikenteen tavarankuljetukset -tilaston tiedot kerätään neljännesvuosittain otostutkimuksella kuorma-autojen haltijoilta. Kuljetettu tavaramäärä on kuorma-autoihin lastatun tavaran paino tonneina. Tonnikilometri kuvaa kuljetustyön määrää ja se lasketaan tavaramäärän ja kuljetusmatkan tulona.

2.5 Maanteillä tapahtuva henkilökuljetus

Maanteillä tapahtuva henkilökuljetus jakautuu linja-autoliikenteeseen ja taksiliikenteeseen. Taksiliikenne ei ole kuljetusalan polttoainetuen piirissä alan hinnoittelun ollessa vapaata ja kustannusnousu voidaan huomioida nopeasti hinnoittelussa.

Suomen linja-autoliikenne on lähes koko maan kattava joukkoliikenteen muoto. Se muodostuu paikallis-, tilaus- ja kaukoliikenteestä. Suomen lain mukaan linja-autolla tarkoitetaan ajoneuvoa, joka on tarkoitettu yli kahdeksan matkustajan kuljetukseen. Alle kuudentoista matkustajan linja-autoa sanotaan pikkubussiksi tai minibussiksi.

Linja-autoliikennealan toimialan liikevaihdosta ennen koronapandemiaa on tullut noin puolet julkiselta sektorilta liikennöintikorvauksina ja matkakustannusten korvauksina. Tilastokeskuksen yritystilastojen mukaan henkilöstökulut muodostavat noin 51 prosenttia toimialan kustannuksista. Merkittävä kuluerä oli myös aine- ja tarvikekäyttö (19 prosenttia).

2.6 Kuljetusalan sääntelystä

Kuljetustuen hakemisen edellytyksenä on, että kuljetusalan yritys on saanut tieliikenteen kuljetusyrittäjille myönnettävän alalietuloluvan eli luvan, jonka nojalla yritys saa harjoittaa ammattimaista henkilöiden tai tavarankuljetusta. Liikennelupia ovat tavaraliikenne-, henkilöliikenne- ja taksiliikenneluvat. Liikenneluvan hakemisen ohella ilmoittautuminen taksi- ja tavaraliikenteen harjoittajaksi on tietyin edellytyksin mahdollista. Myös liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 16 §:n mukaisesti Liikenne ja viestintävirastoon tavaraliikenteen harjoittajaksi kevyellä kalustolla rekisteröitynyt yritys, voisi hakemuksesta saada polttoainetukea.

Suomessa harjoitettavaa tavaraliikennettä säätelee EU:n liikenteenharjoittaja-asetus (EY) 1071/2009, EU:n tavaraliikennelupa-asetus (EY) 1072/2009 sekä kansallinen liikennepalvelulaki (laki liikenteen palveluista 320/2017). Ammattimainen tavarankuljetus tiellä tulohankkimistarkoituksessa korvausta vastaan ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä on luvanvaraista liikennettä, jota varten tarvitaan tavaraliikennelupa.

Liikennelupien määrä oli 31.3.2022 seuraava: taksiliikenne 10 851, tavaraliikenne 10 951 ja henkilöliikenne 996. (lähde: tieto.traficom.fi)

Kuljetusyritysten polttoainetuki ei koskisi taksiliikennettä. Tämä johtuu siitä, että taksimatkan hinta sovitaan asiakkaan kanssa, jolloin kasvaneet kustannukset voidaan siirtää välittömästi taksimatkan hintaan. Myös alalla keskeisten välityspalvelujen tarjoajilla on mahdollisuus reagoida polttoainehintoihin. STM on lisäksi ehdottanut sairausvakuutusjärjestelmän taksihintojen korottamista hallinnonalansa sääntelyssä.

2.7 Tilastotietoja kuljetusalan polttoaineenkulutuksesta

Vuoden 2019 käytetyn polttoaineen tilastojen perusteella voidaan todeta, että kuljetusalan dieselpolttoaineen käyttö oli lähes 2 miljardia litraa, joka koostui seuraavista komponenteista: pakettiautot 366 246, linja-autot 207 322, kuorma-autot ilman perävaunua 517 211 ja perävaunulliset kuorma-autot 922 154 tuhatta litraa. Tavara- ja henkilökuljetuksissa muiden energiamuotojen (benssiini, kaasu, sähkö) oli siinä määrin marginaalinen, että tukijärjestelmän laskenta-kaava on järkevintä luoda nimenomaan dieselin kustannuksien pohjalta, vaikka sitä voidaan soveltaa myös muihin polttoaineisiin ja sähkөөn. (lähde: VTT 2019)

SKAL:n arvion mukaan pakettiautoista vain noin kaksi prosenttia on varsinaisesti kuljetusalan käytössä.

2.8 Kuljetusalan kustannusindeksit

Kuljetusallalla on käytössä kustannusten indeksiseuranta. Kuorma-autoliikenteen kustannusindeksi mittaa ammattimaisen kuorma-autoliikenteen kustannustekijöiden hintamuutoksia. Indeksiksi kuvaa pakettiautojen, kuorma-autojen ja perävaunuyhdistelmien keskimääräistä kustannuskehitystä. Linja-autoliikenteen kustannusindeksi mittaa linja-autoliikenteen harjoittamiseen liittyvien kustannustekijöiden hintojen kehitystä. Indeksiksi kuvaa suurten kaupunkien, kaupunki-, lähi- ja seutu-, kauko- sekä tilausliikenteen keskimääräistä kustannuskehitystä.

Näitä kustannusindeksejä seurataan laajasti alalla tehtävissä kuljetussopimuksissa ja muussa palvelujen hinnoittelussa, kuten sopimushinnoittelussa, keikkahinnoittelussa ja matkalippujen hinnoittelussa. Kyseessä on alan oma suojautumiskeino hinnankorotuksien varalta. Kuljetusalan polttoainetukea määriteltäessä näiden indeksiehtojen soveltaminen on otettu huomioon arvioperusteisesti tarkkojen sopimuskohtaisten tietojen ollessa vaikeita tai mahdottomia hankkia tavoitellussa aikataulussa.

2.9 Huoltovarmuus

Kuljetusyrityksillä on keskeinen rooli osana Suomen huoltovarmuuden hoitamisesta. Huoltovarmuudella tässä yhteydessä tarkoitetaan kykyä ylläpitää kuljetuspalveluita, jotka ovat välttämättömiä yhteiskunnan toimivuuden ja turvallisuuden sekä väestön elinolojen ja maanpuolustuksen turvaamiseksi vakavissa häiriöissä ja poikkeusoloissa. Huoltovarmuuden näkökulmasta kuljetusallalle halutaan varmistaa valtakunnallisesta, alueellisesta ja paikallisesta kuljetusjärjestelmästä muodostuva, koko valtakunnan kattava kuljetusjärjestelmä. Yhteistyö tapahtuu siten, että viranomaiset kartoittavat häiriöt ja riskit yhteiskunnan kannalta, priorisoivat tarvittavat toimenpiteet ja turvaavat toimintaedellytykset poikkeustilanteissa. Kuljetusyritysten tulee valmistautua omaa toimintaansa uhkaaviin riskeihin, häiriöiden vaikutusten eliminointiin ja vaihtoehtoisten toimintatapojen käyttöönottoon.

2.10 Finnveran tukimuodot

Finnveran lainat ja takaukset

Kuljetusalan haettavissa on Valtioneuvoston valmiusryhmän linjausten mukaisesti Finnveran lainoja ja takauksia yritysten käyttöpääoman varmistamiseksi. Finnvera on yhtiötä koskevan lain mukaan (443/1998) valtion osakeyhtiömuotoinen erityisrahoitusyhtiö, jonka tarkoituksena on rahoituspalveluja tarjoamalla edistää ja kehittää erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten toimintaa sekä yritysten kansainvälistymistä ja vientitoimintaa. Yhtiön toiminta tulee suunnata korjaamaan rahoituspalvelujen tarjonnassa esiintyviä puutteita. Yhtiö harjoittaa rahoitustoimintaa antamalla ja hallinnoimalla luottoja, takuita, takauksia ja muita vastuusitoumuksia sekä hankkimalla varoja viennin rahoittamiseksi ja tekemällä pääomasijoituksia. Yhtiö tekee myös yritysten rahoitukseen liittyviä tutkimuksia ja selvityksiä sekä harjoittaa yritysten kehittämis- ja palvelutoimintaa ja neuvontaa.

Finnvera on mm. kuljetusallalla merkittävä luotottaja. Helmikuussa 2022 Finnveran asiakkaana oli 1 046 kuljetusalan asiakasta, joista 883 oli yritysasiakkaita ja 163 henkilöasiakkaita. Kuljetusallalle myönnetty rahoitus on 66,7 miljoonaa euroa ja kuljetusalan vastuukanta 93,4 miljoonaa euroa vuonna 2021.

2.11 Kustannustuki

Valtioneuvoston asettaman varautumisen ministerityöryhmän linjauksen mukaan kuljetusalalle valmistellaan ”kustannustuen” tyyppinen tuki. Yritysten määräaikaisesta kustannustuesta annetun lain (508/2020, jäljempänä *kustannustukilaki*) mukaan Suomessa toimiville yrityksille voidaan myöntää COVID-19-pandemian aiheuttamien liiketoiminnan yleisten vaikeuksien helpottamiseksi määräaikaista valtiontukea. Valtiokonttori teki tukipäätökset pääasiassa yritysten hakemusten ja Verohallinnon yritysten liikeloudellista asemaa koskevien tietojen perusteella. Kustannustukilakia on muutettu useita kertoja. Muutoslakien (963/2020, 280/2021, 435/2021, 609/2021 ja 1062/2021, 157/2022, 336/2022) valmistelussa on myös hyödynnetty edellisten kierrosten kokemuksia. (Yritysten määräaikaisesta kustannustuesta annetun valtioneuvoston asetuksen (509/2020, muutos 552/2020, 1028/2020, 339/2021, 750/2021 (jäljempänä *kustannustukiasetus*) on määritelty tukeen oikeutetut toimialat. Kustannustuki on toiminut lainsäädännöllisenä mallina kuljetusalan tuelle.

Valtiokonttorin tilaston mukaan toimiala ”maaliikenne ja putkijohtokuljetus” on saanut kustannustukea yhteensä 62 miljoonaa euroa vuosina 2020-2022. Tämä on eri toimialoista kolmanneksi eniten majoitus- ja ravintola-alojen jälkeen.

3 Tavoitteet

Kuljetusalan yritysten polttoainetuen tavoitteena on alan yritysten taloudellisen aseman parantaminen kassa- ja likviditeettikriisiin helpottamiseksi samoin kuin mahdollisten konkurssien estäminen, koska toimialaa on kohdannut ulkoisesta kriisistä johtuva polttoaineiden hinnan poikkeuksellisen äkillinen nousu. Kuljetusalalla on keskeinen asema yhteiskunnassa huoltovarmuuden ylläpitäjänä. Suuri määrä yhteiskunnan ja elinkeinoelämän toiminnoista on riippuvaista häiriötä toimivasta kuljetusalasta.

Tukea on kuitenkin perusteltua myöntää vain lyhytaikaisesti, kunnes polttoainekulut pystytään käytännössä siirtämään edelleen hintoihin.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kuljetusalan yritysten polttoainetuesta.

Kuljetusalan yritysten polttoainetuen tavoitteena on, että tuki kohdistuu Ukrainan kriisin johdosta aiheutuneesta polttonesteiden äkillisestä ja poikkeuksellisen korkeasta hinnannoususta kärsineille yrityksille kohdistuen sellaisiin kasvaneisiin polttonestekuluihin, joille on tyyppillistä, että ne eivät välittömästi jouta eivätkä ole välittömästi siirrettävissä asiakashintoihin.

Tilanteen jatkuessa pidempään, kuljetusalan yritykset siirtävät nousseiden polttoaineiden kustannukset asiakkailta perittäviin hintoihin sekä sopeuttavat toimintakustannuksiaan. Tästä huolimatta äkillisen muutoksen tilanteessa tuki on perusteltu samantapaisista syistä kuin kustannustuen alkuvaihe.

Esityksen tavoitteena on kuljetusalan yritysten toiminnan jatkuvuuden tukeminen Ukrainaan kohdistuneiden sotatoimien ja niitä seuranneiden pakotteiden aikaansaamassa vaikeassa tilanteessa, jolle on mm. ominaista energian ja polttonesteiden hinnan nousu sekä kuljetusmarkkinoiden muutokset.

Kuljetusalan yritysten määräaikaisella polttoainetuella vähennetään konkurssiin ajautuvien yritysten määrää järjestämällä yrityksille lisäaikaa toiminnan ja kustannusten sopeuttamiseen Ukrainan sotatilanteen aiheuttaman kriisin pitkittyttyä sekä sanktioiden jatkuttua. Tuen tarkoituksena on myös edistää Suomessa toimivien yritysten ja talouden nopeampaa elpymistä kriisin päätyttyä turvaamalla yritystoiminnan jatkuvuutta, ylläpitämällä taloudellista tuotantokapasiteettia ja edistämällä työllisyystilanteen parempia näkymiä erityisesti kriisin päätyttyä. Samalla tuetaan muun muassa myös työllisyyttä. Esityksen avulla parannettaisiin tuen piiriin kuuluvien yritysten mahdollisuuksia selviytyä yhä jatkuvasta kriisistä.

Esityksen tavoitteena on turvata yritysten maksuvalmiutta ja yritystoiminnan jatkuvuutta Ukrainan sotatilanteen aiheuttamasta polttoaineiden kustannusnoususta eniten kärsineille yrityksille. Esityksessä huomioidaan myös kustannustukilain soveltamisessa saatuja kokemuksia.

4.1.1 Tuen valmistelun lähtökohdat

Valtioneuvoston asettaman varautumisen ministerityöryhmän linjausten perusteella kuljetusalalle luotaisiin kustannustuen tyyppinen tuki. Alkuperäinen kustannustuki perustui Vesa Vihtiälän työryhmän esitykseen 8.5.2020. Työryhmän mallissa ollut kaava määrittä yrityksen saaman tuen kahdelta kuukaudelta.

Valmistelussa arvioitiin tuen erilaisten toteuttamisvaihtoehtojen kustannuksia ja kohdentumista. Tuen perusajatus oli eduskunnan linjauksen mukaisesti, että se kohdentuisi koronaepidemiasta pahiten kärsineille toimialoille ja yrityksille. Tästä syystä erilaisia vaihtoehtoisia malleja arvioitiin nimenomaan tuen kohdentumisen näkökulmasta.

Kustannustuen tavoitteena oli vähentää konkurssiin ajautuvien yritysten määrää turvaamalla yritystoiminnan jatkuvuutta ja ylläpitämällä taloudellista tuotantokapasiteettia. Tuen tarkoitus oli edistää talouden nopeaa elpymistä akuutin kriisin jälkeen. Alustavien selvitysten mukaan näihin tavoitteisiin yleisesti ottaen päästiinkin (muistio talousvaliokunnalle 6.5.2022).

Valtioneuvoston asettaman varautumisen ministerityöryhmän linjausten mukaisesti kuljetusalan polttoainetuki valmisteltaisiin kustannustuen tyyppiseksi tueksi. Näin ollen sen pitää kohdistua hinnannoususta pahiten kärsineille yrityksille, sen pitää perustua helposti ja luotettavasti mitattavissa oleviin tietoihin, tuki saa vääristää yritysten käyttäytymistä mahdollisimman vähän, tukipolitiikan pitää olla oikeudenmukaista ja yleisesti hyväksyttävissä olevaa ja tuen kustannusten pitää olla yhteiskunnan kestäkyvyn rajoissa. Kustannustukeen liittyvä liikevaihdon laskukriteeri ei kuitenkaan ole polttoainetuessa vaadittava kriteeri. Kevään tiedot viittaavat siihen, että alan liikevaihto ei ole yleensä ottaen kääntynyt laskuun.

Kuljetusalalla käytettävä polttoaine on käytännössä selvästi yli 95 prosenttisesti diesel-polttoainetta. (lähde: VTT 2019).

Tarkasteltaessa dieselpolttoaineen hintojen kehitystä historiallisesti, havaitaan että äkilliset ja suuret kuukausikohtaiset hinnan nousut ovat varsin harvinaisia, yli 15 prosentin hinnannousu tulee vastaan vain noin kerran 500 kuukaudessa ja yli 10 prosentin nousu noin kerran 80 kuukaudessa.

Kuinka yleisiä suuret hinnannousut verrattuna edelliseen kuukauteen ovat?**Ajanjaksolla 01/1988 - 01/2022**

Dieselin hinta noussut yli 15 % edellisestä kuusta	1 kuukautena	0,2 %	kuukausista
95 hinta noussut yli 15 % edellisestä kuusta	0 kuukautena	0,0 %	kuukausista
Dieselin hinta noussut yli 10 % edellisestä kuusta	5 kuukautena	1,2 %	kuukausista
95 hinta noussut yli 10 % edellisestä kuusta	5 kuukautena	1,2 %	kuukausista
Dieselin hinta noussut yli 7,5 % edellisestä kuusta	12 kuukautena	2,9 %	kuukausista
95 hinta noussut yli 7,5 % edellisestä kuusta	9 kuukautena	2,2 %	kuukausista
Dieselin hinta noussut yli 5 % edellisestä kuusta	29 kuukautena	7,1 %	kuukausista
95 hinta noussut yli 5 % edellisestä kuusta	31 kuukautena	7,6 %	kuukausista

Kuukausia ajanjaksolla yhteensä 409

Lähde: Tilastokeskus

4.1.2 Polttoainetuen laskentakaava

Hallituksen esitys laiksi kuljetusalan määräaikaisesta polttoainetuesta on valmisteltu seuraavia periaatteita noudattaen. Kuljetusalan määräaikaisen polttoainetuen laskentakaava olisi laissa määritellyllä tavalla prosentiosuus polttoaine- ja kuljetuksiin käytetyn sähkön kustannuksista. Diesel muodostaa laskennan pohjan siksi, että se on käytännössä lähes yksinomainen polttoaine sekä tavara- että henkilökuljetuksissa.

Tuen keskeiset elementit olisivat seuraavat:

Tukijakso:

- helmi-, maaliskuu-, huhtikuu 2022

Tukiperusteet:

- yrityksen ostaman dieselpolttoaineen kustannus tukijaksolla
- dieselpolttoaineen hinnannousu edellisestä kuukaudesta (senttiä) per tukijakson kuukausi
- yritysten sopimusperusteinen osuus hinnannoususta 1., 2. ja 3. kuukautena

Laskukaava sovellettavalle korvaukselle perustuisi seuraaviin oletuksiin, joita erilaiset valmistelun aikana saadut tiedot alan toiminnasta tukevat. Polttoaineen hinnannousu on tyypillisesti alalla käytetty hinnannousuperuste, mutta hinnannousu asiakkaalle ei välttämättä tapahdu välittömästi, vaan edellyttää asiakkaan suostumusta ja voi yritysten sopimuksista riippuen edellyttää neuvotteluvaihetta. Eri yritysten sopimusten tarkka läpikäynti ei ole mahdollista, mutta esimerkiksi SKAL:n tuottaman barometriaineiston perusteella voidaan pitää varsin todennäköi-

senä, että noin kolmannes yrityksistä voi siirtää hinnannousun miltei välittömästi asiakashintaan, seuraava kolmannes onnistuu siinä neuvottelujen jälkeen, mutta viimeiselle kolmannekselle hinnan siirrosta voi aiheutua pidempiaikainen kysymys.

Laskelma perustuu seuraavaan oletamaan hinnannousun käyttäytymisestä: kun polttoaineen hinta nousee, ensimmäisenä kuukautena asiakkaan kuljetuskustannus ei nouse, eli polttoaineen hinnannousu ei siirry hintoihin. Toisena kuukautena hinnannousun jälkeen keskimäärin puolet on saatu siirrettyä asiakashintaan, ja kolmantena voidaan jo olettaa, että hinnannousu on siirtynyt asiakashintaan.

Tuki on ylipäättään perusteltua kokonaisuudessaan poikkeuksellisen suuren ja lyhyellä jaksolla tapahtuneen polttoainehintojen nousun vuoksi. Tukea ei kuitenkaan voida pitää perusteltuna koko hinnannousun osalta, sillä liiketoimintaan liittyy aina riskejä. Tässä yhteydessä tuen ulkopuolelle jääväksi osuudeksi rajataan 10 prosentin hinnannousua vastaava osuus kuukaudessa. Historiallisesti tarkastellen tällaisia hinnannousuja on esiintynyt, vaikkakin ne ovat olleen harvinaisia.

Dieselpolttoaineen hinnannousu on ollut alkuvuonna seuraava (lähde: Tilastokeskus):

- tammikuussa 9 snt.
- helmikuussa 8 snt.
- maaliskuussa 43 snt.
- huhtikuussa -11 snt. (hinnan lasku)

Tukikausi on helmi-huhtikuu. Helmikuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi siten puolet tammikuun hinnannoususta $0,5 \times 9$ snt. + helmikuun hinnannousu 8 snt., eli yhteensä 12,5 snt. Maaliskuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi $0,5 \times 8$ snt. + 43 snt., eli yhteensä 47 snt. Huhtikuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi $0,5 \times 43 - 11$ snt. eli yhteensä 10,5 snt.

Koska tuki kattaisi vain 10 prosentin ylittävät hinnannousut, eli tässä tapauksessa keskimäärin 20 snt:n hinnannousun, tuki kohdistuisi käytännössä maaliskuun hinnankorotukseen. Tuki olisi sanottu 20 snt:n omavastuu vähennettynä $47 - 20 = 27$ snt., mikä vastaisi noin 15 prosenttia polttoaineen hinnasta ennen hintojen merkittävää nousua maaliskuussa. Tuki jaettuna kolmelle kuukaudelle tarkoittaisi siten 5 prosenttia kuukausittaista tukea polttoainekustannuksista.

Hinta on hinta ilman arvonlisäveroa. Korvauksen laskennan lähtöarvona on polttoaineen keskihinta Tilastokeskuksen mukaan.

4.1.3 Vaihtoehtoiset laskentatavat

Tuen kohdentamiseksi Ukrainaan kohdistuvien sotatoimien aiheuttaman polttonesteiden hinnan noususta kärsineisiin yrityksiin on valmistelussa ollut esillä erilaisia vaihtoehtoja. Vaihtoehdot ovat koskeneet yrityksen polttoainekustannusten kasvun arviointia. Lisäksi on tarkasteltu eri toimialoilla tapahtuneita kustannusmuutoksia viime vuoden vastaavan ajanjakson perusteella. Vaihtoehtoja analysoitaessa on käynyt ilmi, että kaavamaisista tukea on erittäin vaikeaa kohdistaa täsmällisesti siten, että laskennallisesti arvioituna se kohdistuisi yksinomaan Ukrainan tilanteesta aiheutuneeseen polttonesteiden hinnan nousuun. Hyvin karkealla tasolla tarkasteltuna tuki voitaisiin maksaa esim. niin sanottuna helikopterirahana per yritys, mutta tämä johtaisi todennäköisesti tuen epätarkoituksenmukaiseen jakautumiseen.

4.1.4 Tuen maksaminen

Kuljetusalan polttoainetuki korvautuu yrityksen aikavälillä 1.2.-30.4.2022 kohonneita polttoainekustannuksia ja se maksettaisiin vuoden 2022 marraskuussa kertasuorituksena.

Tukea, jonka laskennallinen suuruus olisi alle 250 euroa, ei maksettaisi.

Tavoitteena on kohdistaa tuki nimenomaan Ukrainan sotatilanteen aikaansaamaan äkillisen polttoaineiden hinnannousun vaikutuksiin kuljetusalalla. Koska toimialalle tyypillisen dynamiikan mukaan polttoainekustannusten hintojen nousu siirretään ajan kuluessa asiakashintoihin, tuen suhteellinen lasku ja sen päätyminen huhtikuun lopussa on perusteltua. Tästä eteenpäin polttoaineen hinnan on katsottava kuuluvan normaaliin liiketoimintariskiin.

4.2 Vaikutukset yrityksiin ja työllisyyteen

Ukrainaan kohdistuneiden sotatoimien johdosta aiheutunut polttonesteiden äkillinen hinnannousu aiheuttaa suoraan ja välillisesti yrityksille negatiivisia taloudellisia vaikutuksia ja voi myös haitata yritysten kykyä osallistua yhteiskunnan huoltovarmuudesta huolehtimiseen. On perusteltua, että näitä vaikutuksia pyritään lieventämään julkisista varoista annettavilla yritys-tuilla.

Tuki parantaa yritysten kannattavuutta tukisumman verran. Suora tuki voi myös parantaa yritysten luotonsaannin edellytyksiä. Tuki voi lieventää hieman yleistä tuotteiden ja palvelujen hintojen nousua. Tuki saattaa vähentää kannattavien yritysten poistumia. Vaikutusta kuitenkin pienentää se että, kannattavilla yrityksillä on myös muita mahdollisia rahoituslähteitä. Yritykset kykenevät vaihtelevalla nopeudella mutta kuitenkin keskimäärin kuukausissa siirtämään nousset kustannukset laskutettaviin asiakashintoihinsa.

4.3 Vaikutukset valtiontalouteen

Vuoden 2022 toisessa lisätalousarvioesityksessä momentille 32.40.45 (Kuljetusyritysten määräraikainen polttoainetuki) esitetään 75 miljoonan euron määrärahaa.

4.4 Vaikutukset viranomaisiin

Valtiokonttorille ei ehdoteta tämän lain toimeenpanoon tässä vaiheessa lisämäärärahaa. Virastolle kustannustukilainsäädännön toimeenpanoon aiemmissa vaiheissa myönnettyjen määrärahojen riittävyttä tämän lain täytäntöönpanossa voidaan tarvittaessa tarkastella myöhemmässä vaiheessa.

5 Lausuntopalaute

Lausuntokierros toteutettiin [lausuntopalaute.fi](https://www.lausuntopalaute.fi) -palvelussa 12. – 20.5.2022. Lausuntoja tuli määräajassa 46 kappaletta.

Muuta kriittistä palautetta tuli lähinnä tuen laajuuden osalta: tuen piiriin haluttiin muitakin toimialoja kuin vain kuljetusalat, koska polttoaineen hinnannousu on koskettanut myös monia muita toimialoja kuin kuljetusalaa. Valtiovarainministeriö vastusti esitystä pitäen sitä tehottomana suhteessa HE:lle asetettuihin tavoitteisiin muun muassa huoltovarmuuden ja konkurssien ehkäisemisen suhteen. Huoltovarmuuskeskus ei näe varsinaista huoltovarmuusperustetta polttoaineiden kustannusten nousun kompensoimiselle, mutta kompensointi voi ennaltaehkäistä hintojen noususta mahdollisesti seuraavia huoltovarmuudellisia seurauksia.

Liikennelupaedellytystä pidettiin rajoittavana. Korvattavia polttoainekustannuksia toivottiin laajennettavan myös muihin polttoaine- ja energiamuotoihin, erityisesti kevyeen polttoöljyyn. Tuen alarajaa (500 euroa) toivottiin laskettavan. Taksialaa toivottiin mukaan tuen piiriin.

Kritiikkiä esitettiin myös sitä kohtaan, että tuki käytännössä kohdistuu fossiilisiin polttoaineisiin. HE:n ympäristövaikutukset ovat siten tästä näkökulmasta vastoin vihreän siirtymän tavoitteita.

Muutosehdotusten perusteena oli useimmiten tuen yhdenvertaisen kohtelun varmistaminen, jottei tuki olisi perusteettomasti erilaisia yrityksiä, toimialoja ja polttoainemuotoja karsinoiva.

Esitystä on lausuntopalautteen perusteella muutettu seuraavasti:

- toimialalistauksesta on luovuttu
- tuen alaraja on laskettu 250 euroon
- rekisteröityminen lain liikenteen palveluista (24.5.2017/320) 16 §:n mukaisesti Liikenne ja viestintävirastoon tavaraliikenteen harjoittajaksi kevyellä kalustolla tekee yrityksestä tukikelpoisen
- dieselin lisäksi voidaan korvata myös muun polttoaineen ja sähköenergian käyttö lukuun ottamatta polttoöljyä - polttoöljyn käyttäminen liikennekuljetuksiin on kiellettyä ja siitä voi seurata rangaistusluonteinen polttoainemaksu

Lausuntopalautteessa esitettiin myös kritiikkiä tuen todennäköisen toteutuvan määrän suhteen, jonka uskottiin jäävän merkittävästi kaavaillusta 75 miljoonasta eurosta. Edellä mainittujen laajennusten johdosta myönnettävän tuen määrä kuitenkin kasvaa jonkin verran.

Muun kuin dieselpolttoaineen käyttäminen kuljetuksissa on tilastojen valossa hyvin harvinaista, mutta tuen kohdistamisesta pelkästään dieselkustannuksiin luovutaan yritysten yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi. Dieselpolttoaineen hinnankehitystä käytetään kuitenkin tuen laskentakaavan pohjana, koska tämä käytännössä edustaa miltei 100 prosenttia kuljetusalan polttoainekustannuksista.

Taksialan osalta on katsottava, että suurin osa taksitoiminnasta on sellaisen hinnoittelun piirissä, jossa vastaaminen nouseviin kustannuksiin on nopeaa joko taksiyrityksen omasta tai välitysyhtiön toimesta. Lisäksi, liikenne- ja viestintäministeriön lausunnon mukaan sosiaali- ja terveysministeriö on ehdottanut 5,8 prosentin korotusta sairausvakuutuksesta korvattavan taksimatkan hintaan.

6 Säännöskohtaiset perustelut

1 §. Soveltamisala. 1 momentti. Tämä laki koskee maanteillä tapahtuvaa kuljetustoimintaa harjoittaville yrityksille Ukrainan sotatilanteen aiheuttaman polttoaineiden hinnannousun osittaiseksi korvaamiseksi myönnettävää määräaikaista valtiontukea, jonka Euroopan komissio on erillisen ilmoituksen perusteella hyväksynyt sisämarkkinoille soveltuvaksi. Kuljetusalalla tässä laissa tarkoitetaan maantiekuljetuksia.

Yrityksen käsite olisi sama kuin EU:n kilpailuoikeudessa. Sekä yrityksen että taloudellisen toiminnan käsitteet ovat EU-oikeudessa laajat. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yrityksiä

ovat kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta tai rahoitustavasta. Ratkaisevaa arvioinnissa on harjoitettavan toiminnan luonne. Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita ja palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla. Myös voittoa tavoittelemattomat yksiköt, kuten yhdistykset ja säätiöt, sekä luonnolliset henkilöt, voivat harjoittaa taloudellista toimintaa.

Koska kyse on julkisista varoista myönnettävästä tuesta, siihen tulee soveltaa EU:n valtiontukisääntöjä. Kuljetusalan yritysten polttoainetuki perustuisi Euroopan komission XX.X.2022 antamaan päätökseen (SA.XXXXX(2022/N)), jolla komissio hyväksyi Suomen puitetukiohjelman Ukrainan sotatilanteeseen liittyville valtiontukitoimenpiteille sisämarkkinoille soveltuvaksi. Päätös perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107 artiklan 3 kohdan b alakohtaan sekä komission tiedonantoon tilapäisiksi puitteiksi valtiontukitoimenpiteille talouden tukemiseksi tämänhetkisessä Ukrainan sotatilanteessa (2022/C 131 I/01).

Tiedonannon ja komission päätöksen mukaan suorina avustuksina myönnettävät tuet ovat yhteensopivia SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan kanssa edellyttäen, että yksittäiselle yritykselle myönnettävä tuki ei ylitä 400 000 euroa ja että tuki myönnetään sellaisen tukiohjelman perusteella, jolla on alustava budjetti. Puitetukiohjelman tavoitteena on tukea yrityksiä, jotka kärsivät Ukrainan sotatilanteen aiheuttamaan kriisin johdosta maksuvalmiuden heikentymisestä tai jopa sen täydellisestä puutteesta. Tukea voidaan myöntää suorina avustuksina, vero- ja sosiaaliturvamaksuetuuksina, takaisinmaksettavina ennakkoina, takauksina, lainoina ja pääomana. Puitetukiohjelman mukaisia tukitoimenpiteitä voidaan yhdistää vähämerkityksistä tukea koskevan niin sanotun de minimis -asetuksen (komission asetus 1407/2013) mukaisen tuen tai yleisen ryhmäpoikkeusasetusten (komission asetus 651/2014) mukaisen tuen kanssa edellyttäen, että mainittujen asetusten säännöksiä ja kasautumissääntöjä noudatetaan.

Tuki tulee myöntää viimeistään 31.12.2022. 400 000 euron enimmäismäärää laskettaessa otetaan huomioon kaikki yksittäisen yrityksen ja sen kanssa samaan konserniin kuuluvien yritysten saamat tuet, jotka on myönnetty komission hyväksymän puitetukiohjelman (komission päätös SA.xxxxx) nojalla. Ehdotettua tukea myönnettäessä tulisi siten tarkistaa, että tuen myöntäminen ei johda 400 000 euron enimmäismäärän ylittymiseen.

2 momentti. Polttoainetuen myöntäminen ja maksaminen ovat hallintomenettelyä, jossa sovelletaan myös valtionavustuslakia (688/2001).

2 §. Kuljetusalan polttoainetuen myöntämisen yleiset edellytykset. Pykälässä säädetään kuljetusalan määräaikaisen polttoainetuen yleisistä perusteista. Tuen määräytyminen perustuu Ukrainan sotatilanteen aiheuttamiin äkillisiin taloudellisiin vaikutuksiin.

1 momentti. Maantiekuljetusten alalla toimiva yritys, jolla on tukikauden ensimmäisenä päivänä voimassa ollut liikennelupa ja hallinnassaan kuljetustoiminnassa tarvittava ammattikäyttöön rekisteröity ajoneuvo, samoin kuin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 16 §:n mukaisesti Liikenne ja viestintävirastoon tavaraliikenteen harjoittajaksi kevyellä kalustolla tukikauden ensimmäisenä päivänä rekisteröitynyt yritys, voisi hakemuksesta saada polttoainetukea. Yrityksellä tulisi olla Y-tunnus. Tuen piiriin voisi kuulua myös esimerkiksi jätekuljetusyrityksiä, mikäli muut lain mukaiset ehdot täyttyvät. Tuki ei kuitenkaan koskisi taksiliikennettä, sillä taksikuljetusten hinnoittelu mahdollistaa kustannusten nousun nopean siirron asiakashintaan. Lisäksi eräisiin julkisesti korvattaviin taksimatkoihin on STM esittämässä korotusta. Tuen myöntäisi valtion talousarvion asettamissa rajoissa Valtiokonttori.

Tuen edellytyksenä olisi lisäksi, että yritystä ei koskisi mikään 4 §:ssä säädetyistä tuen myöntämisen esteistä. Laskennassa poikkeuksellisenä, tukeen oikeuttavana äkillisenä, Ukrainan sotatilanteesta johtuvana nousuna pidettäisiin yleisperusteluissa tarkemmin kuvatulla tavalla kuukausitasolla 10 prosentin tai suurempaa nousua. Tätä pienemmän kuukausitasolla tapahtuvan hinnannousun katsottaisiin kuuluvan normaaliin polttoaineen hinnan vaihteluun.

2 momentti. Yritys ilmoittaisi 1 päivän helmikuuta ja 30 päivän huhtikuuta 2022 välisellä ajalla (tukikausi) ostetun, 1 momentissa tarkoitettuun kuljetustoimintaan käytetyn polttoaineen tai sähköenergian kustannuksen ilman arvonlisäveroa. Valtiokonttori voisi myöntää yritykselle hakemuksesta kuljetusalan polttoainetukea jäljempänä säädetyllä tavalla, jos yritystä ei koskisi mikään 4 §:ssä säädetyistä polttoainetuen myöntämisen esteistä. Tukea, jonka laskennallinen suuruus olisi alle 250 euroa, ei maksettaisi tukijärjestelmän tehokkaan toiminnan vuoksi.

Yrityksen itsensä ilmoittamien tietojen oikeellisuutta varmentaa osaltaan sanktiouhka, joten niitä on lähtökohtaisesti pidettävä luotettavana perustana myös hyvitysmenettelylle.

3 §. Tuen määräytymisperusteet. 1 momentti. Yritykselle voitaisiin myöntää kuljetusalan polttoainetukea 5 prosenttia 1 päivänä helmikuuta ja 30 päivänä huhtikuuta 2022 välisenä aikana, nämä päivät mukaan lukien, yrityksen ostaman polttoaineen tai kuljetuksiin käyttämän sähköön kustannuksista ilman arvonlisäveroa. Tuen konsernikohtainen enimmäismäärä on 400 000 euroa.

Korvauseruste olisi 5 prosenttia ostetun polttoaineen tai kuljetuksiin käytetyn sähköenergian kokonaiskustannuksista tukikuukautta kohti. Sähkön siirtohintaa ei kuulu tuen piiriin. Tarkasteltavia tekijöitä olisivat keskimääräisten dieselpolttoainekustannusten hinnan nousu jaksolla 2–4/2022, sekä ostetun polttoaineen kustannus tukikaudella. Diesel on otettu laskuperusteeksi koska se on käytännössä lähes yksinomainen kuljetuksiin käytettävä polttoaine. Laskukaava sisältää oletettaman, että kuljetusala saa noin kuukauden aikana puolet kohonneista polttoainekustannuksistaan siirrettyä asiakashintoihin.

Kuljetusalan polttoainetuen korvauseruste määriteltäisiin seuraavalla tavalla. Tukikausi olisi helmi-huhtikuu.

Kuukausittaiset diesel-polttoaineen hinnannousut alkuvuodesta 2022 olivat seuraavat:

- tammikuu + 9 snt.
- helmikuu + 8 snt.
- maaliskuu + 43 snt.
- huhtikuu – 11 snt. (negatiivinen)

Helmikuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi siten puolet tammikuun hinnannoususta 0,5 x 9 snt. + helmikuun hinnannousu 8 snt., eli yhteensä 12,5 snt. Maaliskuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi 0,5 x 8 snt. + 43 snt., eli yhteensä 47 snt. Huhtikuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi 0,5 x 43 – 11 snt. eli yhteensä 10,5 snt.

Tämä mekanismi perustuisi edellä yleisperusteluissa (4.1.2. Polttoainetuen laskentakaava) kerrottuihin olettimiin. Hinnannousun voidaan varsin luotettavasti olettaa siirtyvän asiakashintaan kahden kuukauden kuluessa, jolloin ensimmäisenä kuukautena keskimäärin puolet hinnannoususta on saatu siirrettyä asiakashintaan.

Koska liiketoiminnan oman riskin piiriin katsottaisiin kuuluvan 10 prosentin tai sen alle jäävät hinnannousut, eli tässä tapauksessa keskimäärin 20 snt. hinnannousu, tuki kohdistuisi käytännössä maaliskuun hinnankorotukseen. Tuki olisi sanottu 20 snt:n omavastuu vähennettynä $47-20=27$ snt, mikä vastaisi noin 15 prosenttia polttoaineen hinnasta ennen hintojen merkittävää nousua maaliskuussa. Tuki jaettuna kolmelle kuukaudelle tarkoittaisi siten 5 prosentin kuukausittaista tukea.

Hinta olisi hinta ilman arvonlisäveroa. Korvauksen laskennan lähtöarvona olisi dieselin keskihinta kuukausittain Tilastokeskuksen mukaan. Diesel muodostaa laskennan pohjan siksi, että se olisi yleisperusteluissa kuvatulla tavalla käytännössä lähes yksinomainen polttoaine sekä tavara- että henkilökuljetuksissa.

Tuesta vähennettäisiin 5 § 2 momentin 2 kohdan mukaiset tuet.

4 §. Tuen myöntämisen esteet. Pykälässä säädettäisiin tuen myöntämisen esteistä.

1 momentti. Tarkoituksena olisi, että kuljetusalan määräaikaista polttoainetukea ei myönnettäisi yritykselle, joka on ollut 31.12.2021 taloudellisissa vaikeuksissa kuten esimerkiksi laiminlyönyt verotukseen liittyviä velvoitteitaan. Tämä ehkäisisi myös harmaata taloutta. Lisäksi vireillä oleva konkurssimenettely estäisi tuen myöntämisen.

Yrityksen tulisi esittää tiedot taloudellisesta tilanteestaan sen arvioimiseksi, ettei tuen myöntämiselle ole 4 §:ssä tarkoitettuja esteitä, erityisesti ettei yritys ole vaikeuksissa oleva yritys.

Vaikeuksissa olevalla yrityksellä tarkoitetaan EU:n yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitettua yritystä. Määritelmän mukaan yrityksen katsotaan olevan vaikeuksissa, jos a) se on menettänyt yli puolet osakepääomastaan (yhtiöt, jonka osakkaiden vastuu on rajoitettu), b) se on menettänyt yli puolet tilinpäätöksen mukaisista omista varoistaan kertyneiden tappioiden vuoksi (yhtiöt, joissa ainakaan joidenkin osakkaiden vastuuta yhtiön velasta ei ole rajattu), c) yritys on yleistäytöntömenettelyn kohteena, d) yritys on saanut pelastamistukea eikä ole vielä maksanut lainaa takaisin tai lopettanut takausta, tai on saanut rakenneuudistustukea ja on vielä rakenneuudistussuunnitelman kohteena, e) muun kuin pk-yrityksen velkaantumistaso on kahden viime vuoden ajan ollut yli 7,5 ja käyttökatteen suhde nettorahoituskuluihin ollut alle 1,0. Alle 3-vuotiaisiin pk-yrityksiin sovelletaan vain c -kohtaa.

2 momentti. Tukea ei myönnettäisi pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaan, jos yritys ei ole merkittynä ennakkoperintälain (1118/1996) 25 §:ssä tarkoitettuun ennakkoperintärekisteriin. Verohallinto merkitsee hakemuksen perusteella ennakkoperintärekisteriin elinkeinotoimintaa, maataloutta tai muuta tulonhankkimistoimintaa harjoittavat henkilöt, yritykset ja yhteisöt. Ennakkoperintärekisteriin kuulumisen ei ole pakollista. Syy siihen, että yritys ei ole merkittynä ennakkoperintärekisteriin, on kuitenkin pääosin seurausta siitä, että yritys on joko poistettu tai sitä ei ole voitu merkitä rekisteriin verotusta koskevien laiminlyöntien johdosta.

Verohallinto voi poistaa toimijan ennakkoperintärekisteristä laiminlyöntien vuoksi. Ennakkoperintärekisteristä voidaan poistaa tai siihen voidaan jättää merkitsemättä toimija, joka olennaisesti laiminlyö verojen maksamisen, verotusta koskevan ilmoittamisvelvollisuuden, kirjanpito- tai muistiinpanovelvollisuuden tai muun verotukseen liittyvän velvollisuuden. Rekisteristä voidaan poistaa tai siihen jättää merkitsemättä henkilö, jonka johtamat yritykset ovat aiemmin laiminlyöneet velvollisuutensa verotuksessa. Yritys voidaan jättää rekisteröimättä tai se voidaan poistaa rekisteristä yritystä johtavan henkilön aiempien laiminlyöntien perusteella.

Pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaan tukea ei myönnettäisi, jos yritys on laiminlyönyt verotusta koskevan ilmoittamisvelvollisuuden. Pykälässä tarkoitettu laiminlyönti olisi esimerkiksi kysymyksessä, jos yritys jättää antamatta verotusmenettelystä annetun lain 2 (1558/1995) luvussa tai oma-aloitteisten verojen verotusmenettelystä annetun lain (768/2016) 4 luvussa tarkoitetun veroilmoituksen tai muun ilmoituksen. Tukea ei myöskään myönnettäisi, jos yritys ei ole antanut tulotietojärjestelmästä annetun lain (53/2018) 6 §:ssä tarkoitettua ilmoitusta maksamistaan palkoista tulorekisteriin. Yrityksellä olisi mahdollisuus korjata laiminlyönnit antamalla puuttuvat ilmoitukset Verohallinnolle tai tulorekisteriin.

Pykälän 2 momentin 3 kohdan mukaan tukea ei myönnettäisi, jos yrityksellä on verotustietojen julkisuudesta ja salassapidosta annetun lain (1346/1999) 3 a luvussa tarkoitettuun verovelkarekisteriin merkityjä verovelkatietoja. Verovelkarekisteriin merkitään verovelkaa koskevana tietona tieto siitä, onko yrityksellä vähintään 10 000 euroa sellaisia erääntyneitä ja suorittamatta olevia Verohallinnon kantamia veroja ja maksuja, joista ei ole Verohallinnon tekemää maksujärjestelyä tai muutoksenhakuviranomaisen täytäntöönpanon keskeytystä koskevaa määräystä. Yritystä koskevat tiedot voidaan merkitä verovelkarekisteriin aikaisintaan kahden viikon kuluttua siitä päivästä, jona yrityksen katsotaan saaneen tietoonsa veronkantolain (11/2018) 70 §:ssä tarkoitetun yhteenvedon, jossa yritystä on muistutettu laiminlyönnin merkitsemisestä verovelkarekisteriin.

Pykälän 2 momentin 4 kohdan mukaan tuen myöntämisen estäisi lisäksi, jos yrityksellä on maksamattomia veroja perittävänä ulosotossa. Myös alle 10 000 euron suuriset verovelat estäisivät siten tuen saamisen, jos verovelat ovat perittävänä ulosotossa. Verohallinto lähettää tavallisesti useamman maksukehotuksen ennen kuin vero siirretään ulosottoperintään. Verohallinto ei myöskään lähetä veroa ulosottoon, jos yritys on pyytänyt maksujärjestelyä. Yritys voisi siten saada tukea, jos se on pyytänyt Verohallinnolta maksujärjestelyä maksamattomille veroilleen, eikä tuen saamiselle ole muita esteitä.

Pykälän 2 momentin 5 kohdassa säädettäisiin verotusta koskevien laiminlyöntien lisäksi, että konkurssi estäisi tuen myöntämisen. Tukea ei myönnettäisi, jos yritys on asetettu konkurssiin tai yrityssaneeraukseen tai sillä on vireillä tuomioistuimessa konkurssiin tai yrityssaneeraukseen asettamista koskeva asia, tai (6 kohta) yritys tai yrityksessä tosiasiallista määräysvaltaa käyttävä henkilö olisi EU:n pakotelistalla.

5 §. Tuen hakeminen. 1 momentti. Hakemus tuen saamiseksi tulisi tehdä Valtiokonttorille viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2022.

2 momentti. Valtiokonttori myöntäisi tuen ensi sijassa hakemuksessa ilmoitettujen tietojen perusteella, Liikenne- ja viestintävirastosta saatujen yritystä ja ajoneuvokalustoa koskevien tietojen sekä Tilastokeskuksesta saadun, polttoaineiden keskimääräisiä hintoja koskevien tietojen perusteella. Yrityksen olisi esitettävä hakemuksessaan tuen myöntämiseksi ja maksamiseksi välttämättömät tiedot ja selvitykset tuenhakukaudelta. Yrityksen olisi esitettävä hakemuksessaan tuen käsittelemiseksi riittävät tiedot ostetun polttoaineen kustannuksista, tai tukikaudella ostetun, kuljetukseen käytetyn sähköenergian kustannuksista, sekä tiedot jo myönnettyistä muista Ukrainapuuteohjelman (EU 2022/C 131 I/01) mukaisista valtion tuista samoihin kustannuksiin, muista julkisista tuista sekä siitä että sillä ei ole tämän lain 4 §:n 1 momentissa tarkoitettuja taloudellisia vaikeuksia.

6 §. Hakemuksen käsittely ja päätöksenteko. Valtiokonttori ratkaisisi asian hakemuksesta ensisijaisesti hakemuksessa ilmoitettujen ja muilta viranomaisilta saamiensa tietojen perusteella. Valtiokonttori valvoisi 1 pykälän mukaisen Euroopan komission päätöksen mukaisen tuen konsernikohtaista enimmäismäärää.

7 §. Muutoksenhaku. Päätökseen polttoainetuesta saisi hakea oikaisua Valtiokonttorilta hallintolaissa (434/2003) säädetyn mukaisesti. Päätös saataisiin panna täytäntöön lainvoimaa vailla olevana oikaisuvaatimuksesta huolimatta.

Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Hallintolain (434/2003) 49 b § edellyttää, että oikaisumenettelyn noudattamisesta on säädettävä erikseen, jos sen noudattamista pidetään tarpeellisena asianomaisen lain kannalta. Koska tämän lain tavoitteisiin kuuluu, että yrityksen oikeus tukeen ratkaistaan mahdollisimman tehokkaasti, *1 momentti* käsittäisi säännöksen oikaisumenettelyn noudattamisesta. Siten yrityksen ei tarvitsi turvautua hallinnollisesti raskaaseen valitustiehen silloin, kun katsoo, että asiassa on tehty virhe tai muu puute. Ennen valitusta hakija voisi kääntyä päätöksen tehneen Valtiokonttorin puoleen oikaisuvaatimuksella. Oikaisuvaatimusmenettely olisi myös Valtiokonttorin kannalta perusteltu tämän lain tarkoittamissa kysymyksissä ottaen huomioon päätöksien lukuisuuden ja niiden ripeää käsittelyä koskevan tavoitteen. Edellä esitettyyn liittyen momentti mahdollistaisi hallintopäätöksen täytäntöönpanon oikaisuvaatimuksesta huolimatta. Käytännössä tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että viranomaisella saisi tehdä oikeana pitämänsä suorituksen yritykselle, vaikka tämä vaatisi oikaisuvaatimuksessaan suurempaa suoritusta.

Hallintolain 49 b §:n 3 momentti turvaa valitusoikeuden oikaisuvaatimukseen tehtyyn päätökseen. Tähän viitataan *2 momentissa*.

8 §. Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen viranomaisten kesken. *1 momentti.* Valtiokonttorilla olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada muilta viranomaisilta tukihakemusten käsittelemiseksi ja tarkastamiseksi välttämättömiä tietoja valtionavustuslain 31 §:n nojalla.

2 momentti. Lisäksi Verohallinto ja Liikenne- ja viestintävirasto luovuttaisivat Valtiokonttorille salassapitosäännösten estämättä tuen kohteena olevien yrityksen tunnistetiedot, alla yksilöidyt tiedot sekä Verohallinnon tiedossa olevat yritysten tilinumerot sekä seuraavat tuen myöntämiseksi, maksamiseksi ja valvomiseksi tarpeelliset tiedot:

- 1) verotusta koskevan ilmoittamisvelvollisuuden laiminlyönnit;
- 2) Verohallinnon ylläpitämässä ennakoperintärekisterissä olevat merkinnät;
- 3) tiedot Verohallinnon ylläpitämästä verovelkarekisteristä;
- 4) verovelka, joka on lähetetty perittäväksi ulosottoon;
- 5) tiedot voimassaolevista liikenneluvista ja hallinnassa olevista ajoneuvoista
- 6) tiedot liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 16 §:n mukaisesti Liikenne ja viestintävirastoon tavaraliikenteen harjoittajaksi kevyellä kalustolla rekisteröityneistä yrityksistä, sekä
- 7) muut kuin 1—5 kohdassa tarkoitettujen tuen myöntämiseksi, maksamiseksi ja valvomiseksi välttämättömät tiedot Verohallinnolta, Tilastokeskukselta ja Liikenne- ja viestintävirastolta.

9 §. Tuen määrään perustuva rajoitus varojenjaolle. Yritykselle tämän lain nojalla myönnetyn tuen määrä vähentäisi päättyvältä tilikaudelta laadittavassa tilinpäätöksessä varojenjakoon

käytettävissä olevaa vapaata omaa pääomaa, jollei yritys palauta saamaansa tukea valtiolle ennen tilinpäätöksen vahvistamista.

Kuljetusalan määräaikaista polttoainetukea ei tule käyttää voitontjakoon omistajille tai muuhun varojenjakoön yrityksestä. Tästä kiellosta säädetään pykälässä edellyttämällä, että myönnetyn tuen määrä vähentäisi rajoitusvelvoitteen jälkeen päättyvältä tilikaudelta laadittavassa tilinpäätöksessä varojenjakoön käytettävissä olevaa vapaata omaa pääomaa. Rajoitus kohdistuisi näin varojenjakoön tilikaudelta, joka on kulumassa rajoitusvelvoitteen aikana. Jos yrityksen tilikausi olisi esimerkiksi kalenterivuosi, niin rajoitus tulisi ottaa huomioon vuoden 2022 tilinpäätöksen nojalla tehtävässä varojenjakopäätöksessä keväällä 2023.

Rajoituksesta ilmoitettaisiin pien- ja mikroyrityksen tilinpäätöksessä esitettävistä tiedoista annetun asetuksen (1753/2015) 1 luvun 1 §:n 5 momentin 2 kohdan tarkoittamassa oman pääoman muutoslaskelmassa. Vastaava informointivelvollisuus olisi pienyritystä suuremmalla yrityksellä kirjanpitoasetuksen (1339/1997) 2 luvun 2 §:n 1 momentin 2 kohdan nojalla.

Pykälän tarkoittaman varojenjakorajoituksen yritys voisi kuitenkin välttää suorittamalla tuen täysimääräisenä takaisin valtiolle. Tämä suoritus olisi tehtävä ennen tilinpäätöksen vahvistamista, jotta se olisi tehokas.

Rajoituksen rikkominen perustaisi yrityksen johtoon kuuluvalle henkilökohtaisen vahingonkorvausvastuun väärästä jakopäätöksestä yritykseen sovellettavan yhteisölain mukaisesti. Jos rajoitusta loukattaisiin, olisi varoja saanut omistaja tai muu taho niistä palautusvelvollinen siten kuin yritykseen sovellettavassa yhteisölaissa säädetään.

10 §. Viranomaistehtävät. Valtiokonttori myöntäisi ja maksaisi hakemuksen perusteella määrällisen yritysten polttoainetuen ja vastaa tarkastuksesta sekä takaisinperinnästä.

11 §. Avustusrikokset. Kysymyksessä olevaa tukea tulisi pitää rikoslain rikoksia julkista taloutta vastaan koskevan 29 luvun 9 §:n määritelmäsäännöksen 2 momentissa tarkoitettuna avustuksena. Luvun 5 §:n avustuspetosta ja muitakin avustusrikoksia koskevat rangaistussäännökset voisivat siten tulla sovellettaviksi laissa tarkoitettua tukea koskeviin mahdollisiin väärinkäytöksiin. Tämän vuoksi olisi perusteltua sisällyttää lakiin viittaussäännös näihin rikoslain rangaistussäännöksiin.

12 §. Voimaantulo. Laki tulisi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana. Syynä tähän on meneillään oleva notifikaatioprosessi Euroopan Unionissa, jonka aikataulu on vielä epävarma. Laki ei voi tulla voimaan ennen EU:n hyväksyntää.

7 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

8 Suhde muihin esityksiin

8.1 Suhde talousarvioesitykseen

Vuoden 2022 toisessa lisätalousarviossa esitetään kuljetusalan yritysten polttoainetukeen 75 miljoonaa euroa.

9 Suhde perustuslakiin ja säättämisjärjestys

Lain soveltamisala – yhdenvertaisuus

Koska ehdotettu lainmuutos koskee tukiehtojen mukaisesti kooltaan erisuuruisia yrityksiä, myös mikroyrityksiä, muutoksien yhteys luonnollisen henkilön oikeusasemaan voi olla merkittävä. Lakiehdotukseen otettuja säännöksiä on kuitenkin syytä tarkastella myös perustuslain 6 §:n kannalta.

Perustuslakivaliokunnan käytännössä perusoikeuksien rajoittaminen tavallisen lain säättämisjärjestyksessä on katsottu mahdolliseksi, jos rajoittamiselle on hyväksyttävät perusteet ja rajoitukset ovat välttämättömiä ja oikeasuhtaisia, lailla säädettyjä ja tarkkarajaisia (esim. PeVL 3/2013 vp, s.3, PeVL 38/2013 vp, s. 4-5, PeVL 16/2013 vp, s. 2/I, PeVL 8/2013 vp, s. 3/I)

Kuljetusalan yritysten polttoainetukea voisivat hakea kaikki maantiekuljetuksia harjoittavat yritykset, joiden liiketoimintaan on vaikuttanut Ukrainan sotatilanteesta aiheutunut polttoaineiden äkillinen hinnannousu. Myös kyseistä liiketoimintaa harjoittavat säätiöt ja yhdistykset olisivat tuen piirissä. Rajaus on perusteltu ottaen huomioon maantiekuljetusten keskeisen merkityksen suomalaiselle talouselämälle ja yhteiskunnalle, sekä sen panokselle huoltovarmuuden ylläpitoon.

Vaikka tuen laskentakaava on laadittu dieselkustannusten perusteella, korvausta voi saada myös muihin polttoaineisiin ja sähköön lukuun ottamatta polttoöljyä, jonka käyttö liikennekuljetuksiin on kiellettyä. Dieselkustannusten käyttö laskentakaavassa on perusteltua, koska on tavara- ja henkilökuljetuksissa käytännössä lähes yksinomainen polttoaine.

Tuki kohdistuu ainoastaan lyhyehkölle tukikaudella siitä syystä, että yrityksillä on keskimäärin kuukauden tai viimeistään kahden kuukauden aikana hyvät mahdollisuudet siirtää hinnannousu asiakashintoihinsa.

Yrityksen määritelmä valtioneuvoston oikeudellinen määritelmä jäisi ennalleen. Jos yritys toimii konsernimuotoisesti, tarkoitetaan yrityksellä koko konsernia. Yritykseltä edellytetään Y-tunnusta, mikä on perusteltua sekä yrityksen toiminnan ammattimaisen luonteen, että hallinnollisten syiden takia.

Tukikausi olisi 1.2.-30.4.2022. Tuen haku alkaisi marraskuussa 2022 ja jatkuisi 30.11.2022 saakka.

Ahvenanmaa

Esityksessä ehdotetaan kuljetusalan määräaikaisen polttoainetuen soveltamista Ahvenanmaalla toimiviin yrityksiin.

Henkilötietojen suoja

Hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi yritysten määräaikaisesta kustannustuesta (HE 91/2020 vp, 508/2020) on käsitelty kustannustukeen liittyviä kysymyksiä henkilötietojen suojasta. Henkilötietojen suojaan liittyviin käytäntöihin ei ole tulossa muutoksia myöskään polttoainetukea koskevassa sääntelyssä.

HE 92/2022 vp

Edellä mainituilla perusteilla hallitus katsoo, että lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

kuljetusalan yritysten määräaikaisesta polttoainetuesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään Suomessa toimiville maanteillä tapahtuvia kuljetuksia harjoittaville yrityksille Ukrainan sotatilanteen aiheuttaman polttoaineiden hinnan nousun osittaisesta korvaamisesta valtiontuella, jonka Euroopan komissio on erillisen ilmoituksen perusteella hyväksynyt sisämarkkinoille soveltuvaksi (*kuljetusyritysten määräaikainen polttoainetuki*).

Polttoainetukeen sovelletaan lisäksi valtionavustuslakia (688/2001).

2 §

Kuljetusalan määräaikaisen polttoainetuen myöntämisen yleiset edellytykset

Kuljetusalalla toimiva yritys, jolla on tukikauden ensimmäisenä päivänä voimassa oleva liikennelupa ja hallinnassaan kuljetustoiminnassa tarvittava ammattikäyttöön rekisteröity ajoneuvo, samoin kuin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 16 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastoon tavaraliikenteen harjoittajaksi kevyellä kalustolla tukikauden ensimmäisenä päivänä rekisteröitynyt yritys, voi hakemuksesta saada polttoainetukea. Yrityksellä on oltava Y-tunnus. Tuki ei koske taksiliikennettä. Tuen myöntää valtion talousarvion rajoissa Valtiokonttori.

Yritys ilmoittaa 1 päivän helmikuuta ja 30 päivän huhtikuuta 2022 välisellä ajalla (*tukikausi*) ostetun, 1 §:ssä tarkoitettuun kuljetustoimintaan käytetyn polttoaineen tai sähköenergian kustannuksen ilman arvonlisäveroa. Valtiokonttori voi myöntää yritykselle hakemuksesta kuljetusalan polttoainetukea jäljempänä säädetyllä tavalla, jos yritystä ei koske mikään 4 §:ssä säädetyistä polttoainetuen myöntämisen esteistä. Tukea, jonka suuruus on alle 250 euroa, ei makseta.

3 §

Tuen määräytymisperusteet

Yritykselle voidaan myöntää kuljetusalan polttoainetukea 5 prosenttia 1 päivänä helmikuuta ja 30 päivänä huhtikuuta 2022 välisenä aikana, nämä päivät mukaan lukien, yrityksen ostaman

HE 92/2022 vp

polttoaineen ja kuljetuksiin käytetyn sähkön kustannuksista ilman arvonlisäveroa. Tuesta vähennetään 5 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaiset tuet. Tuen konsernikohtainen enimmäismäärä on 400 000 euroa.

4 §

Tuen myöntämisen esteet

Kuljetusalan määräaikaista polttoainetukea ei myönnetä yritykselle, joka on ollut 31 päivänä joulukuuta 2021 tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetun komission asetuksen (EU) N:o 651/2014 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys.

Tukea ei myönnetä myöskään, jos:

- 1) yritys ei ole merkittynä ennakkoperintälain (1118/1996) 25 §:ssä tarkoitettuun ennakkoperintärekisteriin;
- 2) yritys on laiminlyönyt verotusta koskevan ilmoittamisvelvollisuuden;
- 3) yrityksellä on verotustietojen julkisuudesta ja salassapidosta annetun lain (1346/1999) 3 aluvussa tarkoitettuun verovelkarekisteriin merkittävät verovelkatietoja;
- 4) yrityksellä on maksamattomia veroja perittävänä ulosotossa; tai
- 5) yritys on asetettu konkurssiin tai yrityssaneeraukseen tai näitä koskeva asia on vireillä tuomioistuimissa;
- 6) yritys tai yrityksessä tosiasiallista määräysvalta käyttävä omistaja on EU:n pakotelistalla.

5 §

Tuen hakeminen

Hakemus tuen saamiseksi tulee tehdä Valtiokonttorille viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2022.

Yrityksen on hakemuksessaan annettava tuen myöntämiseksi ja maksamiseksi välttämättömät tiedot ja selvitykset kultakin tukikaudelta. Yrityksen on esitettävä hakemuksessaan tuen käsittelemiseksi riittävät tiedot:

- 1) tuen myöntämisen edellyttämistä polttoainekustannuksista tai tukikaudella ostetun sähköenergian kustannuksista;
- 2) jo myönnettyistä EU:n Ukrainapuuteohjelman (EU 2022/C 131 I/01) mukaisista ja muista valtion tuista samoihin kustannuksiin;
- 3) siitä, että sillä ei ole 4 §:n 1 momentissa tarkoitettuja taloudellisia vaikeuksia.

6 §

Hakemuksen käsittely ja päätöksenteko

Valtiokonttori antaa ratkaisun hakemukseen ensisijaisesti hakemuksessa ilmoitettujen ja muilta viranomaisilta saamiensa tietojen perusteella. Valtiokonttori valvoo 1 §:ssä tarkoitettua Euroopan komission päätöksen mukaisen tuen konsernikohtaista enimmäismäärää.

7 §

Muutoksenhaku

Päätökseen polttoainetuesta saa hakea oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Päätös saadaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta huolimatta.

HE 92/2022 vp

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

8 §

Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen viranomaisten kesken

Valtiokonttorilla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada muilta viranomaisilta tukihakemusten käsittelemiseksi ja tarkastamiseksi välttämättömiä tietoja valtionavustuslain 31 §:n nojalla.

Lisäksi Verohallinto ja Liikenne- ja viestintävirasto luovuttavat Valtiokonttorille salassapitosäännösten estämättä tuen kohteena olevien yrityksen tunnistetiedot, alla yksilöidyt tiedot sekä Verohallinnon tiedossa olevat yritysten tilinumeroit sekä seuraavat tuen myöntämiseksi, maksamiseksi ja valvomiseksi tarpeelliset tiedot:

- 1) verotusta koskevan ilmoittamisvelvollisuuden laiminlyönnit;
- 2) Verohallinnon ylläpitämässä ennakkoperintärekisterissä olevat merkinnät;
- 3) tiedot Verohallinnon ylläpitämästä verovelkarekisteristä;
- 4) verovelka, joka on lähetetty perittäväksi ulosottoihin;
- 5) tiedot voimassaolevista liikenneluvista ja hallinnassa olevista ajoneuvoista;
- 6) tiedot liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 16 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastoon tavaraliikenteen harjoittajaksi kevyellä kalustolla rekisteröityneistä yrityksistä, sekä

7) muut kuin 1—5 kohdassa tarkoitetut tuen myöntämiseksi, maksamiseksi ja valvomiseksi välttämättömät tiedot Verohallinnolta, Tilastokeskukselta ja Liikenne- ja viestintävirastolta.

9 §

Tuen määrään perustuva rajoitus varojenjaolle

Yritykselle tämän lain nojalla myönnetyn tuen määrä vähentää päätyvältä tilikaudelta laadittavassa tilinpäätöksessä varojenjakoon käytettävissä olevaa vapaata omaa pääomaa, jollei yritys palauta saamaansa tukea valtiolle ennen tilinpäätöksen vahvistamista.

10 §

Viranomaistehtävät

Valtiokonttori myöntää ja maksaa hakemuksen perusteella polttoainetuen sekä vastaa polttoainetuen takaisinperinnästä.

11 §

Avustusrikokset

Avustusrikoksista säädetään rikoslain (39/1889) 29 luvun 5—7, 7 a ja 8 §:ssä.

12 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

HE 92/2022 vp

Helsingissä 2.6.2022

Pääministeri

Sanna Marin

Elinkeinoministeri Mika Lintilä