

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om temporärt bränslestöd för transportföretag

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Genom lagen om temporärt bränslestöd för transportföretag kompenseras den plötsliga prisstegring för flytande bränslen som började i februari 2022. Stödet ska omfatta gods- och persontransporter på landsväg. Lagen omfattar alla former av bränsle och elenergi med undantag för brännolja som inte får användas i trafiken. Prisutvecklingen har gjort att företagen inom transportsektorn hamnat i en svår situation, vilket i sin tur kan ha konsekvenser för Finlands försörjningsberedskap. Stöd ska kunna erhållas för tre månader (februari–april 2022) på de villkor som anges i lagen. Det föreslås att Statskontoret ska vara statsbidragsmyndighet. Som rättslig grund tillämpas EU-kommissionens meddelande 2022/C 131 I/01 (s.k. Ukrainaram). Lagförslaget utgör en del av den finansieringshelhet som riktas till företagen inom transportsektorn.

Den föreslagna lagen träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.1.1 Meddelande från EU-kommissionen 2022/C 131 I/01 (Ukrainaram).....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	4
2.1 Allmänt om transportsektorn.....	4
2.2 Hur krigshandlingarna i Ukraina påverkar företagen inom transportsektorn.....	4
2.3 Transporterna på landsväg: gods- och persontrafik	5
2.4 Utvecklingen av landsvägstransporter	6
2.5 Persontransporter på landsväg.....	7
2.6 Om regleringen av transportsektorn.....	7
2.7 Statistik över bränsleförbrukningen inom transportsektorn	7
2.8 Transportsektorns kostnadsindex	8
2.9 Försörjningsberedskapen.....	8
2.10 Olika former av stöd från Finnvera	8
2.11 Kostnadsstöd	9
3 Målsättning	9
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	9
4.1 De viktigaste förslagen.....	9
4.1.1 Utgångspunkterna för beredningen av stödet.....	10
4.1.2 Formeln för beräkning av bränslestöd.....	11
4.1.3 Alternativa sätt att beräkna stödet	13
4.1.4 Utbetalning av stöd	13
4.2 Konsekvenser för företagen och sysselsättningen.....	13
4.3 Konsekvenser för statsfinanserna.....	14
4.4 Konsekvenser för myndigheterna	14
5 Remissvar	14
6 Specialmotivering.....	15
7 Ikraftträdande.....	21
8 Förhållande till andra propositioner.....	21
8.1 Förhållande till budgetpropositionen	21
9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	21
LAGFÖRSLAG	23
Lag om temporärt bränslestöd för företag inom transportsektorn.....	23

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Syftet med det temporära bränslestödet för företag inom transportsektorn är att stöda sådana transportföretag som påverkas av Rysslands militära angrepp och/eller av de ekonomiska sanktioner som införts samt exempelvis av de motåtgärder som Ryssland vidtagit. En av följderna av krigshandlingarna har varit den snabba prisstegring på bränslen som har försvårat verksamheten i transportbranschen. Stödet ska gälla en relativt kort tid eftersom företagen enligt bedömning inom den perioden är kapabla att överföra de höjda bränslekostnaderna på kundpriserna.

1.1.1 Meddelande från EU-kommissionen 2022/C 131 I/01 (Ukrainaram)

Enligt meddelande 2022/C 131 I/01 från EU-kommissionen (Tillfällig krisram för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin till följd av Rysslands angrepp mot Ukraina) är statligt stöd särskilt motiverat och kan, under en begränsad period, förklaras förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 b i EUF-fördraget om det tjänar till att avhjälpa likviditetsbristen för företag som direkt eller indirekt påverkas av den allvarliga störning i ekonomin som orsakats av Rysslands väpnade angrepp mot Ukraina, de sanktioner som införts av EU eller dess internationella partner, samt de ekonomiska motåtgärder som till exempel Ryssland vidtagit. Medlemsstaterna måste visa att de statliga stödåtgärder som anmäls till kommissionen och som omfattas av detta meddelande är nödvändiga, lämpliga och proportionella för att avhjälpa en allvarlig störning i den berörda medlemsstatens ekonomi och att samtliga krav i detta meddelande är uppfyllda.

När medlemsstaterna beviljar samma stödmottagare lån eller garantier både enligt den tillfälliga ramen för statligt stöd med anledning av covid-19-pandemin och enligt detta meddelande, och när det totala lånebeloppet beräknas på grundval av stödmottagarens egna likviditetsbehov, måste medlemsstaterna se till att dessa likviditetsbehov täcks med stöd endast en gång. (liksom artikel 107.2k b i EUF-fördraget) Stödet ska betalas under perioden 1.2—31.12.2022.

Stödet ska uppfylla följande villkor:

- stödet är max. 400 000 euro, direkt bidrag
- stödet beviljas på grundval av en stödordning med en beräknad budget
- stödet beviljas senast den 31 december 2022
- stödet beviljas företag som drabbats av krisen.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid arbets- och näringsministeriet i samarbete med finansministeriet och Statskontoret. På grund av propositionens brådsakande natur är det nödvändigt att avvika från anvisningarna om hörande i samband med lagberedning. Det har dock ordnats en offentlig remissbehandling av propositionen på webbplatsen utlåtande.fi den 12–20 maj 2022. Det kom in sammanlagt 46 utlåtanden. Beredningsunderlaget till propositionen finns i den offentliga tjänsten under adress <https://tem.fi/sv/projektsokning> med identifieringskod TEM041:00/2022.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Allmänt om transportsektorn

Bränslet utgör en av de största kostnadsposterna för företag som sysslar med godstransporter. I ett typiskt fall utgör bränslekostnaderna 20-30 % av kostnaderna för tjänsteproduktion. Prisökningarna brukar överföras på kunderna i allmänhet med en viss fördröjning. Företag har i allmänhet inte heller några stora reservfonder vilket innebär att deras ekonomiska hållbarhet försvagas när bränslekostnaderna stiger. Ett temporärt kostnadsstöd kan motiveras också med förutsättningarna för upprätthållande av försörjningsberedskapen. Stödperioden är kort, eftersom företagen också har ett eget ansvar för riskerna och för att de anpassar sig efter förändringarna i förhållandena inom näringsverksamheten.

Omsättningen för sektorn för godstransporter minskade från cirka 6,5 miljarder euro till 6,1 miljarder euro år 2020. Utvecklingen påverkades också av covid-19-pandemin. Uppgifter för 2021 finns inte tillgängliga. Covid 19-pandemin har haft allvarliga konsekvenser för busstransporterna. Företagens försämrade situation påverkar förmågan att bemöta den kraftiga ökningen av kostnaderna. Busstransportsektorn har dock omfattats av kostnadsstödet.

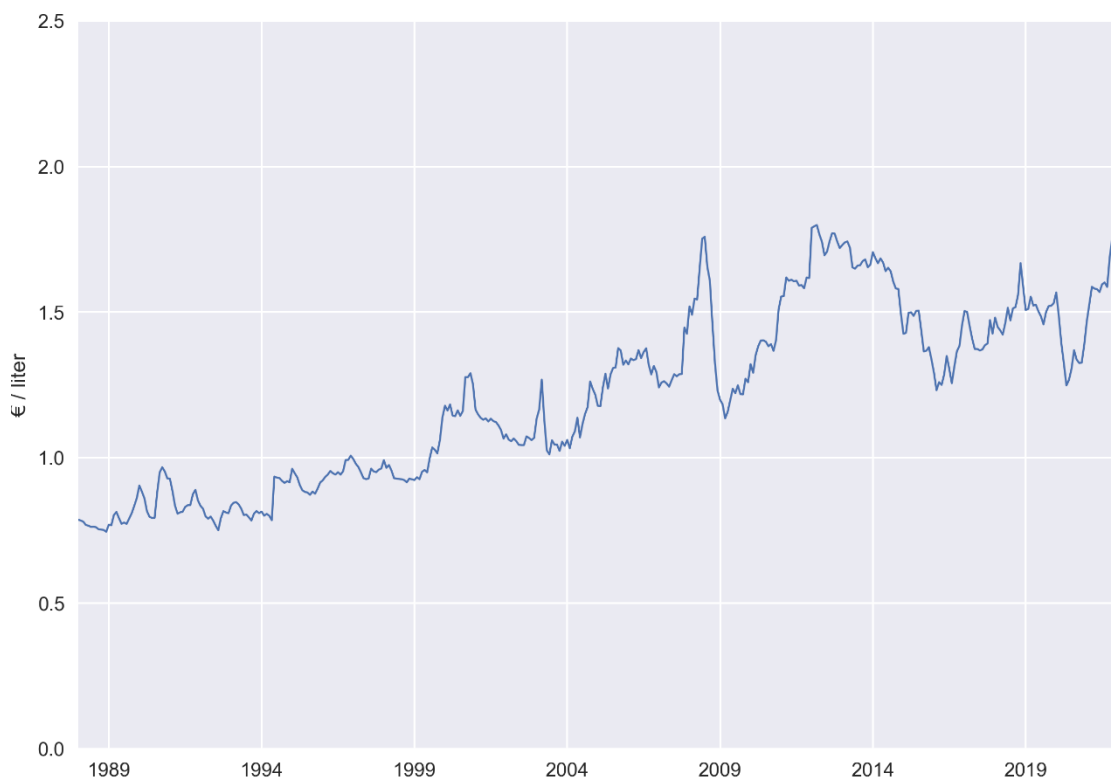
Syftet med det bränslestöd som nu föreslås är att hjälpa företagen att behålla sina ekonomiska verksamhetsförutsättningar och att upprätthålla tjänsteutbudet samt för att för sin del lindra trycket på att höja priset på färdbiljetter inom den marknadsmässiga trafiken.

Omsättningen för busstransportsektorn uppgick till 1,1 miljarder euro år 2019 och till 1,0 miljarder euro år 2020. Omsättningen för fjärrtrafiken och beställningstrafiken minskade kraftigt. Antalet nya tillstånd som har sökts har sjunkit avsevärt. Kollektivtrafikmyndigheterna har beviljats 252,8 miljoner euro i tilläggsstöd. Också busstransporterna omfattas av bränslestödet liksom transportsektorn.

2.2 Hur krigshandlingarna i Ukraina påverkar företagen inom transportsektorn

Statligt stöd är motiverat särskilt i sådana fall där det är fråga om att avhjälpa likviditetsbristen för företag som direkt eller indirekt påverkas av den allvarliga ekonomiska störning som orsakats av Rysslands militära angrepp på Ukraina, de sanktioner som EU eller dess internationella partner infört och exempelvis de ekonomiska motåtgärder som Ryssland vidtagit, och ett sådant statligt stöd kan under en begränsad period anses vara förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 b i EUF-fördraget.

Den snabba höjningen av bränslepriset när kriget i Ukraina inleddes är en sådan indirekt konsekvens som med fog kan kompenseras genom statligt stöd i det aktuella läget med tanke på de första månaderna av året. Om situationen fortsätter, förbättras företagens förutsättningar att överföra kostnadsökningen på de avgifter som tas ut för transporterna och att också i övrigt anpassa sina driftskostnader, och behovet av stöd minskar varvid begränsningen av stödet till det akuta skedet av prisstegringen och till de värst drabbade företagen är motiverad.



Utvecklingen av bränslepriset (i reella tal) från 1988 till april 2022 (källa: Statistikcentralen)

Särskilt efter krigshandlingarna mot Ukraina ökade bränslekostnaderna snabbt, varefter det skedde en stabilisering. Kostnaderna har stannat på en nivå som är cirka 20–30 procent högre än tiden före kriget i Ukraina.

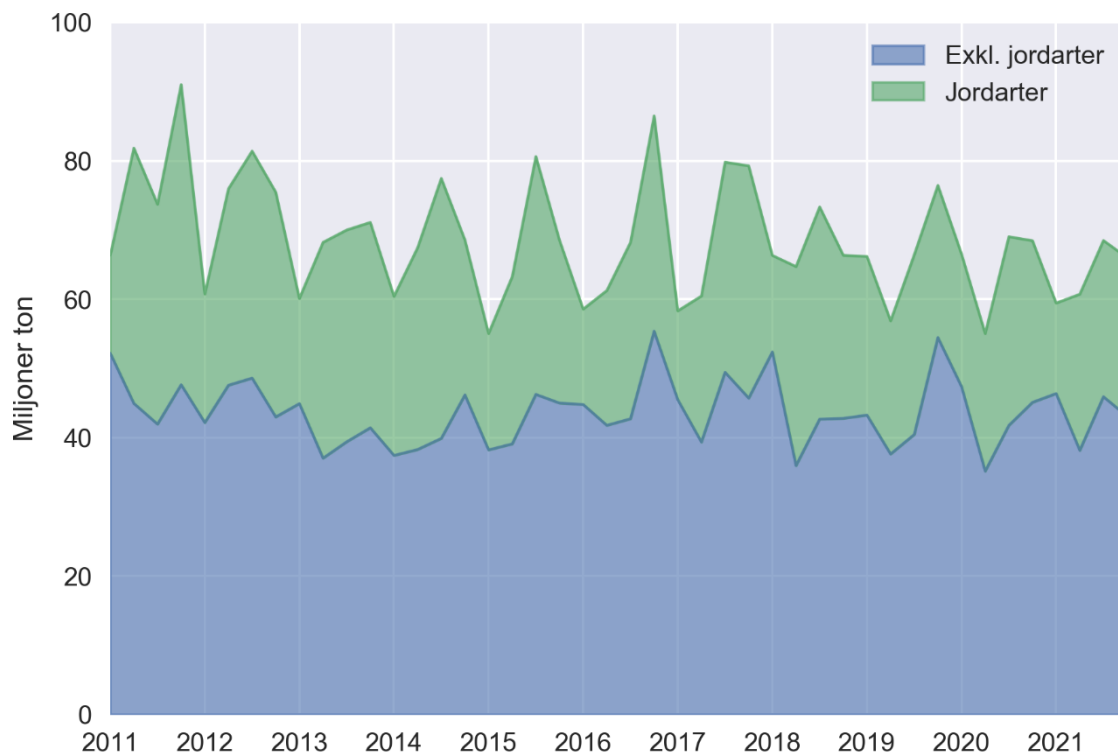
2.3 Transporterna på landsväg: gods- och persontrafik

Cirka 85 procent av godstrafiken i Finland sker med hjälp av lastbilar på landsvägarna, 15 procent sker per järnväg. På grund av att avstånden i Finland är långa är antalet transportkilometer här större än någon annanstans i Europa. Godstransporter på väg är en viktig sektor och källa till sysselsättning med avseende på Finlands konkurrenskraft. Transportföretagens storlek och verksamhetssätt kan variera. Ett typiskt transportföretag kan vara exempelvis ett litet familjeföretag som har 1–3 fordon. För att företaget ska kunna idka kommersiell godstrafik på landsväg behöver företaget i regel ett trafikillstånd. Kravet angående trafikillstånd gäller alla EU:s medlemsstater. I Finland beviljas tillstånden av Transport- och kommunikationsverket (Traficom). (Källa: Finlands Transport och Logistik SKAL rf)

Landsvägstransportsektorn sysselsätter cirka 150 000 personer. Antalet företag som idkar godstrafik på landsväg uppgår till cirka 9 000 och deras totala omsättning till sex miljarder euro. Inom busstrafiksektorn finns cirka 800 företag och deras totala omsättning uppgår till 1,1 miljarder euro. (Källa: Kuljetusala.com)

2.4 Utvecklingen av landsvägstransporter

När det gäller stödperioden februari—april 2022 finns det tills vidare inte någon exakt statistik över verksamhetsvolymen, bränslekostnaderna eller omsättningen. Under det fjärde kvartalet av år 2021 transporterades 66 miljoner ton gods med lastbilar, vilket är fyra procent mindre än under det motsvarande kvartalet året innan. Mängden av olika jordarter som transporterades minskade med två procent och mängderna av andra ämnen än jord med fyra procent jämfört med det motsvarande kvartalet året innan. Uppgifterna framgår av statistiken över godstransporter på väg som förs av Statistikcentralen.



Godstransporter med lastbil inom landet kvartalsvis (källa: Statistikcentralen)

Lastbilarnas transportprestation utgjorde 7,6 miljarder tonkilometer under det fjärde kvartalet av 2021, vilket innebär en minskning med tre procent jämfört med det motsvarande kvartalet året innan. Av transportprestationen kördes 94 procent inom den yrkesmässiga trafiken och sex procent inom den privata trafiken.

De uppgifter som presenteras i statistiken över godstransporterna på väg samlas kvartalsvis hos lastbilsinnehavare genom en stickprovsundersökning. Den transporterade varumängden är lika med vikten av varor som lastats på lastbilar uttryckt i ton. Tonkilometer beskriver mängden transportarbete och den räknas fram genom att varumängden multipliceras med transportsträckan.

2.5 Persontransporter på landsväg

Persontransporterna på landsväg indelas i busstrafik och taxitrafik. Taxitrafiken omfattas inte av bränslestödet för transportsektorn, eftersom prissättningen inom taxitrafiken sker fritt och kostnadsökningen snabbt kan beaktas vid prissättningen.

Busstrafiken i Finland är en form av kollektivtrafik som omfattar nästan hela landet. Den består av lokal-, beställnings- och fjärrtrafik. Enligt den finska lagen avses med buss ett fordon som är avsett för transport av fler än åtta passagerare. En buss som tar färre än sexton passagerare kallas minibuss.

Före covid-19-pandemin härstammade cirka hälften av omsättningen för busstrafiksektorn från den offentliga sektorn i form av driftsättningar och ersättningar för resekostnader. Enligt Statistikcentralens företagsstatistik utgör personalkostnader cirka 51 procent av kostnaderna inom sektorn. Också användningen av material och tillbehör utgjorde en betydande kostnadspost (19 %).

2.6 Om regleringen av transportsektorn

En förutsättning för att transportstöd ska kunna sökas är att transportföretaget har fått ett s.k. tillträdestillstånd för vägtransportföretagare, dvs. ett tillstånd som berättigar företaget att bedriva yrkesmässig trafik för transport av personer eller gods. Det finns tre olika sorters trafikstillstånd: godstrafikstillstånd, persontrafikstillstånd och taxitrafikstillstånd. Utöver det att man söker trafikstillstånd är det under vissa förutsättningar möjligt att anmäla sig som utövare av taxi- och godstrafik. Också ett företag som i enlighet med 16 § i lagen om transportservice (320/2017) hos Transport- och kommunikationsverket registrerat sig som idkare av godstrafik med lätta fordon kan på ansökan få bränslestöd.

Godstrafiken i Finland regleras av EU:s förordning om trafikidkare (EG) nr 1071/2009, EU:s förordning om tillstånd för godstrafik (EG) nr 1072/2009 och den nationella transportservice-lagen (lag om transportservice (320/2017)). Yrkesmässig transport av gods på väg i förtjänstsyfte mot ersättning med ett fordon eller en fordonskombination är tillståndspliktig verksamhet och för den behövs ett godstrafikstillstånd.

Antalet trafikstillstånd den 31 mars 2022 var inom taxitrafiken 10 851, godstrafiken 10 951 och persontrafiken 996. (Källa: tieto.trafficom.fi)

Bränslestödet för transportföretag ska inte omfatta taxitrafiken. Detta beror på att priset för en taxiresa avtalas med kunden, och då är det möjligt att omedelbart överföra ökade kostnader på taxiresans pris. Också de viktigaste tillhandahållarna av förmedlingstjänster inom sektorn har möjlighet att reagera på ändringarna i bränslepriset. Social- och hälsovårdsministeriet har dessutom föreslagit ändring av lagstiftningen inom förvaltningsområdet så att priset på sådana taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen kan höjas.

2.7 Statistik över bränsleförbrukningen inom transportsektorn

På basis av statistiken över använt bränsle år 2019 kan det konstateras att förbrukningen av dieselbränsle inom transportsektorn uppgick till nästan två miljarder liter. Förbrukningen fördelade sig enligt följande: paketbilar 366 246, bussar 207 322, lastbilar utan släpvagn 517 211 och lastbilar med släpvagn 922 154 tusen liter. Inom gods- och persontransporterna var andelen

av andra energiformer (bensin, gas, el) så pass marginell att det är förnuftigt att basera beräkningsformeln uttryckligen på kostnaderna för diesel trots att den också kan tillämpas på andra bränslen och el. (Källa: VTT 2019)

Enligt SKAL:s bedömning är endast cirka två procent av paketbilarna egentligen i bruk inom transportsektorn.

2.8 Transportsektorns kostnadsindex

Inom transportsektorn följs kostnadsutvecklingen med hjälp av index. Kostnadsindexet för lastbilstrafik mäter förändringarna i priset på kostnadsfaktorer inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Indexet beskriver den genomsnittliga kostnadsutvecklingen i fråga om paketbilar, lastbilar och släpvagnskombinationer. Kostnadsindexet för busstrafik mäter utvecklingen av priset på kostnadsfaktorer i samband med idkandet av busstrafik. Indexet beskriver den genomsnittliga kostnadsutvecklingen inom stora städer, för stads-, när- och regiontrafiken samt fjärr- och beställningstrafiken.

De ovan nämnda kostnadsindexen följs flitigt i samband med ingåendet av transportavtal inom branschen och vid annan prissättning av tjänsterna, såsom prissättningen av avtal och enskilda uppdrag samt prissättningen av färdbiljetter. Det är fråga om branschens sätt att skydda sig mot prishöjningar. När bränslestödet för transportsektorn definierats har tillämpningen av nämnda indexvillkor beaktats på grundval av uppskattningar eftersom det varit svårt eller omöjligt att enligt den eftersträvade tidtabellen få fram exakta avtalspecifika uppgifter.

2.9 Försörjningsberedskapen

Transportföretagen har en central roll i upprätthållandet av Finlands försörjningsberedskap. Med försörjningsberedskap avses i detta sammanhang förmåga att upprätthålla transportserVICEN som är nödvändig med tanke på tryggandet av samhällets funktionsförmåga och säkerhet samt befolkningens levnadsförhållanden och försvaret vid allvarliga störningar och i undantagsförhållanden. Syftet ur försörjningsberedskapens synvinkel är att inom transportsektorn säkerställa existensen av ett transportsystem som täcker hela landet och som består av ett nationellt, regionalt och lokalt transportsystem. Samarbetet sker så att myndigheterna kartlägger störningar och risker ur samhällets synvinkel, prioriterar åtgärder som är nödvändiga och tryggar verksamhetsbetingelserna i undantagsförhållanden. Transportföretagen ska förbereda sig på sådana risker som hotar den egna verksamheten, på eliminering av störningarnas konsekvenser och på införande av alternativa handlingsmodeller.

2.10 Olika former av stöd från Finnvera

Finnveras lån och borgen

I enlighet med de riktlinjer som Statsrådets beredskapsgrupp dragit upp får aktörer inom transportsektorn ansöka om Finnveras lån och borgen i syfte att trygga företagets driftskapital. Enligt den lag som gäller bolaget (443/1998) är Finnvera ett statligt specialfinansieringsbolag som har formen av ett aktiebolag, och syftet med bolaget är att genom att bjuda ut finansiella tjänster främja och utveckla särskilt små och medelstora företags verksamhet samt företags internationalisering och exportverksamhet. Bolagets verksamhet ska inriktas på att korrigera de brister som förekommer i utbudet på finansiella tjänster. Bolaget bedriver finansieringsverksamhet genom att ge och administrera krediter, garantier, borgen och andra ansvarsförbindelser samt genom

RP 92/2022 rd

att skaffa medel för exportfinansiering och göra kapitalplaceringar. Bolaget utför också undersökningar och utredningar som anknyter till finansieringen av företag samt bedriver verksamhet för utveckling av företag samt tillhandahåller tjänster och rådgivning.

Finnvera är en viktig kreditgivare bl.a. inom transportsektorn. I februari 2022 hade Finnvera 1 046 kunder från transportsektorn, av dem var 883 företagskunder och 163 enskilda kunder. Beloppet av finansiering som beviljats transportsektorn uppgick till 66,7 miljoner euro och ansvarsstocken till 93,4 miljoner euro år 2021.

2.11 Kostnadsstöd

Enligt de riktlinjer som den ministerarbetsgrupp för beredskap som statsrådet tillsatt dragit upp ska det med tanke på transportsektorn beredas ett stöd av typen ”kostnadsstöd”. Enligt lagen om temporärt kostnadsstöd för företag (508/2020, nedan *lagen om kostnadsstöd*) kan företag som är verksamma i Finland beviljas temporärt statligt stöd för att underlätta allmänna svårigheter i affärsverksamheten till följd av covid-19-pandemin. Statskontoret har fattat stödbeslut huvudsakligen utifrån företagets ansökningar och Skatteförvaltningens uppgifter om företagets affärsekonomiska ställning. Lagen om kostnadsstöd har ändrats flera gånger. Vid beredningen av ändringslagarna (963/2020, 280/2021, 435/2021, 609/2021, 1062/2021, 157/2022, 336/2022) har man också utnyttjat erfarenheterna från tidigare omgångar. I statsrådets förordning om temporärt kostnadsstöd för företag (509/2020, ändrad genom förordningarna 552/2020, 1028/2020, 339/2021 och 750/2021, nedan *förordningen om kostnadsstöd*) anges de verksamhetsområden som är berättigade till stöd. Samma lagstiftningsmodell som har använts för kostnadsstödet ska användas i fråga om stödet för transportsektorn.

Enligt Statistikcentralen har verksamhetsområdet ”landtransport och transport i rörsystem” fått sammanlagt 62 miljoner euro i kostnadsstöd åren 2020-2022. Beräknat enligt stödbeloppet ligger detta verksamhetsområde på tredje plats efter inkvarterings- och restaurangbranscherna.

3 Målsättning

Målet med bränslestödet för företag inom transportsektorn är att förbättra företagets ekonomiska ställning och minska deras kassa- och likviditetskris samt att förhindra eventuella konkurser, eftersom branschen till följd av krisen har drabbats av en ytterst plötslig höjning av bränslepriset. Transportbranschen har en central roll i samhället som upprätthållare av försörjningsberedskapen. En stor del av samhällets och näringslivets funktioner är beroende av att transportbranschen fungerar störningsfritt.

Det är dock motiverat att bevilja stöd endast för en kort period tills man i praktiken kan överföra bränslekostnaderna på kundpriset.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att det ska stiftas en lag om bränslestöd för företag inom transportsektorn.

Målet med bränslestödet för företag inom transportsektorn är att stödet riktas till företag som lidit av den plötsliga och exceptionellt stora prisstegringen på flytande bränsle till följd av krisen i Ukraina och att stödet hänför sig till sådana ökade kostnader för flytande bränsle som inte omedelbart är flexibla och inte direkt kan överföras på kundpriset.

RP 92/2022 rd

Om situationen pågår en längre tid, kommer transportföretagen att överföra de ökade bränsle- kostnaderna på det pris som tas ut av kunderna samt anpassa sina driftskostnader. Trots detta är stödet motiverat i situationer med oförväntade förändringar av samma slags orsaker som i fråga om kostnadsstödet.

Målet för propositionen är att stöda kontinuiteten i transportföretagens verksamhet i den svåra situation som orsakats av krigshandlingarna mot Ukraina och sanktionerna till följd av dem och som präglas av bl.a. höjning av priset på energi och flytande bränslen samt förändringar på transportmarknaden.

Med hjälp av det temporära bränslestödet för företag inom transportsektorn minskas antalet företag som går i konkurs genom att företagen ges extra tid att anpassa sin verksamhet och kostnaderna när den kris som kriget i Ukraina orsakat förlängs och sanktionerna fortsätter att vara i kraft. Ett ytterligare syfte med stödet är att främja en snabbare återhämtning efter krisen för företag som är verksamma i Finland och för ekonomin genom att trygga kontinuiteten i företagsverksamheten, upprätthålla den ekonomiska produktionskapaciteten och främja bättre utsikter för sysselsättningsläget särskilt efter det att krisen är över. Samtidigt stöds även bland annat sysselsättningen. Genom propositionen får de företag som omfattas av stödet bättre möjligheter att klara av en fortsatt kris.

Ett mål för propositionen är att trygga företagens likviditet och kontinuiteten i företagsverksamheten för de företag som drabbats värst av prisstegringen på bränslen i anslutning till krigsläget i Ukraina. I propositionen beaktas också de erfarenheter som gjorts vid tillämpningen av lagen om kostnadsstöd.

4.1.1 Utgångspunkterna för beredningen av stödet

På basis av de riktlinjer som den ministerarbetsgrupp för beredskap som statsrådet tillsatt dragit upp ska det för transportsektorn skapas ett stöd som liknar kostnadsstödet. Det ursprungliga kostnadsstödet utgick från det förslag som Vesa Vihriäläs arbetsgrupp lämnade den 8 maj 2020. Det stöd som företaget skulle få för två månader bestämdes genom en formel som ingick i arbetsgruppens modell.

Vid beredningen uppskattades kostnaderna för alternativa stödmodeller och hur stöden då inriktar sig. Stödets grundtanke var i överensstämmelse med riksdagens riktlinjer att stödet ska riktas till de branscher och företag som drabbats hårdast av covid-19-pandemin. Därför bedömdes olika alternativa modeller uttryckligen med tanke på hur stödet riktas.

Syftet med kostnadsstödet var att minska antalet företag som går i konkurs genom att trygga kontinuiteten i företagsverksamheten och upprätthålla den ekonomiska produktionskapaciteten. Stödet syftade till att främja en snabb återhämtning av ekonomin efter den akuta krisen. Enligt preliminära utredningar nåddes också de uppsatta målen i allmänhet (promemoria till ekonomikutskottet 6.5.2022).

I enlighet med de riktlinjer som den ministerarbetsgrupp för beredskap som statsrådet tillsatt dragit upp bereddes bränslestödet för transportsektorn så att det utgör stöd av samma typ som kostnadsstödet. Således ska stödet riktas till de företag som drabbats värst, det ska basera sig på lätt och tillförlitligt mätbara uppgifter, stödet får snedvrیدا företagens beteende så lite som möjligt, stödpolitiken ska vara rättvis och allmänt godtagbar och stödkostnaderna ska ligga inom ramen för samhällets bärkraft. Det kriterium för beräkning av omsättningen som används i anslutning till kostnadsstödet gäller dock inte i fråga om bränslestödet. Uppgifterna från varen tyder på att omsättningen för branschen i allmänhet inte har börjat minska.

RP 92/2022 rd

I praktiken är klart över 95 procent av det bränsle som används inom transportsektorn dieselbränsle. (Källa: VTT 2019).

Vid en historisk granskning av utvecklingen av priset på dieselbränsle upptäckts det att plötsliga och stora månadsvisa prisstegringar är ganska sällsynta: en prisstegring på mer än 15 procent sker endast cirka en gång inom en period av 500 månader och en prisstegring på mer än 10 procent cirka en gång inom en period av 80 månader.

Hur vanliga stora prisstegringar är (jämfört med föregående månad)?

Perioden 1988/01 – 2022/01

Diesel: priset stigit med mer än 15 % från föregående månad	1 månad	0,2 % av månaderna
95 oktan: priset stigit med mer än 15 % från föregående månad	0 månader	0,0 % av månaderna
Diesel: priset stigit med mer än 10 % från föregående månad	5 månader	1,2 % av månaderna
95 oktan: priset stigit med mer än 10 % från föregående månad	5 månader	1,2 % av månaderna
Diesel: priset stigit med mer än 7,5 % från föregående månad	12 månader	2,9 % av månaderna
95 oktan: priset stigit med mer än 7,5 % från föregående månad	9 månader	2,2 % av månaderna
Diesel: priset stigit med mer än 5 % från föregående månad	29 månader	7,1 % av månaderna
95 oktan: priset stigit med mer än 5 % från föregående månad	31 månader	7,6 % av månaderna
Antalet månader under perioden, totalt	409	

Källa: Statistikcentralen

4.1.2 Formeln för beräkning av bränslestöd

Regeringens proposition med förslag till lag om temporärt bränslestöd för företag inom transportsektorn har beretts med iakttagande av följande principer. Formeln för beräkning av det temporära bränslestödet för transportsektorn ska enligt vad som anges i lagen vara en procentandel av kostnaderna för bränsle och el som används för transporter. Diesel utgör grunden för beräkningen eftersom diesel är i praktiken nästan det enda bränsle som används inom både gods- och persontransporter.

De viktigaste elementen i stödet är följande:

Stödperiod:

- februari, mars och april 2022

RP 92/2022 rd

Grunderna för stöd:

- kostnaderna för det dieselbränsle som ett företag köpt under stödperioden
- ökningen av priset på dieselbränsle från föregående månad (cent) månadsvis under stödperioden
- företagens avtalsbaserade andel av prisökningen under den första, andra och tredje månaden

Beräkningsformeln för tillämplig ersättning grundar sig på följande antaganden som stöds av sådana uppgifter om verksamheten inom sektorn som erhållits under beredningens gång. Ökningen av bränslepriset är en typisk grund för prisändringar i branschen, men ändringen av kundpriset sker nödvändigtvis inte omedelbart utan förutsätter kundens samtycke och kan, beroende på vilka slags avtal företagen har, kräva förhandlingar. Det är inte möjligt att i detalj gå igenom olika företags avtal, men exempelvis på basis av det barometermaterial som producerats av Finlands Transport och Logistik SKAL rf kan det anses vara relativt sannolikt att cirka en tredjedel av företagen kan överföra prisökningen nästan omedelbart på kundpriset, följande tredjedel lyckas med det efter förhandlingar, men för den sista tredjedelen kan överföringen av prisökningen på kundpriset visa sig vara en långvarigare fråga.

Kalkylen baserar sig på följande antagande om hur prisökningen sker: när priset på bränsle stiger, höjs transportkostnaden för kunden inte under den första månaden, dvs. ökningen av bränslepriset överförs inte på kundpriset. Under den andra månaden efter prisökningen har i genomsnitt hälften av ökningen lyckats bli överförd på kundpriset, och under den tredje månaden kan det redan antas att prisökningen har överförts på kundpriset.

Stödet kan över huvud taget betraktas som motiverat på grund av den exceptionellt stora höjning av bränslepriset som inträffat under en kort period. Stödet kan dock inte betraktas som motiverat för hela prisökningens del eftersom affärsverksamheten alltid är förenad med risker. I detta sammanhang lämnas en andel som motsvarar en prisökning på 10 procent per månad utanför stödet. Historiskt betraktat har dylika prisökningar inträffat men de har varit sällsynta.

Under de första månaderna av året har priset på dieselbränsle ökat enligt följande (källa: Statistikcentralen):

- i januari 9 cent
- i februari 8 cent
- i mars 43 cent
- i april -11 cent (prissänkning)

Stödperioden är februari-april. Den prisökning som belastat företagen i februari skulle således vara hälften av prisökningen i januari $0,5 \times 9$ cent. + prisökningen i februari 8 cent, dvs. sammanlagt 12,5 cent. Den prisökning som belastat företagen i mars skulle vara $0,5 \times 8$ cent + 43 cent, dvs. sammanlagt 47 cent. Den prisökning som belastat företagen i april skulle vara $0,5 \times 43 - 11$ cent, dvs. sammanlagt 10,5 cent.

Eftersom stödet endast ska omfatta prisökningar på mer än 10 procent, dvs. i detta fall en genomsnittlig prisökning med 20 cent, skulle stödet i praktiken hänföra sig till prishöjningen under

RP 92/2022 rd

mars månad. Efter att den nämnda självrisken på 20 cent dragits av skulle stödet vara $47-20=27$ cent, vilket motsvarar cirka 15 procent av bränslepriset före den markanta prisökningen i mars. Om stödet fördelas på tre månader betyder det således att stödets andel per månad är fem procent av bränslekostnaderna.

Priset är priset utan mervärdesskatt. Utgångsvärdet för beräkningen av ersättningen är det genomsnittliga bränslepriset enligt Statistikcentralen.

4.1.3 Alternativa sätt att beräkna stödet

Under beredningen har man studerat olika alternativ att rikta stödet till företag som drabbats av ökningen av priset på flytande bränsle till följd av krigshandlingarna mot Ukraina. Alternativen har gällt bedömningen av hur stor ökningen av företagets bränslekostnader varit. Dessutom har man studerat sådana kostnadsförändringar som skett inom olika sektorer under den motsvarande perioden under det föregående året. Vid en analys av alternativen har det framkommit att det är mycket svårt att rikta ett schablonmässigt stöd exakt så att stödet kalkylmässigt beräknat endast skulle omfatta den ökning av priset på flytande bränsle som är en följd av läget i Ukraina. Enligt en mycket grov beräkning skulle stödet kunna betalas exempelvis i form av s.k. helikopterpengar per företag, men detta skulle sannolikt leda till en icke-ändamålsenlig fördelning av stödet.

4.1.4 Utbetalning av stöd

Bränslestödet för transportsektorn ska kompensera företag för deras ökade bränslekostnader under perioden 1.2–30.4.2022 och det ska betalas som en engångsbetalning i november 2022.

Stöd till ett kalkylerat belopp som understiger 250 euro betalas enligt förslaget inte.

Målet är att stödet uttryckligen ska riktas till konsekvenserna av den plötsliga ökningen i bränslepriset som orsakats av krigsläget i Ukraina. Enligt den dynamik som präglar sektorn kommer ökningen av bränslekostnaderna med tiden att överföras på kundpriset, och därför är den relativa minskningen av stödet och upphörande av stödet vid utgången av april motiverat. Därefter ska bränslepriset anses vara en del av den normala affärsrisken.

4.2 Konsekvenser för företagen och sysselsättningen

Den plötsliga ökningen av priset på flytande bränsle till följd av krigshandlingarna mot Ukraina förorsakar företagen direkta och indirekta negativa ekonomiska konsekvenser och den kan också försvåra företagens förmåga att delta i upprätthållandet av försörjningsberedskapen i samhället. Det är motiverat att försöka lindra dessa konsekvenser genom företagsstöd som betalas av offentliga medel.

Stödet förbättrar företagets lönsamhet i samma utsträckning som stödbeloppets storlek. Direkt stöd kan också förbättra företagets förutsättningar att få kredit. Stödet kan dämpa den allmänna prisökningen på produkter och tjänster i någon mån. Stödet kan leda till att färre lönsamma företag försvinner. Effekten minskas dock av att lönsamma företag också har andra möjliga finansieringskällor. Företagen kan i varierande takt, men dock i genomsnitt under några månader, överföra kostnadsökningen på det kundpris som de ska fakturera.

4.3 Konsekvenser för statsfinanserna

I den andra tilläggsbudgetpropositionen för 2022 föreslås ett anslag på 75 miljoner euro under moment 32.40.45 (Temporärt bränslestöd för transportföretag).

4.4 Konsekvenser för myndigheterna

För Statskontoret föreslås inget tilläggsanslag i detta skede för verkställigheten av denna lag. Tillräckligheten av de anslag som beviljats ämbetsverket i de tidigare skedena av verkställigheten av lagstiftningen om kostnadsstöd kan vid verkställigheten av denna lag vid behov granskas i ett senare skede.

5 Remissvar

Remissbehandlingen genomfördes i webbtjänsten utlatande.fi mellan den 12 och den 20 maj 2022. Det kom in sammanlagt 46 utlåtanden inom utsatt tid.

Annan kritisk respons erhöles närmast i fråga om stödets omfattning: det önskades att stödet skulle omfatta också andra sektorer än transporter, eftersom ökningen av bränslepriset berört också flera andra sektorer än kostnadsstödet. Finansministeriet motsatte sig propositionen och ansåg den vara ineffektiv i förhållande till de mål som satts upp för propositionen bl.a. i fråga om försörjningsberedskap och förebyggande av konkurser. Försörjningsberedskapscentralen ser inte någon egentlig försörjningsberedskaplig grund för kompensering av ökningen av bränslekostnaderna, men kompenseringen kan förebygga de konsekvenser för försörjningsberedskapen som eventuellt följer av prisökningen.

Kravet angående trafikillstånd betraktades som begränsande. Det önskades att de bränslekostnader som kompenseras skulle utsträckas till att gälla också andra former av bränsle och energi, särskilt lätt brännolja. Ett önskemål var att den nedre gränsen för stödet (500 euro) skulle sänkas. Det önskades vidare att taxibranschen skulle omfattas av stödet.

Kritik framfördes också mot det att stödet i praktiken riktas till fossila bränslen. Ur denna synvinkel strider således propositionens miljökonsekvenser mot målen för den gröna omställningen.

Som motiv till ändringsförslagen framfördes oftast säkerställande av likabehandlingen i samband med stödet, så att stödet inte utan grund skulle göra skillnad mellan olika slags företag, sektorer och former av bränsle.

Propositionsutkastet har utgående från remissvaren ändrats enligt följande:

- förteckningen över sektorer har slopats
- stödets nedre gräns har sänkts till 250 euro
- registrering hos Transport- och kommunikationsverket som utövare av godstrafik med lätta fordon enligt 16 § i lagen om transportservice (24.5.2017/320) gör att företaget blir berättigat till stöd
- utöver diesel kan ersättning betalas också för användningen av annat bränsle och el, med undantag för brännolja - det är förbjudet att använda brännolja för trafiktransporter och påföljden för sådan användning kan bli en bränsleavgift av straffkaraktär.

I remissvaren framfördes också kritik mot det sannolika beloppet av stöd som faktiskt kommer att betalas, vilket troddes betydligt kunna understiga det kalkylerade beloppet på 75 miljoner euro. Med anledning av de ovan nämnda utökningarna kommer dock beloppet av stöd som beviljas att stiga något.

I ljuset av statistiken är det mycket sällsynt att man för transporter använder något annat bränsle än diesel, men avsikten att rikta stödet endast till kostnaderna för diesel slopas för att säkerställa förverkligandet av likabehandling. Utvecklingen av priset på dieselbränsle används dock som grund för formeln för beräkning av stödet, eftersom bränslekostnaderna inom transportsektorn i praktiken nästan till hundra procent hänför sig till diesel.

När det gäller taxibranschen anses det att största delen av taxiverksamheten tillämpar sådan prissättning som gör det möjligt att snabbt reagera på stigande kostnader antingen genom taxi-företagets eller beställningscentralens försorg. Enligt remissvaret från kommunikationsministeriet har dessutom social- och hälsovårdsministeriet föreslagit en höjning med 5,8 procent till priset på sådana taxiresor som ersätts av sjukförsäkringen.

6 Specialmotivering

1 §. Tillämpningsområde. 1 mom. Denna lag gäller ett temporärt statligt stöd som beviljas företag i egenskap av idkare av transportverksamhet på landsvägar och som syftar till att partiellt kompensera ökningen av bränslepriset till följd av krigsläget i Ukraina och som Europeiska kommissionen efter särskild anmälan har godkänt som förenligt med den inre marknaden. Med transportsektorn avses i denna lag landsvägstransporter.

Begreppet företag är detsamma som i EU:s konkurrensrätt. I EU-rätten är såväl begreppet företag som begreppet ekonomisk verksamhet breda. Enligt etablerad rättspraxis är företag varje enhet som utövar ekonomisk verksamhet oavsett enhetens rättsliga form och hur den finansieras. Avgörande vid bedömningen är karaktären av den verksamhet som bedrivs. Ekonomisk verksamhet är all verksamhet där varor och tjänster erbjuds på vissa marknader. Även icke-vinstdrivande enheter, såsom föreningar och stiftelser samt fysiska personer, kan bedriva ekonomisk verksamhet.

Eftersom det är fråga om ett stöd som beviljas av offentliga medel, måste EU:s regler om statligt stöd tillämpas. Bränslestödet för företag inom transportsektorn baserar sig på Europeiska kommissionens beslut av den xx xxx 2022 (SA.XXXXX (2022/N)) genom vilket kommissionen godkände Finlands ramstödsprogram för statliga stödåtgärder i anslutning till krigsläget i Ukraina som förenligt med den inre marknaden. Beslutet grundar sig på artikel 107.3 b i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) och på kommissionens meddelande om tillfällig krisram för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin till följd av Rysslands angrepp mot Ukraina (2022/C 131 I/01).

Enligt meddelandet och kommissionens beslut är stöd som beviljas i form av direkta bidrag förenliga med artikel 107.3 b EUF-fördraget, förutsatt att det stöd som beviljas ett enskilt företag inte överstiger 400 000 euro och att stödet beviljas på grundval av en ordning med en beräknad budget. Syftet med ramstödsprogrammet är att stödja företag som lider av en plötslig likviditetsbrist eller till och med totalt saknar likviditet på grund av den kris som orsakats av krigsläget i Ukraina. Stöd kan beviljas i form av direkta bidrag, förmåner i fråga om skattebetalningar och socialskyddsavgifter, återbetalningspliktiga förskott, garantier, lån och kapital. Stödåtgärder enligt ramprogrammet kan kombineras med stöd enligt den så kallade de minimis-förordningen som handlar om stöd av mindre betydelse (kommissionens förordning 1407/2013) eller med

RP 92/2022 rd

stöd enligt den allmänna gruppundantagsförordningen (kommissionens förordning 651/2014), förutsatt att bestämmelserna samt reglerna om kumulering i nämnda förordningar iakttas.

Stödet ska beviljas senast den 31 december 2022. Vid beräkningen av maximibeloppet på 400 000 euro beaktas allt stöd som beviljats ett enskilt företag och företag inom samma koncern och som beviljats med stöd av den stödordning som godkänts av kommissionen (kommissionens beslut NR SA.XXXX). När stöd enligt propositionen beviljas ska det alltså kontrolleras att detta inte leder till att maximibeloppet på 400 000 euro överskrids.

2 mom. Beviljande och betalning av bränslestöd är ett förvaltningsförfarande på vilket också statsunderstödslagen (688/2001) tillämpas.

2 §. Allmänna förutsättningar för beviljande av bränslestöd för transportsektorn. I paragrafen föreskrivs om de allmänna grunderna för beviljande av temporärt bränslestöd för transportsektorn. Bränslestödet fastställs utifrån oförutsedda ekonomiska konsekvenser som orsakats av krigsläget i Ukraina.

1 mom. Ett företag som är verksamt inom landsvägstransporter och som den första dagen av stödperioden har ett gällande trafikillstånd och innehar ett fordon som behövs för transportverksamheten och som är registrerat för yrkesmässig verksamhet, liksom också ett företag som den första dagen av stödperioden i enlighet med 16 § i lagen om transportservice (320/2017) hos Transport- och kommunikationsverket registrerat sig som idkare av godstransporter med lätta fordon, kan på ansökan få bränslestöd. Företaget ska ha ett FO-nummer. Stödet kan omfatta exempelvis också företag som bedriver transport av avfall, om de övriga villkor som anges i lagen är uppfyllda. Stödet ska dock inte omfatta taxitrafiken, eftersom prissättningen av taxitransporter möjliggör en snabb överföring av kostnadsökningen på kundpriset. Dessutom ska social- och hälsovårdsministeriet föreslå en höjning i fråga om vissa taxiresor som ersätts från offentliga medel. Stödet beviljas av Statskontoret inom de ramar som statsbudgeten anger.

En ytterligare förutsättning för stödet är att inget av de hinder för beviljande av stöd som anges i 4 § gäller företaget. Vid beräkningen av stödet betraktas som en sådan exceptionell, oförutsedd ökning av bränslepriset till följd av krigsläget i Ukraina som berättigar till stöd på det sätt som närmare beskrivs i den allmänna motiveringen en ökning på 10 procent eller mer på månadsnivå. En mindre prisökning på månadsnivå betraktas som en del av de normala fluktuationerna i bränslepriset.

2 mom. Företaget ska uppge kostnaderna för bränsle eller elenergi som har köpts och använts för transportverksamhet enligt 1 mom. mellan den 1 februari och den 30 april 2022 (stödperiod). Kostnaderna anges utan mervärdesskatt. Statskontoret kan på ansökan bevilja företaget det temporära bränslestödet på det sätt som anges nedan, om inget av de hinder för beviljande av stöd som anges i 4 § gäller företaget i fråga. Stöd till ett kalkylerat belopp som understiger 250 euro betalas inte för att säkerställa att stödsystemet fungerar effektivt.

Riktigheten i de uppgifter som företaget självt anmält garanteras för sin del av hot om sanktioner, och de kan därför i princip utgöra en tillförlitlig grund också för gottgörelseförfarandet.

3 §. Grunderna för bestämmande av stöd. *1 mom.* Ett företag kan för tiden mellan den 1 februari och den 30 april 2022, nämnda dagar medräknade, beviljas fem procent i bränslestöd utgående från de kostnader exklusive mervärdesskatt som medförts för företaget av det bränsle som det köpt eller den el som det använt för transporter. Stödets maximibelopp är 400 000 euro per koncern.

RP 92/2022 rd

Ersättningsgrunden är fem procent av de totala kostnaderna för det bränsle som köpts eller den elenergi som använts för transporter per stödmånad. Priset på elöverföring omfattas inte av stödet. Faktorer som granskas är ökningen av de genomsnittliga kostnaderna för dieselbränsle under perioden februari-april 2022 samt kostnaderna för det bränsle som köpts under stödperioden. Diesel utgör grunden för beräkningen eftersom diesel är i praktiken nästan det enda bränsle som används inom transporterna. Beräkningsformeln innehåller ett antagande att transportsektorn inom cirka en månad lyckas överföra hälften av ökningen i bränslekostnaderna på kundpriset.

Ersättningsgrunden för bränslestödet för transportsektorn ska bestämmas på följande sätt: Stödperioden är februari-april.

Ökningen av priset på dieselbränsle per månad under de första månaderna av 2022:

- januari + 9 cent
- februari + 8 cent
- mars + 43 cent
- april – 11 cent (negativ)

Den prisökning som belastat företagen i februari skulle således vara hälften av prisökningen i januari $0,5 \times 9$ cent. + prisökningen i februari 8 cent, dvs. sammanlagt 12,5 cent. Den prisökning som belastat företagen i mars skulle vara $0,5 \times 8$ cent + 43 cent, dvs. sammanlagt 47 cent. Den prisökning som belastat företagen i april skulle vara $0,5 \times 43 - 11$ cent, dvs. sammanlagt 10,5 cent.

Mekanismen baserar sig på de antaganden som presenteras i den allmänna motiveringen ovan (4.1.2 Formeln för beräkning av bränslestöd). Prisökningen kan relativt tillförlitligt antas bli överförd på kundpriset inom en period på två månader, varvid i genomsnitt hälften av prisökningen lyckats bli överförd på kundpriset under den första månaden.

Eftersom affärsverksamhetsrisken anses omfatta prisökningar på 10 procent eller lägre, dvs. i detta fall en genomsnittlig prisökning med 20 cent, skulle stödet i praktiken hänföra sig till prishöjningen under mars månad. Efter att den nämnda självrisken på 20 cent dragits av skulle stödet vara $47 - 20 = 27$ cent, vilket motsvarar cirka 15 procent av bränslepriset före den markanta prisökningen i mars. Om stödet fördelas på tre månader betyder det således att stödets andel per månad är fem procent.

Priset avser priset utan mervärdesskatt. Utgångsvärdet för beräkningen av ersättningen är det genomsnittliga dieselprieten per månad enligt Statistikcentralen. Diesel utgör grunden för beräkningen eftersom diesel på det sätt som beskrivs i den allmänna motiveringen i praktiken är nästan det enda bränsle som används inom både gods- och persontransporter.

Från stödet skulle stöd enligt 5 § 2 mom. 2 punkten avdras.

4 §. Hinder för beviljande av stöd. I paragrafen föreslås bestämmelser om hinder för beviljande av stöd.

I mom. Avsikten är att temporärt bränslestöd för transportsektorn inte ska beviljas företag som har haft ekonomiska svårigheter den 31 december 2021, t.ex. försummat sina skyldigheter vid beskattning. Detta förebygger också grå ekonomi. Dessutom utgör ett pågående konkursförfarande ett hinder för beviljande av stöd.

Företaget ska lämna uppgifter om sin ekonomiska situation för bedömning av att det inte finns sådana hinder för beviljande av stöd som avses i 4 §, i synnerhet att företaget inte är ett företag i svårigheter.

Med ett företag i svårigheter avses ett företag enligt artikel 2.18 i gruppundantagsförordningen. Enligt definitionen anses ett företag befinna sig i svårigheter om a) det har förlorat över hälften av sitt aktiekapital (företag vars ägare har begränsat ansvar), b) det har förlorat över hälften av det bokförda egna kapitalet på grund av ackumulerade förluster (företag där åtminstone några ägare har obegränsat ansvar för företagets skuld), c) företaget är föremål för ett kollektivt insolvensförfarande, d) företaget har fått undsättningsstöd och ännu inte har betalat tillbaka lånet eller avslutat garantin eller har fått omstruktureringsstöd och omfattas fortfarande av en omstruktureringsplan, e) företaget inte är ett litet eller medelstort företag och under de senaste två åren har företagets skuldsättningsgrad varit större än 7,5 och rörelseresultatet före räntor, skatter och avskrivningar har legat under 1,0. På små och medelstora företag som varit verksamma mindre än 3 år tillämpas endast led c.

2 mom. Enligt 2 mom. 1 punkten beviljas inte stöd om företaget inte har förts in i det förskotts-
uppbördsregister som avses i 25 § i lagen om förskottsuppbörd (1118/1996). Skatteförvaltningen antecknar på ansökan personer, företag och sammanslutningar som bedriver närings-
verksamhet, jordbruk eller annan förvärvsverksamhet i förskottsuppbördsregistret. Det är inte
obligatoriskt att höra till förskottsuppbördsregistret. Orsaken till att ett företag inte är infört i
förskottsuppbördsregistret är dock huvudsakligen en följd av att företaget antingen har avförts
eller inte har kunnat antecknas i registret på grund av försummelser som gäller beskattningen.

Skatteförvaltningen kan avföra en aktör ur förskottsuppbördsregistret på grund av försummelser. En aktör som väsentligen försummar skattebetalningen, deklARATIONSSKYLDIGHETEN som gäller beskattningen, bokförings- eller anteckningsskyldigheten eller någon annan skyldighet vid beskattningen kan avföras ur eller vägras registrering i förskottsuppbördsregistret. En person som leder företag som tidigare har försummat sin skyldighet vid beskattningen kan avföras ur eller vägras registrering i registret. Ett företag kan vägras registrering eller avregistreras på grund av att den som leder företaget tidigare försummat sina skyldigheter.

Enligt 2 mom. 2 punkten beviljas inte stöd om företaget har försummat sin deklARATIONSSKYLDIGHET som gäller beskattningen. Det är fråga om försummelse enligt paragrafen t.ex. när ett företag underlåter att lämna den skattedeklaration eller annan deklARATION som avses i 2 kap. i lagen om beskattningsförfarande (1558/1995) eller i 4 kap. i lagen om beskattningsförfarandet beträffande skatter som betalas på eget initiativ (768/2016). Stöd beviljas inte heller om företaget inte har lämnat uppgifter till inkomstregistret om betalda löner enligt 6 § i lagen om inkomstdata-systemet (53/2018). Företaget ska ha möjlighet att rätta till försummelserna genom att lämna de saknade uppgifterna till Skatteförvaltningen eller inkomstregistret.

Enligt 2 mom. 3 punkten beviljas inte stöd om det finns uppgifter om skatteskulder för ett företag i det skatteskuldsregister som avses i 3 a kap. i lagen om offentlighet och sekretess i fråga om beskattningsuppgifter (1346/1999). I skatteskuldsregistret antecknas som uppgift om skatteskuld uppgift om huruvida företaget har sådana förfallna och obetalda skatter och avgifter som Skatteförvaltningen uppbär, till ett belopp av minst 10 000 euro och beträffande vilka Skatteförvaltningen inte har vidtagit betalningsarrangemang eller en besvärsmyndighet inte har förordnat att verkställigheten ska avbrytas. Uppgifter om ett företag kan antecknas i skatteskuldsregistret tidigast två veckor efter den dag då företaget anses ha fått kännedom om ett sammandrag enligt 70 § i lagen om skatteuppbörd (11/2 018), där företaget har påmint om att försumnelsen antecknas i skatteskuldsregistret.

Enligt 2 mom. 4 punkten är ett hinder för beviljande av stöd också ett företags obetalda skatter som ska drivas in genom utsökning. Även skatteskulder som understiger 10 000 euro utgör således ett hinder för att få stöd, om skatteskulderna ska drivas in genom utsökning. Skatteförvaltningen skickar vanligen flera betalningsuppsmaningar innan skatten börjar indrivas genom utsökning. Skatteförvaltningen sänder inte heller skatt till utsökning, om företaget har begärt betalningsarrangemang. Ett företag kan således få stöd om det har begärt betalningsarrangemang för sina obetalda skatter av Skatteförvaltningen och det inte finns några andra hinder för att få stödet.

I 2 mom. 5 punkten föreskrivs det förutom om försummelser som gäller beskattningen att konkurs utgör ett hinder för beviljande av stöd. Stöd ska inte beviljas om företaget försatts i konkurs eller om företagssanering inletts eller om ett ärende om sättande av företaget i konkurs eller ansökan om företagssanering är anhängigt vid domstol, eller (6 punkten) om företaget eller en person som utövar faktisk beslutanderätt i företaget förekommer på EU:s sanktionsförteckning.

5 §. Ansökan om stöd. 1 mom. Ansökan om stöd ska lämnas in till Statskontoret senast den 30 november 2022.

2 mom. Statskontoret beviljar stöd i första hand utifrån de uppgifter som lämnats i ansökan, de uppgifter om företaget och dess fordon som fåtts av Transport- och kommunikationsverket samt de uppgifter om det genomsnittliga bränslepriset som lämnats av Statistikcentralen. Företaget ska i sin ansökan för stödperioden lämna de uppgifter och utredningar som är nödvändiga för beviljande och utbetalning av stödet. För behandlingen av stödet ska företaget i sin ansökan lämna sådana med tanke på behandlingen nödvändiga tillräckliga uppgifter om kostnaderna för det köpta bränslet eller kostnaderna för elenergi som under stödperioden köpts och använts för transporter samt uppgifter om redan beviljade statliga stöd inom ramprogrammet för Ukraina (EU 2022/C 131 I/01) samt uppgift om annat offentligt stöd till samma kostnader samt om att företaget inte har sådana ekonomiska svårigheter som avses i 4 § 1 mom. i denna lag.

6 §. Behandling av ansökan och beslutsfattande. Statskontoret avgör ett ansökningsärende i första hand utifrån de uppgifter som lämnats i ansökan och de uppgifter som Statskontoret fått av andra myndigheter. Statskontoret övervakar det koncernspecifika maximibeloppet av det stöd enligt Europeiska kommissionens beslut som avses i 1 §.

7 §. Sökande av ändring. Omprövning av ett beslut om bränslestöd får begäras hos Statskontoret i enlighet med förvaltningslagen (434/2003). Beslutet får verkställas trots att beslutet på grund av begäran om omprövning inte har vunnit laga kraft.

Ändring i beslutet som gäller begäran om omprövning får sökas genom besvär. Bestämmelser om ändringssökande i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Enligt 49 b § i förvaltningslagen (434/2003) ska det föreskrivas särskilt om iakttagande av omprövningsförfarandet, om det anses behövt att iaktta förfarandet med tanke på lagen i fråga. Eftersom ett syfte med denna lag är att ett företags rätt till stöd ska avgöras så effektivt som möjligt, innehåller *1 mom.* en bestämmelse om iakttagande av omprövningsförfarandet. Företaget behöver således inte använda sig av en administrativt tung besvärsväg när företaget anser att det har begåtts ett fel eller det finns någon annan brist i fråga om ärendet. Innan besvär anförs kan sökanden genom begäran om omprövning vända sig till Statskontoret, som fattat beslutet. Omprövningsförfarandet är motiverat också ur Statskontorets synvinkel i de frågor som avses i denna lag med beaktande av det stora antalet beslut och målet att besluten ska behandlas snabbt. I anslutning till det som framförts ovan möjliggör momentet verkställighet av förvaltningsbeslut

RP 92/2022 rd

trots begäran om omprövning. I praktiken innebär detta bl.a. att en myndighet till ett företag får göra en betalning som den anser vara riktig, även om företaget i sin begäran om omprövning kräver en större betalning.

I 49 b § 3 mom. i förvaltningslagen tryggas besvärsrätten i ett beslut som fattats med anledning av en begäran om omprövning. Till detta hänvisas det i 2 mom.

8 §. Utlämnande av sekretessbelagda uppgifter mellan myndigheter. 1 mom. Statskontoret har trots sekretessbestämmelserna med stöd av 31 § i statunderstödslagen rätt att av andra myndigheter, få uppgifter som är nödvändiga för behandlingen och granskningen av stödansökningar.

2 mom. Trots sekretessbestämmelserna ska Skatteförvaltningen och Transport- och kommunikationsverket till Statskontoret dessutom överlämna identifikationsuppgifter för de företag som är föremål för stödet, nedan specificerade uppgifter och de kontonummer för företagen som Skatteförvaltningen känner till samt de uppgifter som behövs för beviljande, utbetalning och övervakning av stöd enligt följande:

- 1) uppgifter om försummelse av deklarationsskyldigheten i fråga om beskattningen,
- 2) uppgifter om anteckningar i det förskottsuppbörsregister som förs av Skatteförvaltningen,
- 3) uppgifter i det skatteskuldsregister som förs av Skatteförvaltningen,
- 4) uppgifter om skatteskuld som har sänts för indrivning i utsökningsväg,
- 5) uppgifter om gällande trafikillstånd och om innehav av fordon,
- 6) uppgifter om företag som i enlighet med 16 § i lagen om transportservice (320/2017) hos Transport- och kommunikationsverket registrerat sig som idkare av godstransport med lätta fordon samt
- 7) andra än i 1–5 punkten avsedda uppgifter av Skatteförvaltningen, Statistikcentralen och Transport- och kommunikationsverket som är nödvändiga för beviljande, utbetalning och övervakning av stöd.

9 §. Begränsning av utbetalning av medel på basis av beloppet av stöd. Beloppet av stöd som ett företag beviljats med stöd av denna lag minskar det fria egna kapital som kan användas för utbetalning av medel i det bokslut som upprättas för den räkenskapsperiod som löper ut, om inte företaget betalar tillbaka det stöd som företaget fått till staten innan bokslutet fastställs.

Det temporära bränslestödet för transportsektorn ska inte användas till vinstutdelning till ägarna eller annan utbetalning av medel från företaget. Det föreskrivs om detta förbud i paragrafen genom att förutsätta att beloppet av det stöd som beviljats minskar det fria egna kapital som kan användas för utbetalning av medel i det bokslut som upprättas för den räkenskapsperiod som löper ut efter det att begränsningsskyldigheten upphört. Begränsningen gäller således utbetalning av medel för den räkenskapsperiod som pågår under den tid som begränsningsskyldigheten gäller. Om ett företags räkenskapsperiod är t.ex. ett kalenderår, ska begränsningen beaktas i det beslut om utbetalning av medel som fattas våren 2023 med stöd av bokslutet för 2022.

Begränsningen ska meddelas i den omräkning av det egna kapitalet som avses i 1 kap. 1 § 5 mom. 2 punkten i statsrådet förordning om uppgifter som ska tas upp i små- och mikroföretags

bokslut (1753/2015). Motsvarande skyldighet att informera har företag som är större än små företag med stöd av 2 kap. 2 § 1 mom. 1 punkten i bokföringsförordningen (1339/1997).

Ett företag kan dock undvika den begränsning av utbetalning av medel som avses i paragrafen genom att till staten betala tillbaka stödet till fullt belopp. Denna betalning bör göras innan bokslutet fastställs, för att det ska vara effektivt.

Brott mot begränsningen medför ett personligt skadeståndsansvar för felaktigt utdelningsbeslut för den som hör till företagets ledning, i enlighet med den bolagslagstiftning som tillämpas på företaget. Om begränsningen inte iaktas, är den ägare eller annan aktör som fått medlen återbetalningsskyldig i fråga om dem på det sätt som föreskrivs i den bolagslagstiftning som tillämpas på företaget.

10 §. Myndighetsuppgifter. Statskontoret beviljar och betalar på ansökan det temporära bränslestödet till företag och svarar för granskning och återkrav.

11 §. Subventionsbrott. Stödet i fråga ska betraktas som sådant understöd som avses i definitionsbestämmelsen i 29 kap. 9 § 2 mom. i strafflagen, som gäller brott mot den offentliga ekonomin. Straffbestämmelserna i kapitlets 5 § om subventionsbedrägeri och andra subventionsbrott kan således bli tillämpliga på eventuella missbruk av det stöd som avses i lagen. Därför är det motiverat att i lagen ta in en hänvisningsbestämmelse till straffbestämmelserna i strafflagen.

12 §. Ikraftträdande. Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Orsaken därtill är den pågående anmälningsprocess hos Europeiska unionen vars tidtabell ännu är osäker. Lagen kan inte träda i kraft innan EU har godkänt stödordningen.

7 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

8 Förhållande till andra propositioner

8.1 Förhållande till budgetpropositionen

I den andra tilläggsbudgeten för 2022 föreslås ett anslag på 75 miljoner euro att användas för bränslestöd för företag inom transportsektorn.

9 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Lagens tillämpningsområde – likabehandling

Eftersom den föreslagna lagändringen i enlighet med stödvillkoren gäller företag av varierande storlek, också mikroföretag, kan sambandet mellan ändringarna och en fysisk persons rättsliga ställning vara betydande. Det finns dock skäl att granska lagförslagets bestämmelser också med tanke på 6 § i grundlagen.

I grundlagsutskottets praxis har det ansetts möjligt att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna i vanlig lagstiftningsordning, om godtagbara grunder och begränsningar är nödvändiga och proportionerliga, lagstadgade och noggrant avgränsade (till exempel GrUU 3/2013 rd, s. 3, GrUU 38/2013 rd, s. 4–5, GrUU 16/2013 rd, s. 2/1, GrUU 8/2013 rd, s. 3/I).

RP 92/2022 rd

Bränslestöd för företag inom transportsektorn ska kunna sökas av alla företag som idkar transport på landsvägar och vars affärsverksamhet har påverkats av den plötsliga ökningen av bränslepriset till följd av krigsläget i Ukraina. Också stiftelser och föreningar som bedriver denna typ av affärsverksamhet omfattas av stödet. Begränsningen är motiverad med beaktande av landsvägstransporternas stora betydelse för det finländska näringslivet och samhället och deras insats vid upprätthållandet av försörjningsberedskapen.

Trots att formeln för beräkning av stöd har utarbetats utgående från kostnaderna för diesel kan stöd erhållas också för andra bränslen och för el, med undantag för brännolja som inte får användas inom trafiktransporterna. Det är motiverat att använda kostnaderna för diesel som grund för beräkningsformeln eftersom diesel är i praktiken nästan det enda bränsle som används inom både gods- och persontransporter.

Stödet gäller endast under en relativt kort period eftersom företagen anses ha goda möjligheter att i genomsnitt inom en månad eller senast inom två månader överföra prisökningen på kundpriset.

Definitionen av företag med avseende på reglerna om statligt stöd ändras inte. Om företaget bedriver verksamhet i koncernform, avses med företaget hela koncernen. Företaget förutsätts ha FO-nummer, vilket är motiverat både med tanke på att företagen utövar verksamheten yrkesmässigt och av administrativa orsaker.

Stödperioden föreslås vara 1.2–30.4.2022. Ansökan om stöd börjar i november 2022 och fortsätter till och med den 30 november 2022.

Åland

I propositionen föreslås det att det temporära bränslestödet för företag inom transportsektorn ska tillämpas på sådana företag som är verksamma på Åland.

Skyddet för personuppgifter

I regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om temporärt kostnadsstöd för företag (RP 91/2020 rd, 508/2020) behandlas frågor som gäller skyddet för personuppgifter i anslutning till kostnadsstödet. Det föreslås inga ändringar i rutinerna i fråga om skyddet för personuppgifter inte heller i samband med bestämmelserna om bränslestöd.

På de grunder som anförts ovan anser regeringen att lagförslaget kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lag

om temporärt bränslestöd för företag inom transportsektorn

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Tillämpningsområde

I denna lag föreskrivs om partiellt ersättande av den höjning av bränslepriset som orsakats av krigsläget i Ukraina för företag som är verksamma i Finland och som idkar transport på landsväg genom att bevilja dem statligt stöd som Europeiska kommissionen efter särskild anmälan har godkänt som förenligt med den inre marknaden (*temporärt bränslestöd för transportföretag*).

På bränslestöd tillämpas dessutom statsunderstödslagen (688/2001).

2 §

Allmänna förutsättningar för beviljande av temporärt bränslestöd för transportsektorn

Ett företag som verkar inom transportsektorn och som den första dagen av stödperioden har ett gällande trafik tillstånd och innehar ett fordon som behövs för transportverksamheten och som är registrerat för yrkesmässig verksamhet, liksom också ett företag som den första dagen av stödperioden i enlighet med 16 § i lagen om transportservice (320/2017) hos Transport- och kommunikationsverket registrerat sig som idkare av godstransport med lätta fordon, kan på ansökan få bränslestöd. Företaget ska ha ett FO-nummer. Stödet omfattar inte taxitrafik. Stödet beviljas av Statskontoret inom de ramar som statsbudgeten anger.

Företaget ska uppge kostnaderna, exklusive mervärdesskatt, för bränsle eller elenergi som har köpts och använts för transportverksamhet enligt 1 mom. mellan den 1 februari och den 30 april 2022 (*stödperiod*). Statskontoret kan på ansökan bevilja företaget det temporära bränslestödet på det sätt som anges nedan, om inget av de hinder för beviljande av stöd som anges i 4 § gäller företaget. Stöd vars belopp understiger 250 euro betalas inte.

3 §

Grunderna för bestämmande av stöd

Ett företag kan för tiden mellan den 1 februari och den 30 april 2022, nämnda dagar medräknade, beviljas fem procent i bränslestöd utgående från de kostnader exklusive mervärdesskatt som medförts för företaget av det bränsle som det köpt eller den el som det använt för transporter. Från stödet avdras stöd enligt 5 § 2 mom. 2 punkten. Stödets maximibelopp är 400 000 euro per koncern.

4 §

Hinder för beviljande av stöd

Temporärt bränslestöd för transportsektorn beviljas inte företag som den 31 december 2021 har varit sådana företag i svårigheter som avses i artikel 2.18 i kommissionens förordning (EU)

RP 92/2022 rd

nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

Stöd beviljas inte heller, om

- 1) företaget inte har förts in i det förskottsuppbördsregister som avses i 25 § i lagen om förskottsuppbörd (1118/1996),
- 2) företaget har försummat sin deklarationsskyldighet som gäller beskattningen,
- 3) det finns uppgifter om skatteskulder för företaget i det skatteskuldsregister som avses i 3 a kap. i lagen om offentlighet och sekretess i fråga om beskattningsuppgifter (1346/1999),
- 4) företaget har obetalda skatter som ska drivas in genom utsökning eller
- 5) företaget har försatts i konkurs eller företagssanering har inletts eller om ett ärende om sättande av företaget i konkurs eller ansökan om företagssanering är anhängigt vid domstol,
- 6) företaget eller en person som utövar faktisk beslutanderätt i företaget förekommer på EU:s sanktionsförteckning.

5 §

Ansökan om stöd

Ansökan om stöd ska lämnas in till Statskontoret senast den 30 november 2022.

Företaget ska i sin ansökan för varje stödperiod lämna de uppgifter och utredningar som är nödvändiga för beviljande och utbetalning av stödet. Företaget ska i sin ansökan lämna tillräckliga uppgifter för behandlingen av stödet i fråga om

- 1) de kostnader för bränsle eller för el som köpts under stödperioden och som beviljande av stödet förutsätter,
- 2) redan beviljade statliga stöd inom EU:s ramprogram för Ukraina (EU 2022/C 131 I/01) och andra statliga stöd till samma kostnader,
- 3) det att företaget inte har sådana ekonomiska svårigheter som avses i 4 § 1 mom.

6 §

Behandling av ansökan och beslutsfattande

Statskontoret avgör ansökan i första hand utifrån de uppgifter som lämnats i ansökan och de uppgifter som Statskontoret fått av andra myndigheter. Statskontoret övervakar det concernspecifika maximibeloppet av det stöd i enlighet med Europeiska kommissionens beslut som avses i 1 §.

7 §

Sökande av ändring

Omprövning av ett beslut om bränslestöd får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). Beslutet får verkställas trots begäran om omprövning.

Bestämmelser om ändringssökande i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

8 §

Utlämnande av sekretessbelagda uppgifter mellan myndigheter

RP 92/2022 rd

Statskontoret har trots sekretessbestämmelserna med stöd av 31 § i statunderstödslagen rätt att av andra myndigheter, få uppgifter som är nödvändiga för behandlingen och granskningen av stödansökningar.

Trots sekretessbestämmelserna överlämnar Skatteförvaltningen och Transport- och kommunikationsverket till Statskontoret dessutom identifikationsuppgifter för de företag som är föremål för stödet, nedan specificerade uppgifter och de kontonummer för företagen som Skatteförvaltningen känner till samt följande uppgifter som behövs för beviljande, utbetalning och övervakning av stöd:

- 1) uppgifter om försummelse av deklarationsskyldigheten i fråga om beskattningen,
- 2) uppgifter om anteckningar i det förskottsuppbörsregister som förs av Skatteförvaltningen,
- 3) uppgifter i det skatteskuldsregister som förs av Skatteförvaltningen,
- 4) uppgifter om skatteskuld som har sänts för indrivning i utsökningsväg,
- 5) uppgifter om gällande trafiktilstånd och om innehav av fordon,
- 6) uppgifter om företag som i enlighet med 16 § i lagen om transportservice (320/2017) hos Transport- och kommunikationsverket registrerat sig som idkare av godstransport med lätta fordon, samt
- 7) andra än i 1—5 punkten avsedda uppgifter av Skatteförvaltningen, Statistikcentralen och Transport- och kommunikationsverket som är nödvändiga för beviljande, utbetalning och övervakning av stöd.

9 §

Begränsning av utbetalning av medel på basis av beloppet av stöd

Beloppet av stöd som ett företag beviljats med stöd av denna lag minskar det fria egna kapital som kan användas för utbetalning av medel i det bokslut som upprättas för den räkenskapsperiod som löper ut, om inte företaget betalar tillbaka det stöd som företaget fått till staten innan bokslutet fastställs.

10 §

Myndighetsuppgifter

Statskontoret beviljar och betalar på ansökan bränslestöd och svarar för återkrav av bränslestöd.

11 §

Subventionsbrott

Bestämmelser om subventionsbrott finns i 29 kap. 5—7, 7 a och 8 § i strafflagen (39/1889).

12 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 2 juni 2022

RP 92/2022 rd

Statsminister

Sanna Marin

Näringsminister Mika Lintilä