8.6.2022

Eduskunnan talousvaliokunta
tav@eduskunta.fi

Lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta

Pyydettynä lausuntona Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry antaa lausunnon hallituksen esitykseen laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta.

Polttoainetuesta yleisesti

Venäjän hyökkäys Ukrainaan helmikuun 2022 lopussa aiheutti nopean ja jyrkän polttoaineen hinnan nousun Euroopan-laajuisesti ja myös Suomessa. Dieselöljyn hinta nousi Tilastokeskuksen mukaan yhdessä kuukaudessa helmikuusta 2022 maaliskuuhun 2022 yhteensä 46 senttiä litralta. Tällainen nousu on ennennäkemätön eikä kuljetusyritysten sopimuksissa yleisesti ole varauduttu näin nopeisiin kustannusnousuihin keskeisen ja merkitykseltään suuren kustannustekijän osalta.

Helmikuussa 2022 polttoainekustannusten osuus oli kuorma- ja pakettiautoliikenteessä Tilastokeskuksen mukaan keskimäärin 26,5 prosenttia ja perävaunuyhdistelmillä 30,9 prosenttia. Dieselin jyrkkä hinnannousu on aiheuttanut toimialalle taloudellisia vaikeuksia, mikä puoltaa määräaikaista kustannustukea tilannetta helpottamaan ja kuljetusyritysten toimintavarmuutta turvaamaan.

Tuen myöntämisen edellytykset

Hallituksen esityksen mukaan polttoainetukea myönnettäisiin kuljetusalalla toimivalle yritykselle, jolla on voimassa oleva liikennelupa ja hallinnassaan kuljetustoiminnassa tarvittava ammattikäyttöön rekisteröity ajoneuvo. Tukea myönnettäisiin myös liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 16 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastoon tavaraliikenteen harjoittajaksi kevyellä kalustolla tukikauden ensimmäisenä päivänä rekisteröitynyt yritys.

Lausuntokierroksen pohjalta hallituksen esitysluonnokseen lisättiin ammattimainen pakettiautoliikenne tuen piiriin ja poistettiin tuen ehdoista toimialaluokitusrajaukset. Nämä muutokset olivat perusteltuja ja SKALin kannan mukaan tuen myöntämisen edellytykset ovat tavaraliikenteen kannalta toimivat ja hyvin perusteltu. SKALin arvion mukaan henkilöliikenteen puolella polttoainetuki tulisi ulottaa koskemaan myös taksiliikennettä.

Tuen määräytymisperusteet

Hallituksen esityksessä tukea esitetään myönnettäväksi 5 prosenttia yrityksen ostaman dieselpolttoaineen kustannuksista ilman arvonlisäveroa aikavälillä helmikuu – huhtikuu 2022. Tuen konsernikohtaiseksi enimmäismääräksi esitetään 400 000 euroa.

Tuen osalta esityksessä ei ole tehty rajausta sen suhteen, missä polttoainekulu on syntynyt. SKAL pitää hyvänä, että myös ulkomailla suomalaiseen kuljetuskalustoon tehdyt tankkaukset ovat polttoainetuen piirissä.

Tuen viiden prosentin suuruutta on laskettu simuloiden dieselin hinnannousun siirtämistä kuljetusmaksuihin ja esittämällä liiketoimintaan kuuluvaksi riskiksi dieselöljyn kymmenen prosentin hinnannousua. SKAL esittää seuraavia muutoksia tuen laskentaperusteisiin:

Liiketoimintaan kuuluva riski dieselöljyn hintamuutoksissa: Vuoden 2010 alusta dieselin hinta on ennen vuotta 2022 vain yhtenä kuukautena noussut kuukaudessa vähintään kymmenen prosenttia. Tällä ajanjaksolla yhtenäkään kuukautena dieselin hinta ei ole noussut kahtena peräkkäisenä kuukautena vähintään viittä prosenttia molempina kuukausina. Tähän historialliseen dataan perustuen SKAL esittää, että polttoainetuen laskentakaavassa liiketoiminnallisena riskinä pidetään viiden prosentin dieselin hinnannousua kaikkina kolmena tukikuukautena.

Tuen suuruuden määrittäminen: Jos hyväksytään hallituksen esityksen logiikka siitä, että hinnannousukuukautena kuljetuskustannus ei nouse, seuraavana kuukautena nousun jälkeen puolet hinnannoususta on saatu vietyä asiakashintaan ja toisena kuukautena hinnannousu on siirtynyt täysin asiakashintaan, voidaan tuen määrä laskea seuraavasti Tilastokeskuksen dieselöljyn hintaseurantaan perustuen:

Merkitään yrityksen polttoainekulu tammikuussa luvulla 100

- Helmikuussa (dieselöljyn hinta +5 %) yrityksen polttoainekulu on 105 yksikköä. Kuljetusmaksuun ei ole siirtynyt mitään, jolloin, aitoa lisäkulua kuljetusyrityksellä on 5 yksikköä.
- Maaliskuussa (dieselöljyn hinta +24,6 %) yrityksen polttoainekulu on 131,25 yksikköä. Kuljetusmaksuun on siirtynyt 2,5 yksikköä (5/2), jolloin aitoa lisäkulua kuljetusyrityksellä on 28,75 yksikköä.
- Huhtikuussa (dieselöljyn hinta -4,7 %) polttoainekulu on 124,69 yksikköä. Kuljetusmaksuun on siirtynyt 13,13 *(puolet maaliskuun noususta)* +2,5 *(toinen puoli helmikuun noususta)* eli 15,63 yksikköä, aitoa lisäkulua 9,06 yksikköä.

Aitoa lisäkulua kuljetusyritykselle on dieselin kallistumisesta syntynyt 42,81 yksikköä eli 43 prosenttia suhteessa tammikuun hintatasoon.

Jos kolmessa kuukaudessa olisi tapahtunut viiden prosentin nousu joka kuukausi, jota voidaan pitää maksimaalisena liiketoimintaan kuuluvana riskinä, olisi dieselkustannusten nousu ollut 5 + 5,3 + 5,5 eli 15,8 yksikköä.

Normaalin liiketoimintaan kuuluvan riskin ylittävää nousua dieselin hinnassa on ollut 27,2 % (43 – 15,8) mikä jaettuna tasan kolmelle kuukaudelle on 9,1 %.

Valtiovarainministeriön muistion https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2019-AK-275037.pdf mukaan dieselpolttoaineen kulutus Suomessa jakautuu seuraavasti: kuorma-autot 45 %, linja-autot 7 % ja pakettiautot 14 %. Pakettiautokannasta vain kahdella prosentilla käyttötarkoitus on luvanvarainen, jolloin esitetyn polttoainetuen piiriin kuuluvien pakettiautojen kulutusosuudeksi dieselin kokonaiskulutuksesta voidaan olettaa 0,3 %. Kuorma-autojen, linja-autojen ja tuen piiriin kuuluvien pakettiautojen osuus dieselpolttoaineen kulutuksesta olisi siten noin 52 %. Dieselpolttoaineen kokonaiskulutus Suomessa vuonna 2020 oli Tilastokeskuksen mukaan noin 2,91 miljardia litraa, jolloin tuen piiriin kuuluvaksi polttoaineen kulutukseksi voidaan arvioida 1,5 miljardia litraa.

Kuorma-autojen, ammattiliikenteen pakettiautojen ja Linja-autojen yhteenlaskettu polttoainekulutus vuositasolla on siis noin 1,5 miljardia litraa eli noin 125 miljoonaa litraa kuukaudessa, 375 miljoonaa litraa kolmen kuukauden tukikaudella. Dieselöljyn arvonlisäveroton keskihinta tukikaudella oli Tilastokeskuksen mukaan noin 1,73/l. Dieselöljyn arvonlisäveroton kokonaiskustannus tukikaudella oli siten noin 649 miljoonaa euroa. Mikäli polttoainetukea jaettaisiin yllä olevaan laskelmaan perustuen 9,1 prosenttia, olisi tuen teoreettinen enimmäismäärä 59 miljoonaa euroa, mikä on vähemmän kuin hallituksen linjaama 75 miljoonan euron enimmäismäärä.

Todettakaan, että viiden prosentin tukimäärällä polttoainetukea tulisi teoreettisesti jaettua enintään 32 miljoonaa euroa.

Hallituksen esityksen arvio siitä, miten dieselin hinnannousu on mahdollista saada vietyä kuljetusmaksuihin, on huomattavan ylioptimistinen. SKALin 3/2022 tekemän kuljetusbarometrin mukaan kolmanneksella kuljetusyrityksiä ei ole käytössä polttoaineklausuuleja, jolloin voidaan olettaa polttoaineen hinnannousun kuljetusmaksuun tapahtuvan hitaasti. Niiden yritysten osalta, joilla polttoaineklausuuli on, vaikuttaa se kuljetusmaksuun 56 prosentilla vasta yli kuukauden viiveellä tarkoittaen käytännössä sitä, että muutos näkyy vasta dieselin hinnan nousua seuraavan kuukauden jälkeisenä kuukautena.

Yllä oleviin laskelmiin ja markkinoiden toiminnan arviointiin perustuen **SKAL esittää, että polttoainetuki olisi 11,5 prosenttia hallituksen esityksessä esitetyn viiden prosentin sijaan**. Tällä 11,5 prosentin tukiosuudella polttoainetuen myöntämisen enimmäismäärä olisi hallituksen linjaama 75 miljoonaa euroa.

Tuen hakeminen, aikataulu ja rajoittavat ehdot

Tukea esitetään haettavaksi marraskuun 2022 aikana. Tämä on liian myöhään. Tulisi huolehtia, että järjestelmät luovat mahdollisuuden tuen jakamiseen pikaisesti lain hyväksymisen jälkeen. Alkuvuonna 2022 syntyneen akuutin kassakriisin hoitaminen loppuvuonna johtaa ongelmien syventymiseen.

Kuljetusalan tilanne on poikkeuksellisen hankala ja jakamisen venyminen myöhäiseen syksyyn johtaa tilanteeseen, jossa osalle sitä tarvitsevista tuki tulee liian myöhään.

Esityksen ehdoissa tukea ei myönnettäisi, jos yritys on poistettu ennakkoperintärekisteristä tai yrityksellä on verovelkarekisteriin merkittyjä verovelkatietoja tai jos yrityksellä on maksamattomia veroja perittävänä ulosotossa. Nämä ehdot ja tuen myöhäinen ajankohta saattavat johtaa tilanteeseen, jossa perusteiltaan terve yritys ei hetkellisen (polttoaineen rajusta hinnannoususta johtuvasta) kassavajeen vuoksi olisi oikeutettu tukeen, mikä syventäisi yrityksen ahdinkoa. Esitettyjen ehtojen tarkoituksenmukaisuutta tulee tarkastella poikkeuksellisessa tilanteessa ja nopeuttaa tuen jakamisen aikataulua.

SKAL esittää, että tukihakemus tulisi saada tehdä vähintäänkin jo elokuusta 2022 alkaen ja viimeistään syyskuun 2022 aikana. Tarvittaessa tämä edellyttää Valtiokonttorille lisäresurssien osoittamista.

SKALin muutosehdotukset kootusti

1. Tuen määrä tulee nostaa 5 prosentista 11,5 prosenttiin helmi-, maalis- ja huhtikuun arvonlisäverottomista dieselostoista tai käytetyn sähkön kustannuksista.
2. Tuen hakemista tulee aikaistaa esitetystä marraskuusta aikaisemmaksi
3. Lakiluonnoksen 4 §:ssä mainittujen tuen saamista rajaavien ehtoja tulee täsmentää siten, että yrityksen verovelkoja, ulostotossa olevia maksamattomia veroja tai yrityssaneerauksessa olemista tarkastellaan 30.4.2022 mukaisessa tilanteessa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut