PSy 8.6.2022

Eduskunnan talousvaliokunta
TaV@eduskunta.fi

HE 92/2022 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta

Rakennusteollisuus RT kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Rakennusteollisuuden esitys

Laki tulisi muuttaa laiksi yritysten määräaikaisesta polttoainetuesta ja sen soveltamisala koskemaan polttonesteitä muussa kuin lämmityskäytössä käyttäviä yrityksiä.

1 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään Suomessa toimiville yrityksille Ukrainan sotatilanteen aiheuttaman polttonesteteiden hinnan nousun osittaisesta korvaamisesta valtiontuella, jonka Euroopan komissio on erillisen ilmoituksen perusteella hyväksynyt sisämarkkinoille soveltuvaksi (yritysten määräaikainen polttoainetuki). Polttoainetukeen sovelletaan lisäksi valtionavustuslakia (688/2001).

2 §

Yritysten määräaikaisen polttoainetuen myöntämisen yleiset edellytykset

Yritys, joka käyttää polttonestettä muussa kuin lämmityskäytössä, 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 muuhun kuin lämmitykseen käytetyn polttonesteen kustannuksen ilman arvonlisäveroa. Valtiokonttori voi myöntää yritykselle hakemuksesta yritysten polttoainetukea jäljempänä säädetyllä tavalla, jos yritystä ei koske mikään 4 §:ssä säädetyistä polttoainetuen myöntämisen esteistä. Tukea, jonka suuruus on alle 250 euroa, ei makseta.

Rakennusteollisuuden esityksen perustelut

Rakennusteollisuus toteaa, että hallituksen esitys on valmisteltu ainoastaan kuljetusalan näkökulmasta ja näin ollen asettaa polttoaineiden voimakkaasta hinnannoususta kärsineet rinnakkaisilla toimialoilla toimivat yrittäjät ja yritykset keskenään eriarvoiseen asemaan.

Rakennusteollisuus kiinnittää huomiota seuraaviin esitystekstin perusteluihin.

Rakennusteollisuus RT ry
etunimi.sukunimi@rakennusteollisuus.fi
Y-tunnus 0215303-5
www.rakennusteollisuus.fi
puh. 09 12991
PL 381 (Eteläranta 10)
faksi 09 628 264
00131 Helsinki

1) Kuljetusala ei ole ainoa toimiala, joka on kärsinyt Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan aiheuttamasta voimakkaasta polttoaineiden hinnannoususta

Erilaiset mm. infrarakentamisessa, maa- ja metsätaloudessa, teollisuuslogistiikassa sekä kiinteistöpalveluissa ja väylien sekä teknisten järjestelmien kunnossapidossa käytettävät koneet (=konetyöalat) käyttävät polttoaineenaan kevyttä polttoöljyä, joka on rajattu tuen ulkopuolelle.

Näistä toimialoista ainoastaan maataloutta on tuettu Ukrainan kriisistä aiheutuneista syistä. Lisäksi kuljetusaloja on jo päätetty tukea kahdella muulla tavalla, jakeluvelvoitteen pienentämisellä sekä ammattidieselin käyttöönotoilla.

Konetyöalaa ja sillä toimivia yrityksiä (pl. maatalous) ei ole tuettu eikä niiden tukemiseksi ole tiedossamme olevia suunnitelmia. Tämä siitäkin huolimatta, että joulukuusta 2021 huhtikuuhun 2022 kevyen polttoöljyn hinta on noussut 43 %, kun samassa ajassa dieselin hinta on noussut 33 %.

Kuljetusalan lisäksi myös konetyöaloilla polttoaineen osuus yritysten kulurakenteessa on merkittävä.

Tilastokeskuksen julkaisemien indeksien mukaan *Maarakennusalan konekustannusindeksin* painorakenteessa polttoaineiden osuus kokonaisindeksissä on 14,0 % (voiteluaineiden osuus tämän päälle 0,5 %). *Linja-autoliikenteen kustannusindeksin* painorakenteessa poltto- ja voiteluaineiden yhteenlaskettu osuus kokonaisindeksissä on 15,5 %. *Kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin* painorakenteessa polttoaineiden osuus on 20,63 % (voiteluaineiden osuus tämän päälle 0,32 %).

Poltto- ja voiteluaineiden osuus indeksien painorakenteiden perusteella on maarakennusalalla lähes sama kuin linja-autoliikenteessä ja jonkun verran pienempi kuin kuorma-autoliikenteessä. Maarakennuskoneissa käytettävän kevyen polttoöljyn hinta on sen sijaan noussut enemmän kuin linja- ja kuorma-autoissa käytettävän dieselin hinta.

Konetyöaloihin kuuluvalle infrarakentamiselle tyypillistä on urakkaluonteisuus ja pitkäaikaiset sopimussuhteet. Urakoiden kesto on yleensä vähintään kuukausia, suuremmissa urakoissa jopa vuosia. Pitkäaikaisten palvelusopimusten kesto on yleensä vähintään vuoden, mutta usein useamman vuoden. Näin on tyypillisesti esimerkiksi hoito- ja kunnossapitourakoinnissa sekä kaupungeille ja kunnille tehtävissä puitesopimuksissa. Alalle on myös tyypillistä, että urakkahintoja ei yleensä ole sidottu indeksiin, eikä sopimukset sisällä muitakaan hinnantarkastelumekanismeja, joten kustannusten siirtäminen eteenpäin ei ole useinkaan mahdollista ilman erillistä sopimista tilaajatahon kanssa.

Edellä esitetyistä seikoista huolimatta konetyöalat on asetettu kuljetusalojen kanssa eriarvoiseen asemaan ja rajattu tuen ulkopuolelle.

2) Konetyöalat turvaavat huoltovarmuuden – ilman niitä maanteiden tavara- tai henkilöliikennekään ei toimi

Konetyöaloilla on keskeinen rooli osana Suomen huoltovarmuuden hoitamista. Huoltovarmuudella tässä yhteydessä tarkoitetaan kykyä ylläpitää teknisiä järjestelmiä, teollisuuden materiaalilogistiikkaa sekä valmiusrakentamisen resursseja, osaamista ja kapasiteettia, jotka ovat välttämättömiä yhteiskunnan toimivuuden ja turvallisuuden sekä väestön elinolojen ja maanpuolustuksen turvaamiseksi vakavissa häiriöissä ja poikkeusoloissa.

Huoltovarmuuden näkökulmasta rakentamiseen ja infra-alalle halutaan varmistaa valtakunnallisesti ja alueellisesti muodostuva, koko valtakunnan kattava järjestelmä.

Infrarakentajien ja viranomaisten yhteistyö tapahtuu siten, että viranomaiset yhteistyössä alan yritysten kanssa kartoittavat häiriöt ja riskit yhteiskunnan kannalta, priorisoivat tarvittavat toimenpiteet ja turvaavat toimintaedellytykset poikkeustilanteissa. Alalla toimivien yritysten tulee valmistautua omaa toimintaansa uhkaaviin riskeihin, häiriöiden vaikutusten eliminointiin ja vaihtoehtoisten toimintatapojen käyttöönottoon. Lisäksi alalla toimivilla yrityksillä on sopimuksiin perustuvia velvoitteita tietyissä normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa.

Normaalioloissa infra-alan yritykset huolehtivat muun muassa liikenneväylien sekä tietoliikenne-, vesi- ja energiaverkostojen kunnosta, jätehuollosta kaatopaikoilla sekä kaivosten, teollisuus- ja energialaitosten materiaalilogistiikasta.

Poikkeusoloja varten yritykset ovat tehneet huoltovarmuusorgnisaatioiden kanssa erilaisia rakentamiseen liittyviä sopimuksia. Poikkeusoloissa käytännössä kaikki maarakennuskoneet on allokoitu erilaisiin huoltovarmuuden ylläpitämistä ja maanpuolustusta edistäviin tehtäviin.

Mitä useampi konetyöalan yritys ajautuu kustannus- ja likviditeettikriisin myötä vaikeuksiin ja joutuu lopettamaan toimintansa, sitä vaikeammaksi tulee maamme huoltovarmuudesta kiinni pitäminen.

Ilman konetyöaloilla toimivien yritysten täyttä kapasiteettia lumenpoisto ja liukkaudentorjunta liikenneväyliltä ja katualueilta jää tekemättä, asfaltit paikkaamatta sekä tulva- ja myrskyvahingot korjaamatta. Ilman koneurakoitsijoita liikenneväylät eivät pysy kunnossa eikä tavara ja ihmiset kulje kumipyörillä, rautapyörillä eikä lentokoneillakaan. Teollisuuden prosessit ja kaivostoiminta pysähtyvät materiaalilogistiikan halvaantuessa, ja kun tekniset verkostot kuten vesijohtoverkko, viemäriverkko, kaasuverkko, kaukolämpöverkko, sähköverkko tai tietoliikenneverkko vaurioituvat, jäävät ne korjaamatta ilman koneurakoitsijoita ja heidän konekalustoaan, mikä halvaannuttaa koko yhteiskunnan.

Rakennusteollisuuden esitys, mikäli kevyt polttoöljy rajataan esityksestämme huolimatta tuen ulkopuolelle

2 §

Kuljetusalan määräaikaisen polttoainetuen myöntämisen yleiset edellytykset

Kuljetusalalla toimiva yritys, jolla on voimassa oleva liikennelupa ja hallinnassaan kuljetustoiminnassa tarvittava ammattikäyttöön rekisteröity ajoneuvo taikka joka harjoittaa kuljetustoimintaa (VNa 274/2018) ilman liikennelupaa, voi hakemuksesta saada polttoainetukea. Tuki ei koske taksiliikennettä. Tuen myöntää valtion talousarvion rajoissa valtiokonttori.

Rakennusteollisuuden vaihtoehtoisen esityksen perustelut

1) Tuen rajaaminen kuljetusalan yritysten sisällä on yhdenvertaisuusperiaatteen vastaista

Lakiesityksen yhdenvertaisuutta koskevat perustelut eivät toteudu myöskään kuljetusalan sisällä.

Perustelutekstin mukaan ”*Kuljetusalan yritysten polttoainetukea voisivat hakea **kaikki maantiekuljetuksia harjoittavat yritykset**, joiden liiketoimintaan on vaikuttanut Ukrainan sotatilanteesta aiheutunut polttoaineiden äkillinen hinnannousu.*”

Tuen saamisen edellytyksenä on kuitenkin liikennelupa. Lisäksi Liikenne ja viestintävirastoon tavaraliikenteen harjoittajaksi kevyellä kalustolla rekisteröityneet yritykset ovat tuen piirissä.

Liikennelupavaatimuksesta johtuen infrarakentamisessa urakan sisällä tapahtuvat kuljetukset rajautuvat tuen ulkopuolelle huolimatta siitä, että niissä maa-aineksia kuljetetaan maanteillä dieseliä käyttävillä kuorma-autoilla. Myös esimerkiksi oman kaluston, vaikkapa raskaiden työkoneiden siirto kuorma-autoilla / laveteilla työmaalta toiselle jäisi tuen ulkopuolella.

Valtioneuvoston asetus (274/2018) ilman liikennelupaa sallittavasta kaupallisesta tavaraliikenteestä tiellä lähtee siitä, että oman tavaran kuljettaminen omalla kalustolla ja omalla työvoimalla ei edellytä liikennelupaa. Työmaalta poistettava maa-aines rinnastetaan omaan tavaraan ja myös sen kuljettaminen ilman liikennelupaa on sallittua.

Edellä esitetyt ehdot täyttyvät käytännössä kaikissa infra-alan yrityksissä, mistä johtuen yritykset eivät tarvitse eikä niillä välttämättä ole liikennelupaa.

Pitämällä kiinni liikennelupavaatimuksesta asetetaan yritykset, jotka harjoittavat kuljetustoimintaa maanteillä keskenään eriarvoiseen asemaan, mikä ei ole yhdenvertaisuusperiaatteen mukaista.



Paavo Syrjö
varatoimitusjohtaja
Rakennusteollisuus RT