KONEYRITTÄJÄT

Eduskunnan talousvaliokunnalle 7.6.2022

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

Koneyrittäjät toteaa lausuntonaan hallituksen esityksestä laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta seuraavan.

Polttonesteiden nopea kallistuminen on vaikuttanut kuljetustoimintaa harjoittaviin yrityksiin aivan samalla tavalla riippumatta siitä, onko yrityksellä liikennelupa vai ei. Näin ollen polttoainetuen kytkeminen liikennelupaan on perusteetonta eikä kohtele yrityksiä yhdenvertaisella tavalla lain edessä kuten perustuslaki edellyttää.

Tätäkin olennaisempaa on se, että polttonesteiden nopea kallistuminen on kohdistunut etenkin moottoripolttoöljyä työkoneissaan käyttäviin yrityksiin, joten tämän vuoksi Ukrainan sodan seurausten syrjimätön kohtelu vaatisi tuen laajentamista moottoripolttoöljyä käyttäviin yrityksiin maarakentamisessa, puunkorjuussa ja muussa työkoneurakoinnissa kuten haketuksessa. Työkonealoilla on aivan yhtäläinen rooli osana Suomen huoltovarmuuden hoitamista. Työkonealoilla toimivat yritykset huolehtivat muun muassa energia- ja metsäteollisuuden raaka-ainehuollosta, liikenneväylien ja tietoliikenneverkkojen kunnosta, vesi- energia- ja jätehuollosta, sekä satamien tavarankäsittely- ja logistiikkapalveluista. Nämä kaikki ovat huoltovarmuuden kannalta kriittisiä toimintoja. Esimerkiksi puunkorjuussa toinen puoli siitä on puutavaran metsäkuljetusta eli **selkeää kuljetustoimintaa**, joka suoritetaan metsätraktoreilla käyttäen moottoripolttoöljyä.

Tilastokeskuksen mukaan kevyen polttoöljyn keskihinta on ollut:

- 1,11 €/l joulukuussa 2021 (diesel 1,67 €/l)
- 1,18 €/l tammikuussa 2022 (diesel 1,78 €/l)
- 1,29 €/l helmikuussa 2022 (diesel 1,87 €/l
- 2,06 €/l maaliskuussa 2022 (diesel 2,33 €/l)
- 1,59 €/l huhtikuussa 2022 (diesel 2,22 €/l)

Kevyen polttoöljyn/Moottoripolttoöljyn hinnan nousu on siis ollut sekä absoluuttisesti että suhteellisesti selvästi dieseliä suurempaa.

Tavoitteena kait tulisi olla se, että polttonesteiden kovasta ja nopeasta hinnannoususta kärsineet yritykset huomioidaan yhdenvertaisella tavalla. Lain valmistelussa tosiasiallinen hinnan nousun merkitys on sivuutettu, kun on hirttäydytty eri yrityksiä syrjivällä tavalla käsitteeseen kuljetusala, joka ei tosiasiallisesti kuvaa polttonesteiden hinnan noususta eniten kärsinyttä yritysryhmää.

Tyypillisiä väliin putoajia pelkkää dieseliäkin koskevan tarkastelun perusteella olisivat esityksen toteutuessa työkone-, haketus-, turve- ja maarakennusyritykset. Näillä yritysryhmillä on raskasta kuorma-autokalustoa, joilla kuljetetaan työkoneita, haketta, turvetta tai maa-aineksia, mutta joiden kuljetustoiminta ei vaadi liikennelupaa. (Ks. Valtioneuvoston asetus (274/2018) ilman liikennelupaa sallittavasta kaupallisesta tavaraliikenteestä tiellä).

Niin ikään koneyritysten työkoneiden siirtokuljetuksiin käytettävien kuorma-autojen sekä metsäalalla, jossa työnantajat ovat velvolliset järjestämään työntekijöiden työmaakuljetukset (VNA 749/2001 10 §), työmaakuljetuksiin käytetty diesel jäisi tuen ulkopuolelle. Näiden kuljetusten dieselkustannusten nousu on merkittävä eikä sitä huomioida mitenkään työkonealojen polttoainelausekkeissa.

Esityksen mukaan maa-aineskuljetukset vähenivät puolta vähemmän kuin muut kuljetukset Julkisyhteisöjen urakat, joissa hinnantarkistuksia ei ole kyetty tekemään, näyttelevät erittäin merkittävää roolia maa-aineskuljetuksissa. Perusteltu johtopäätös on se, että maa-aineskuljetuksia suorittaville yrityksille dieselin hinnannousun vieminen asiakashintoihin on ollut muuta kuljetustoimintaa harjoittavia yrityksiä vaikeampaa. Olisi outoa ja väärin, että tällaiset tilanteesta eniten kärsineet tahot jätettäisiin tuen ulkopuolelle.

Haketus- ja turvetuotantoyritysten osalta voidaan puolestaan todeta niiden olevan energiahuoltovarmuuden osalta erittäin tärkeitä yrityksiä ja liikennelupavaatimus sulkisi niistä merkittävän osan perusteettomasti tuen ulkopuolelle.

Tarkasteltaessa dieseliä voidaan todeta, että sitä käytetään polttoaineena käytännössä ainoastaan kuljettamisessa, joten se riittää dieselin osalta rajaamaan tuen siten, että se kohdistuu kuljetustoimintaa myös ilman liikennelupaa harjoittaviin yrityksiin. Tuen minimimäärän ollessa 500 euroa se edellyttäisi käytännössä reilun 5000 litran polttoainekäyttöä, jolloin myös sen rajan tulisi kohdella dieselin käyttäjiä tasavertaisesti siitä riippumatta, onko toiminta vaatinut liikenneluvan vai ei. Lain mukaisen polttoainetuen tulee olla syrjimätön ja eikä sen tule suosia alihankintana suoritettavia kuljetuksia, joihin liittyy korostunut riski harmaasta taloudesta.

Tuen minimimäärä 250 euroa on tuen vaikuttavuutta ja sen aiheuttamaan byrokratiaan nähden epätarkoituksenmukainen, joten aiempi 500 euron tukiraja olisi perustellumpi lain tavoitteita ajatellen.

Laki tulisi muuttaa laiksi yritysten määräaikaisesta polttoainetuesta.

Tällöin soveltamisala koskisi polttonesteitä muussa kuin lämmityskäytössä käyttäviä yrityksiä. Tällöin sähköenergia on perusteltua jättää tuen ulkopuolelle.

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 500 euroa, ei makseta.

Mikäli tukea ei haluta kohdentaa polttonesteiden hinnan noususta tosiasiallisesti eniten kärsineille, niin joka tapauksessa liikennelupaan kohdistuva syrjivä menettely maanteillä tapahtuvien kuljetusten osalta tulee poistaa. Tällöin lain 2 § 1 tulisi muuttaa muotoon

2 §

Kuljetusalan määräaikaisen polttoainetuen myöntämisen yleiset edellytykset

Kuljetusalalla toimiva yritys, jolla on voimassa oleva liikennelupa ja hallinnassaan kuljetus-toiminnassa 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.

Mutta kuten edellä on todettu, laissa tulisi huomioida myös moottoripolttoöljy. Tällöin Ukrainan sodasta polttonesteiden voimakkaasta hinnannoususta kärsineet yritykset tulisivat kohdelluiksi lain edessä yhdenvertaisesti, mikä toteuttaisi lain alkuperäisen tarkoituksen auttaa niitä yrityksiä, jotka ovat eniten kärsineet polttonesteiden hinnannoususta. Suurimmin kärsineitä ei tule jättää tuen ulkopuolelle.

Kunnioittavasti

Koneyrittäjät ry



Matti Peltola
toimitusjohtaja