

luonnos 12.5.22

## **Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Laki kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta kompensoisi helmikuussa 2022 alkaneiden Ukrainan sotatoimien aiheuttamaa äkillistä polttonesteiden hinnan nousua. Hintakehitys on ajanut kuljetusalan yrityksiä vaikeaan tilanteeseen, millä puolestaan voi olla vaikutus Suomen huoltovarmuuteen. Tukea olisi mahdollista saada kolmelta kuukaudelta (helmikuu-huhtikuu 2022) laissa säädetyin ehdoin. Valtiokonttori toimisi valtionapuviranomaisena. Lain oikeusperustana sovellettaisiin EU:n komission tiedonantoa 2022/C 131 I/01 (Ukrainapuite). Lakiesitys olisi osa kuljetusalan yrityksille suunnattua rahoituskokonaisuutta.

Ehdotettu laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

## SISÄLLYS

|   |    |
|---|----|
| ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....                                | 1  |
| PERUSTELUT .....  | 3  |
| 1 Asian tausta ja valmistelu .....                                  | 3  |
| 1.1 Tausta .....  | 3  |
| 1.1.1 EU:n komission tiedonanto 2022/C 131 I/01, Ukrainapuute ..... | 3  |
| 1.2 Valmistelu .....  | 3  |
| 2 Nykytila ja sen arviointi.....                                    | 4  |
| 2.1 Ukrainan sotatoimien vaikutus kuljetusalan yrityksiin .....     | 4  |
| 2.2 Maanteiden kuljetusalat: tavara- ja henkilöliikenne.....        | 5  |
| 2.3 Maantiekuljetusten kehitys.....                                 | 5  |
| 2.4 Maanteillä tapahtuva henkilökuljetus .....                      | 6  |
| 2.5 Kuljetusalan sääntelystä .....                                  | 6  |
| 2.6 Tilastotietoja kuljetusalan polttoaineenkulutuksesta.....       | 7  |
| 2.7 Kuljetusalan kustannusindeksit .....                            | 7  |
| 2.8 Huoltovarmuus.....  | 7  |
| 2.9 Finnveran tukimuodot .....                                      | 8  |
| 2.9.1 Finnveran lainat ja takaukset.....                            | 8  |
| 2.10 Kustannustuki.....   | 8  |
| 3 Tavoitteet .....  | 8  |
| 4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....                            | 9  |
| 4.1 Keskeiset ehdotukset.....                                       | 9  |
| 4.1.1 Tuen valmistelun lähtökohdat .....                            | 9  |
| 4.1.2 Polttoainetuen laskentakaava .....                            | 10 |
| 4.1.3 Vaihtoehtoiset laskentatavat.....                             | 12 |
| 4.1.4 Tuen maksaminen .....   | 12 |
| 4.2 Vaikutukset yrityksiin ja työllisyyteen.....                    | 12 |
| 4.3 Vaikutukset valtiontalouteen.....                               | 12 |
| 4.4 Vaikutukset viranomaisiin .....                                 | 12 |
| 5 Lausuntopalaute .....   | 13 |
| 6 Säännöskohtaiset perustelut.....                                  | 13 |
| 7 Voimaantulo .....   | 19 |
| 8 Suhde muihin esityksiin.....                                      | 19 |
| 8.1 Suhde talousarvioesitykseen .....                               | 19 |
| 9 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys .....                   | 19 |
| LAKIEHDOTUS .....   | 21 |
| kuljetusalan yritysten määräaikaisesta polttoainetuesta .....       | 21 |

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

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

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

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

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

Tuen on täytettävä seuraavat ehdot:

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

#### 1.2 Valmistelu

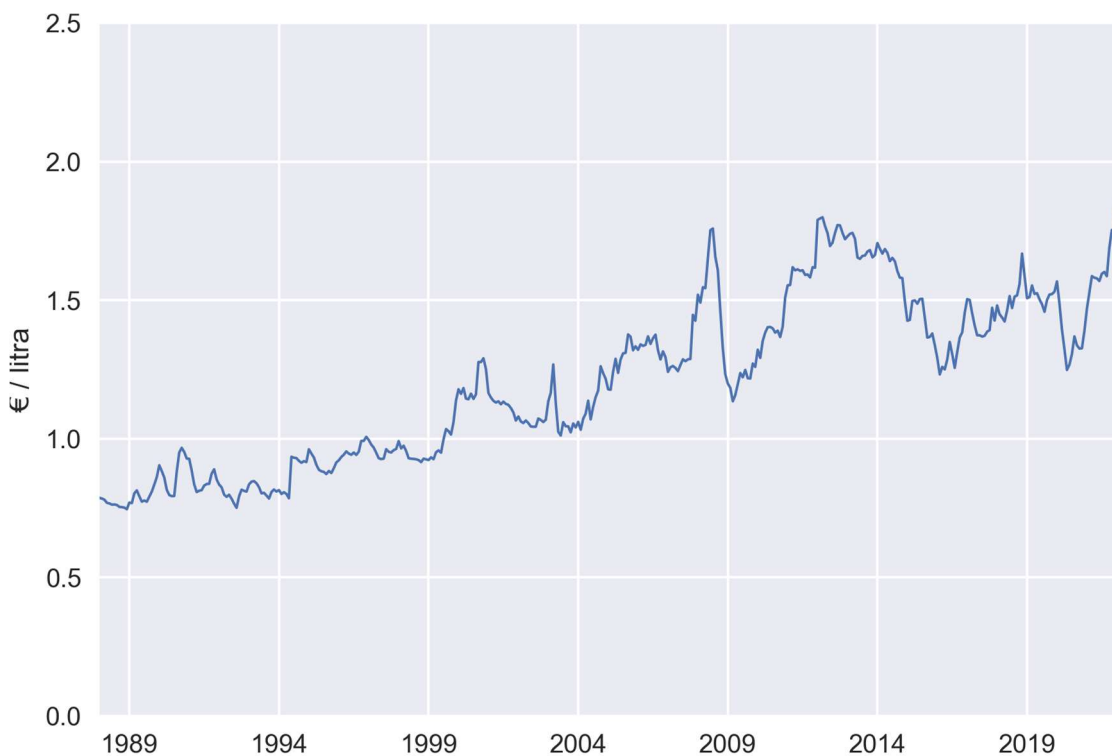
Esitys on valmisteltu työ- ja elinkeinoministeriössä yhteistyössä valtiovarainministeriön sekä Valtiokonttorin kanssa. Esityksen kiireellisyyden vuoksi on tarpeen poiketa kuulemista säädösvalmistelussa koskevista ohjeista. Esityksestä on kuitenkin järjestetty julkinen lausuntokierros lausuntopalvelu.fi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

## 2 Nykytila ja sen arviointi

### 2.1 Ukrainan sotatoimien vaikutus kuljetusalan yrityksiin

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

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



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

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

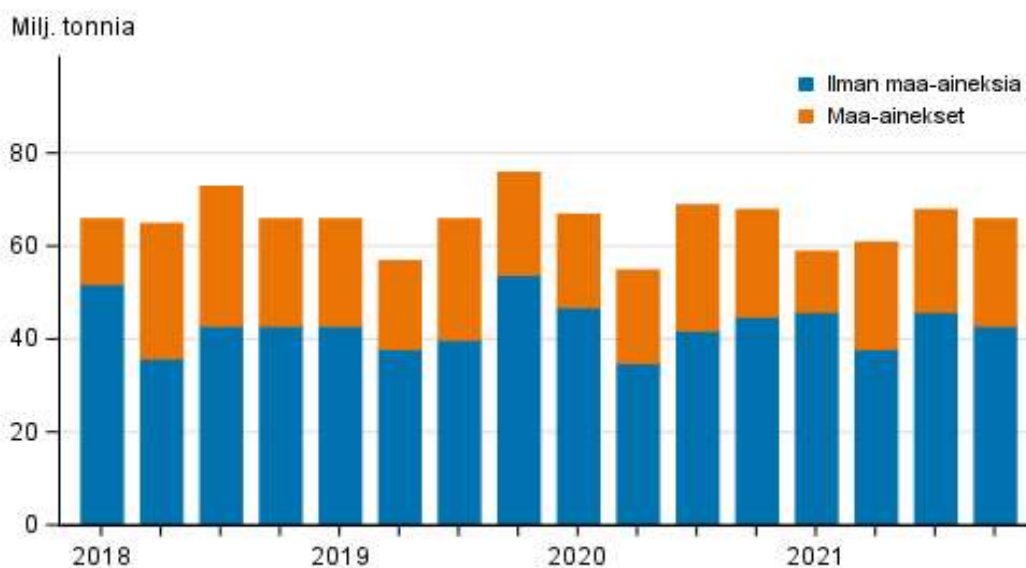
## 2.2 Maanteiden kuljetusalat: tavara- ja henkilöliikenne

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

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

## 2.3 Maantiekuljetusten kehitys

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



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

Vuoden 2021 neljännellä neljänneksellä kuorma-autojen kuljetussuorite oli 7,6 miljardia tonnikilometriä, mikä oli 3 prosenttia vähemmän kuin edeltävän vuoden vastaavalla neljänneksellä.

Kuljetussuoritteesta 94 prosenttia ajettiin ammattimaisessa liikenteessä ja 6 prosenttia yksityisessä liikenteessä.

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

#### **2.4 Maanteillä tapahtuva henkilökuljetus**

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

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

Suomessa linja-auton suurin sallittu ajonopeus on vuoden 1993 alussa voimaan tulleen ajoneuvoasetuksen mukaan pääsääntöisesti 80 km/h. Linja-auto saa kuitenkin ajaa 100 km:n tuntinopeudella, mikäli se on katsastuksessa hyväksytty käytettäväksi suuremmalla ajonopeudella, siinä on lukkiutumattomat jarrut, turvavyöt kaikilla istumapaikoilla ja 100 km/h:n tunnus auton takaosassa eikä siinä ole seisovia matkustajia.

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

#### **2.5 Kuljetusalan sääntelystä**

Kuljetustuen hakemisen edellytyksenä on, että kuljetusalan yritys on saanut tieliikenteen kuljetusyrittäjille myönnettävän alalletuloluvan eli luvan, jonka nojalla yritys saa harjoittaa ammattimaista henkilöiden tai tavarain kuljettamista. Liikennelupia ovat tavaraliikenne-, henkilöliikenne- ja taksiliikenneluvat. Liikenneluvan hakemisen ohella ilmoittautuminen taksi- ja tavaraliikenteen harjoittajaksi on tietäen edellytyksin mahdollista.

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

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

Kuljetusyritysten polttoainetuki ei koske taksiliikennettä. Tämä johtuu siitä, että taksimatkan hinta sovitaan asiakkaan kanssa, jolloin kasvaneet kustannukset voidaan siirtää välittömästi taksimatkan hintaan. Taksiliikenne on erikseen listattu tuettaviin toimialoihin kustannustuen kauden kiertämisestä osalta. Kustannustuen tukikausi on joulukuu 2021 – helmikuu 2022.

Kuljetusalan TOL-toimialaluokituksen mukaan (H 49, Maaliikenne ja putkijohtokuljetus) relevantit toimialat olisivat:

49310 Paikallisliikenne

49391 Säännöllinen linja-autojen kaukoliikenne

49392 Linja-autojen tilausliikenne

49410 Tieliikenteen tavarankuljetus

49420 Muuttopalvelut

Yritys voisi kuitenkin myös osoittaa toimintansa kuljetusalalla esittämällä kuljetustoimintaan liittyvän liikenneluvan, sekä kuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hallinnan.

## **2.6 Tilastotietoja kuljetusalan polttoaineenkulutuksesta**

Vuoden 2019 käytetyn polttoaineen tilastojen perusteella voidaan todeta, että kuljetusalan dieselpolttoaineen käyttö oli noin 2 miljardia litraa, joka koostui seuraavista komponenteista: pakettiautot 366 246, linja-autot 207 322, kuorma-autot ilman perävaunua 517 211 ja perävaunulliset kuorma-autot 922 154 tuhatta litraa. Tavara- ja henkilökuljetuksissa muiden energiamuotojen (benssiini, kaasu, sähkö) oli siinä määrin marginaalinen, että tukijärjestelmä on järkevintä luoda nimenomaan dieselin kustannuksien kompensoimiseksi. (Lähde: VTT 2019)

## **2.7 Kuljetusalan kustannusindeksit**

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

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

## **2.8 Huoltovarmuus**

Kuljetusyrityksillä on keskeinen rooli osana Suomen huoltovarmuuden hoitamista. Huoltovarmuudella tässä yhteydessä tarkoitetaan kykyä ylläpitää kuljetuspalveluita, jotka ovat välttämättömiä yhteiskunnan toimivuuden ja turvallisuuden sekä väestön elinolojen ja maanpuolustuksen turvaamiseksi vakavissa häiriöissä ja poikkeusoloissa. Huoltovarmuuden näkökulmasta kuljetusalalle halutaan varmistaa valtakunnallisesta, alueellisesta ja paikallisesta kuljetusjärjestelmästä muodostuva, koko valtakunnan kattava kuljetusjärjestelmä. Yhteistyö tapahtuu siten, että viranomaiset kartoittavat häiriöt ja riskit yhteiskunnan kannalta, priorisoivat tarvittavat toimen-

piteet ja turvaavat toimintaedellytykset poikkeustilanteissa. Kuljetusyritysten tulee valmistautua omaa toimintaansa uhkaaviin riskeihin, häiriöiden vaikutusten eliminointiin ja vaihtoehtoisten toimintatapojen käyttöönnottoon.

## 2.9 Finnveran tukimuodot

### 2.9.1 Finnveran lainat ja takaukset

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

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

### 2.10 Kustannustuki

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

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

## 3 Tavoitteet

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



kuljetusalasta. Tavoitteena on kuitenkin myös tuen lyhytaikaisuus ja määräaikaisuus, jotta varmistetaan sen kohdentuminen juuri Ukrainan sodan aiheuttamasta kustannuskriisistä kärsiville yrityksille.

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kuljetusalan yritysten polttoainetuista.

Kuljetusalan yritysten polttoainetuen tavoitteena on, että tuki kohdistuu Ukrainan kriisin johdosta aiheutuneesta polttonesteiden äkillisestä hinnannoususta kärsineille yrityksille kohdistuen sellaisiin kasvaneisiin polttonestekuluihin, joille on tyypillistä, että ne eivät välittömästi joustaviksi ole välittömästi siirrettävissä asiakashintoihin.

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

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

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

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

#### **4.1.1 Tuen valmistelun lähtökohdat**

Valtioneuvoston valmiustyöryhmän linjausten perusteella kuljetusalalle luotaisiin kustannustuen tyyppinen tuki. Alkuperäinen kustannustuki perustui Vesa Vihriälän työryhmän esitykseen 8.5.2020. Työryhmän mallissa ollut kaava määrittäisi yrityksen saaman tuen kahdelta kuukaudelta.

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

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

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

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

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

| <b>Miten yleisiä isot hintaloikat (verrattuna edelliseen kuukauteen) ovat?</b> |               |       |             |
|--|---------------|-------|-------------|
| <b>Ajanjaksolla 1988/01 - 2022/01</b>  |               |       |             |
| 95 hinta noussut yli 15% edellisestä kuusta                                    | 0 kuukautena  | 0,0 % | kuukausista |
| Diesel hinta noussut yli 15% edellisestä kuusta                                | 1 kuukautena  | 0,2 % | kuukausista |
| 95 hinta noussut yli 10% edellisestä kuusta                                    | 5 kuukautena  | 1,2 % | kuukausista |
| Diesel hinta noussut yli 10% edellisestä kuusta                                | 5 kuukautena  | 1,2 % | kuukausista |
| 95 hinta noussut yli 5% edellisestä kuusta                                     | 31 kuukautena | 7,6 % | kuukausista |
| Diesel hinta noussut yli 5% edellisestä kuusta                                 | 29 kuukautena | 7,1 % | kuukausista |
| Kuukausia ajanjaksolla yhteensä  | 409           |       |             |

Dieselpolttoaineen hinnan vaihtelut, merkittävät muutokset (lähde: Tilastokeskus)

#### 4.1.2 Polttoainetuen laskentakaava

Hallituksen esitys laiksi kuljetusalan määräaikaisesta polttoainetuesta on valmisteltu seuraavia periaatteita noudattaen. Kuljetusalan määräaikaisen polttoainetuen laskentakaava olisi laissa määritellyllä tavalla prosenttiosuus dieselpolttoaineen kustannuksista.

Tuen keskeiset elementit olisivat seuraavat:

Tukijakso:

- helmi-, maaliskuu, huhtikuu 2022

Tukiperusteet:

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

Laskukaava sovellettavalle korvaukselle perustuisi seuraaviin oletuksiin, joita erilaiset valmistelun aikana saadut tiedot alan toiminnasta tukevat. Polttoaineen hinnannousu on tyypillisesti alalla käytetty hinnannousuperuste, mutta hinnannousu asiakkaalle ei välttämättä tapahdu välittömästi, vaan edellyttää asiakkaan suostumusta ja voi yritysten sopimuksista riippuen edellyttää neuvotteluvaihetta. Eri yritysten sopimusten tarkka läpikäynti ei ole mahdollista, mutta esimerkiksi SKAL:n tuottaman barometriaineiston perusteella voidaan pitää varsin todennäköisenä, että noin kolmannes yrityksistä voi siirtää hinnannousun miltei välittömästi asiakashintaan, seuraava kolmannes onnistuu siinä neuvottelujen jälkeen, mutta viimeiselle kolmannekselle hinnan siirrosta voi aiheutua pidempiaikainen kysymys.

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

Lisäoletus on, että polttoaineiden historiallisen hinnannousun perusteella voidaan normaalina kaupallisena riskinä pitää max. 10 prosentin hinnannousua kuukaudessa.

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

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

Tukikausi on helmi-huhtikuu. Helmikuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi siten puolet tammikuun hinnannoususta  $0.5 \times 9$  snt. + helmikuun hinnannousu 8 snt., eli yhteensä 12.5 snt. Maaliskuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi  $0.5 \times 8$  snt. + 43 snt., eli yhteensä 47 snt. Huhtikuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi  $0.5 \times 43 - 11$  snt. eli yhteensä 10.5 snt.

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

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

#### 4.1.3 Vaihtoehtoiset laskentatavat

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

#### 4.1.4 Tuen maksaminen

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

Tukea, jonka laskennallinen suuruus olisi alle 500 euroa, ei maksettaisi.

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

### 4.2 Vaikutukset yrityksiin ja työllisyyteen

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

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

### 4.3 Vaikutukset valtiontalouteen

Vuoden 2022 toisessa lisätalousarviossa momentille 32.40.43 (Yritysten kustannustuki) esitetään 75 miljoonan euron määrärahaa.

### 4.4 Vaikutukset viranomaisiin

Valtiokonttorille esitetään 2 miljoonan euron määrärahaa kuljetusalan polttoainetuen käsittelyn järjestämiseen.

## 5 Lausuntopalaute

Lausuntokierros toteutettiin lausuntopalaute.fi -palvelussa XX. – XX.X.2022. Lausuntoja tuli määräajassa XX kappaletta.

[Lausuntopalaute lisätään myöhemmin.]

## 6 Säännöskohtaiset perustelut

### 1 §. Soveltamisala.

*1 momentti.* Tämä laki koskee kuljetusalan yrityksille Ukrainan sotatilanteen aiheuttaman polttoainoiden hinnannousun osittaiseksi korvaamiseksi myönnettävää määräaikaista valtiontukea, jonka Euroopan komissio on erillisen ilmoituksen perusteella hyväksynyt sisämarkkinoille soveltuvaksi.

Yrityksen käsite olisi sama kuin EU:n kilpailuoikeudessa. Sekä yrityksen että taloudellisen toiminnan käsitteet ovat EU-oikeudessa laajat. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yrityksiä ovat kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta tai rahoitustavasta. Ratkaisevaa arvioinnissa on harjoitettavan toiminnan luonne. Taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita ja palveluja tarjotaan tietyillä markkinoilla. Myös voittoa tavoittelemattomat yksiköt, kuten yhdistykset ja säätiöt, sekä luonnolliset henkilöt, voivat harjoittaa taloudellista toimintaa.

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

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

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

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

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

*1 momentti.* Tukea voisi hakemuksesta saada kuljetusalalla toimiva yritys, jolla on voimassa oleva liikennelupa ja hallinnassaan kuljetustoiminnassa tarvittava, ammattikäyttöön rekisteröity ajoneuvo. Tuki ei kuitenkaan koskisi taksiliikennettä, sillä taksikuljetusten hinnoittelu mahdollistaa kustannusten nousun nopean siirron asiakashintaan. Tuen myöntäisi valtion talousarvion asettamissa rajoissa Valtiokonttori.

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

*2 momentti.* Tuen piiriin kuuluisivat seuraavat, TOL 2008 toimialaluokituksen mukaiset toimialat:

49310 Paikallisliikenne

49391 Säännöllinen linja-autojen kaukoliikenne

49392 Linja-autojen tilausliikenne

49410 Tieliikenteen tavarankuljetus

49420 Muuttopalvelut

*3 momentti.* Yritys, joka täyttäisi 1 momentin edellytykset, mutta jonka päätoimiala ei kuuluisi listattuihin toimialoihin, voisi osoittaa toimintansa kuljetusalalla myös muulla tavalla.

*4 momentti.* Yritys ilmoittaisi 1 päivän helmikuuta ja 30 päivän huhtikuuta 2022 välisellä ajalla (tukikausi) ostetun, luvanvaraiseen kuljetustoimintaan käytetyn dieselpolttoaineen kustannuksen ilman arvonlisäveroa. Valtiokonttori voisi myöntää yritykselle hakemuksesta kuljetusalan polttoainetukea jäljempänä säädetyllä tavalla, jos yritystä ei koskisi mikään 4 §:ssä säädetystä polttoainetuen myöntämisen esteistä

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

**3 §. Tuen määräytymisperusteet.**

*1 momentti.* Yritykselle voitaisiin myöntää kuljetusalan polttoainetukea 5 prosenttia 1 päivänä helmikuuta ja 30 päivänä huhtikuuta 2022 välisenä aikana, nämä päivät mukaan lukien, yrityksen ostaman dieselpolttoaineen kustannuksista ilman arvonlisäveroa. Tuen konsernikohtainen enimmäismäärä on 400 000 euroa.

Korvauseruste olisi 5 prosenttia ostetun dieselpolttoaineen kokonaiskustannuksista tukikautta kohti. Tarkasteltavia tekijöitä olisivat keskimääräisten dieselpolttoainekustannusten hinnan nousu jaksolla 2–4/2022, sekä ostetun dieselpolttoaineen kustannus tukikaudella.

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

Kuukausittaiset hinnannousut alkuvuodesta 2022 olivat seuraavat:

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

Helmikuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi siten puolet tammikuun hinnannoususta  $0.5 \times 9$  snt. + helmikuun hinnannousu 8 snt., eli yhteensä 12.5 snt. Maaliskuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi  $0.5 \times 8$  snt. + 43 snt., eli yhteensä 47 snt. Huhtikuussa yrityksiä rasittava hinnannousu olisi  $0.5 \times 43 - 11$  snt. eli yhteensä 10.5 snt.

Tämä mekanismi perustuisi edellä yleisperusteluissa (3.1.2. Polttoainetuen laskentakaava) kerrottuihin olettamiin. Hinnannousun voidaan varsin luotettavasti olettaa siirtyvän asiakashintaan kahden kuukauden kuluessa, jolloin ensimmäisenä kuukautena keskimäärin puolet hinnannoususta on saatu siirrettyä asiakashintaan.

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

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

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

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

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

Vaikeuksissa olevalla yrityksellä tarkoitetaan EU:n yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitettua yritystä. Määritelmän mukaan yrityksen katsotaan olevan vaikeuksissa, jos a) se on menettänyt yli puolet osakepääomastaan (yhtiöt, jonka osakkaiden vastuu on rajoitettu), b) se on menettänyt yli puolet tilinpäätöksen mukaisista omista varoistaan kertyneiden tappioiden vuoksi (yhtiöt, joissa ainakaan joidenkin osakkaiden vastuuta yhtiön velasta ei ole rajattu), c) yritys on yleistäytöntöönpanomenettelyn kohteena, d) yritys on saanut pelastamistu-

kea eikä ole vielä maksanut lainaa takaisin tai lopettanut takausta, tai on saanut rakenneuudistustukea ja on vielä rakenneuudistussuunnitelman kohteena, e) muun kuin pk-yrityksen velkaantumisaste on kahden viime vuoden ajan ollut yli 7,5 ja käyttökateen suhde nettorahoituskuluihin ollut alle 1,0. Alle 3-vuotiaisiin pk-yrityksiin sovelletaan vain c)-kohtaa.

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

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

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

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

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

Pykälän 2 momentin 5 kohdassa säädettäisiin verotusta koskevien laiminlyöntien lisäksi, että konkurssi estäisi tuen myöntämisen. Tukea ei myönnettäisi, jos yritys on asetettu konkurssiin



tai yrityssaneeraukseen tai sillä on vireillä tuomioistuimessa konkurssiin tai yrityssaneeraukseen asettamista koskeva asia.

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

*2. momentti.* Valtiokonttori myöntäisi tuen ensi sijassa hakemuksessa ilmoitettujen tietojen perusteella, Traficomista saatujen yritystä ja ajoneuvokalustoa koskevien tietojen sekä Tilastokeskuksesta saadun, polttoaineiden keskimääräisiä hintoja koskevien tietojen perusteella. Yrityksen olisi esitettävä hakemuksessaan tuen myöntämiseksi ja maksamiseksi välttämättömät tiedot ja selvitykset tuenhakukaudelta. Yrityksen olisi esitettävä hakemuksessaan tuen käsittelemiseksi riittävät tiedot ostetun polttoaineen kustannuksista, tiedot jo myönnettyistä muista Ukrainapuuteohjelman (EU 2022/C 131 I/01) mukaisista valtion tuista, mahdollisista korvauksista, jotka perustuvat yksityisiin vakuutuksiin, sekä siitä että sillä ei ole tämän lain 4 §:n 1 momentissa tarkoitettuja taloudellisia vaikeuksia.

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

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

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

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

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

**8 §. Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen viranomaisten kesken.**

*1 momentti.* Valtiokonttorilla olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada muilta viranomaisilta tukihakemusten käsittelemiseksi ja tarkastamiseksi välttämättömiä tietoja valtionavustuslain 31 § nojalla.

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

- 1) verotusta koskevan ilmoittamisvelvollisuuden laiminlyönnit;
- 2) Verohallinnon ylläpitämässä ennakkoperintärekisterissä olevat merkinnät;
- 3) tiedot Verohallinnon ylläpitämästä verovelkarekisteristä;
- 4) verovelka, joka on lähetetty perittäväksi ulosottoin;
- 5) tiedot voimassaolevista liikenneluvista ja hallinnassa olevista ajoneuvoista sekä
- 6) muut kuin 1—4 kohdassa tarkoitetut tuen myöntämiseksi, maksamiseksi ja valvomiseksi välttämättömät tiedot Verohallinnolta ja Traficomilta.

**9 §. Tuen määrään perustuva rajoitus varojenjaolle.** Yritykselle tämän lain nojalla myönnetyn tuen määrä vähentäisi päätyvältä tilikaudelta laadittavassa tilinpäätöksessä varojenjakoön käytettävissä olevaa vapaata omaa pääomaa, jollei yritys palauta saamaansa tukea valtiolle ennen tilinpäätöksen vahvistamista.

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

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

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

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

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

**11 §. Avustusrikokset.** Kysymyksessä olevaa tukea tulisi pitää rikoslain rikoksia julkista taloutta vastaan koskevan 29 luvun 9 §:n määritelmäsäännöksen 2 momentissa tarkoitettuna avustuksena. Luvun 5 §:n avustuspetosta ja muitakin avustusrikoksia koskevat rangaistussäännökset

voisivat siten tulla sovellettaviksi laissa tarkoitettua tukea koskeviin mahdollisiin väärinkäytöksiin. Tämän vuoksi olisi perusteltua sisällyttää lakiin viittaussäännös näihin rikoslain rangaistussäännöksiin.

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

## **7 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

## **8 Suhde muihin esityksiin**

### **8.1 Suhde talousarvioesitykseen**

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

## **9 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys**

### *Lain soveltamisala – yhdenvertaisuus*

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

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

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

Tuki kohdistuu kuljetusalaan, koska sen merkitys on arvioitu merkittäväksi yhteiskunnan toimintojen ja huoltovarmuuden ylläpitämisen takia. Tuki kohdistuu ainoastaan lyhyehkölle tukikaudella siitä syystä, että yrityksillä on keskimäärin kuukauden tai viimeistään kahden kuukauden aikana hyvät mahdollisuudet siirtää hinnannousu asiakashintoihinsa.

Yrityksen määritelmä valtioneuvostojärjestelmällinen määritelmä jäisi ennalleen. Jos yritys toimii konsernimuotoisesti, tarkoitetaan yrityksellä koko konsernia.

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

*Ahvenanmaa*

Esityksessä ehdotetaan kuljetusalan määräaikaisen polttoainetuen soveltamista Ahvenanmaalla toimiviin yrityksiin.

#### *Henkilötietojen suoja*

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

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

#### *Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### kuljetusalan yritysten määräaikaisesta polttoainetuesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

##### *Soveltamisala*

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

Polttoainetukeen sovelletaan lisäksi valtionavustuslakia (2001/688).

#### 2 §

##### *Kuljetusalan määräaikaisen polttoainetuen myöntämisen yleiset edellytykset*

Kuljetusalalla toimiva yritys, jolla on voimassa oleva liikennelupa ja hallinnassaan kuljetustoiminnassa tarvittava ammattikäyttöön rekisteröity ajoneuvo, voi hakemuksesta saada polttoainetukea. Tuki ei koske taksiliikennettä. Tuen myöntää valtion talousarvion rajoissa valtiokonttori.

Tuen piiriin kuuluvat seuraavat TOL2008 luokituksen mukaiset kuljetussektorin toimialat:

- 49310 Paikallisliikenne
- 49391 Säännöllinen linja-autojen kaukoliikenne
- 49392 Linja-autojen tilausliikenne
- 49410 Tieliikenteen tavarankuljetus
- 49420 Muuttopalvelut

Yritys, joka täyttää 1 momentin edellytykset, mutta jonka päätoimiala ei kuulu listattuihin toimialoihin, voi osoittaa toimintansa kuljetusalalla myös muulla tavalla.

Yritys ilmoittaa 1 päivän helmikuuta ja 30 päivän huhtikuuta 2022 välisellä ajalla (*tukikausi*) ostetun, luvanvaraiseen kuljetustoimintaan käytetyn dieselpolttoaineen kustannuksen ilman arvonlisäveroa. Valtiokonttori voi myöntää yritykselle hakemuksesta kuljetusalan polttoainetukea jäljempänä säädetyllä tavalla, jos yritystä ei koske mikään 4 §:ssä säädetystä polttoainetuen myöntämisen esteistä.

#### 3 §

##### *Tuen määrätymisperusteet*

Yritykselle voidaan myöntää kuljetusalan polttoainetukea 5 prosenttia 1 päivänä helmikuuta ja 30 päivänä huhtikuuta 2022 välisenä aikana, nämä päivät mukaan lukien, yrityksen ostaman dieselpolttoaineen kustannuksista ilman arvonlisäveroa. Tuen konsernikohtainen enimmäismäärä on 400 000 euroa.

#### 4 §

### *Tuen myöntämisen esteet*

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

Tukea ei myönnetä myöskään, jos:

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

### 5 §

#### *Tuen hakeminen*

Hakemus tuen saamiseksi tulee tehdä Valtiokonttorille aikaisintaan 1 päivänä marraskuuta 2022 ja viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2022.

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

- 1) tuen myöntämisen edellyttämistä dieselpolttoainekustannuksista;
- 2) jo myönnettyistä EU:n Ukrainapuuteohjelman (EU 2022/C 131 I/01) mukaisista valtion tuista;
- 3) että sillä ei ole 4 §:n 1 momentissa tarkoitettuja taloudellisia vaikeuksia.

### 6 §

#### *Hakemuksen käsittely ja päätöksenteko*

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

### 7 §

#### *Muutoksenhaku*

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

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

### 8 §

#### *Salassa pidettävien tietojen luovuttaminen viranomaisten kesken*

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

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

- 1) verotusta koskevan ilmoittamisvelvollisuuden laiminlyönnit;
- 2) Verohallinnon ylläpitämässä ennakkoperintärekisterissä olevat merkinnät;
- 3) tiedot Verohallinnon ylläpitämästä verovelkarekisteristä;
- 4) verovelka, joka on lähetetty perittäväksi ulosottoihin;
- 5) tiedot voimassaolevista liikenneluvista ja hallinnassa olevista ajoneuvoista sekä
- 6) muut kuin 1—4 kohdassa tarkoitetut tuen myöntämiseksi, maksamiseksi ja valvomiseksi välttämättömät tiedot Verohallinnolta ja Traficomilta.

## 9 §

### *Tuen määrään perustuva rajoitus varojenjaolle*

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

## 10 §

### *Viranomaistehtävät*

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

## 11 §

### *Avustusrikokset*

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

## 12 §

### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

---

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

Elinkeinoministeri Mika Lintilä