

# KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

**Yrittäjä**

4/2008  
Toukokuu

## Mikael Silvennoinen johtaa Pohjola Pankkia

s. 10

Logistiikka-  
seminaareissa  
esillä  
väylät ja  
strategiat

ss. 18–21



Yritysrahoitus ja vakuuttaminen

**SKAL**

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka



14

**Janne Jumppanen, LVK:**  
Ammattiliikenne tuntee vastuunsa vakuuttamisessa.



22

**Kuljetusliike J. Laaksossa on räjähtävää energiaa.**



24

**Outi Mäkelän ensimmäinen vuosi eduskunnassa.**



34

**Dosentti Jari Ala-Ilomäki on VetKun puheenjohtaja.**

## Sisältö

<b>Pääkirjoitus:</b> ..... 5	DAF FAD CF85.510 8x4: Imperiumin vastaisku 30
Pelitila laajenee kun EU yhtenäistyy	Vanajaa muisteltiin Hämeenlinnassa
<b>Toimitusjohtajalta:</b> ..... 7	60 vuotta legendan syntymästä ..... 32
LOGTERMS – eikö totta! ..... 7	VetKun puheenjohtajana kaikkia taitojaan saa käyttää ja kehittää ..... 34
<b>Ajassa</b> ..... 8	Volvo Trucks tehostaa palvelujaan Suomessa
<b>Yritysrahoitus ja vakuuttaminen</b> ..... 10	Lähiaikojen investoinnit yli 50 miljoonaa euroa! ..... 36
Pohjola Pankki syntyi ..... 10	Etanolin rooli biopolttoaineiden joukossa
Vakuutuspalveluiden Ideariihen tuloksia .... 12	Vaihtoehdoksi vai korvaajaksi? ..... 38
Ohjeita riskienhallintaan ..... 12	Uudessa eläinkuljetusajoneuvossa yhdistyy Kuljetuksen tehokkuus ja eläinten hyvinvointi ..... 40
Vakuutusmaksujen yhtenäistämällä Tasapuolisuutta tavaraliikenteeseen .... 14	<b>Ristimäki</b> ..... 41
Suoritealayhdistykset koolla Leppävirralla Kustannukset ja tulevaisuus keskusteluttivat ..... 16	Ilmarisesta rahoitusta kuljetusyritykselle ..... 42
Logistics 2008 ..... 18	Svensk Resumé ..... 45
Kuljetuslogistiikan verkostot ja kilpailukyky -seminaari selvitti alan toiveita ja uhkia .... 20	<b>Parhaat Palvelut 2008</b> ..... 48
Räjähtävää energiaa Lähikuvassa Kuljetusliike J. Laakso Oy ..... 22	<b>Turvanurkka</b> ..... 50
Kansanedustaja Outi Mäkelä: Haluan säilyttää kirkassilmäisytyeni politiikassa ..... 24	SKAL-Asianajorengas ..... 50
Hyundai H-1 2.5 CRDi GLS Paluu tulevaisuuteen ..... 26	Tulevia tapahtumia ..... 51
Opel Vivaro 2.0 CDTI Platinum Korostettu painos ..... 26	Liittokokous Tampereella 6.-7.6.2008 Puheenjohtajisto valitaan liittokokouksessa ..... 52
Kuljetusalan matematiikan lyhyt oppimäärä tien päällä ..... 27	<b>SKAL kouluttaa</b> ..... 54
<b>Tutkittua:</b> Liikenneturvallisuus koko toimitusketjun vastuulla ..... 27	<b>SKAL-tapahtumia</b> ..... 55
Puunkuormaustaidot puntaroidaan jo 23. kerran! Karsintaa 27 paikkakunnalla – finaali liittokokouksaattona ..... 28	Uutisia ..... 59
	Yhteistyöjäsenet ..... 60
	<b>www.skal.fi</b> ..... 61
	<b>Ajankuva</b> ..... 63
	Nimityksiä ..... 64
	Onnittelemme ..... 65
	<b>Profiili</b> ..... 66

**Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti**

**Julkaisija:** SKAL Kustannus Oy

**Toimitus**

päätöimittäjä Pasi Moiso  
toimituspäällikkö Anneli Similä  
viestintäsihteeri Ulla Eskelinen  
toimitus@skal.fi tai  
etunimi.sukunimi@skal.fi

**Toimituksen osoite**

Nuijamiestentie 7  
00400 Helsinki  
puh. (09) 478 999  
fax (09) 587 8520

**Vakituiset avustajat**

Olli Blomberg  
Kari Sautero

**Ilmoitusmarkkinointi**

Suomen Media-Kamari Oy  
www.media-kamari.fi  
Aune Autio  
Matti Karppanen  
Pisteensaari 4  
03100 Nummela  
puh. (09) 2238 5615  
fax (09) 222 6515  
etunimi.sukunimi@media-kamari.fi

**Ilmoitustrafiikka**

ilari.luhtavaara@newattitude.fi

**Ulkoasu**

New Attitude Oy  
ilari.luhtavaara@newattitude.fi

**Painopaikka**

Painotalo Auranen Oy  
Forssa 2008

Keskimääräinen painos  
10 000 kpl  
LT-levikki 8 423 kpl 2007

Aikakauslehtien liiton jäsen  
ISSN 1236-066X



## Pelitila laajenee kun EU yhtenäistyy

Vapusta lukien Suomen kansalliset kuljetusmarkkinat avautuivat puolelle tusinalle uusia EU-jäsenmaita. Baltiasta, Puolasta, Unkarista ja Tsekistä tai Slovakiasta kotoisin olevat kuljetusyri-tykset voivat siten tilapäisesti suorittaa sisäisiä kabotaasikuljetuksia Suomessa. SKAL on kantanut asiasta erityistä huolta, sillä vaikka mainitut maat ovat olleet jo neljä vuotta Euroopan unionin jäsenenä, on niillä vielä vähintään toinen mokoma jäljellä kuroakseen kustannuseron umpeen vanhoihin EU15-jäsenmaihiin nähden. Alemman kustannustason myötä kyetään myös huokeampiin palveluhintoihin, mutta koska katteet kuljetusalalla ovat jo muutoinkin olemattomat, eivät markkinamme enää millään kestä lisää hintakilpailua. Kun kansantalouden kasvun povataan hiipuvan ainakin pariaksi seuraavaksi vuodeksi, on syntyneessä yhtälössä setvimistä.

Kabotaasin valvonta on koko vyyhdin ydin. Viranomaisten on kyettävä riittävällä valvonnalla takaamaan se, että toisesta jäsenmaasta tullaan suorittamaan vain tilapäisiä kotimaankuljetuksia. Uudet kabotaasiliikennettä koskevat ja tilannetta selkeyttävät EU-säädökset ovat onneksi parahultaisesti Brysselin lainsäädäntöputkessa. EU-parlamentti on oman osu- tensa jo lähes hoidellut ja vieläpä aivan mallikkaasti. Toiselta lainsäädäntöelimeltä eli ministerineuvostolta odotetaan nyt ryhtiä ja asian kiirehtimistä siten, että uudet selkeämmät pelisäännöt saataisiin voimaan jo ensi vuoden alusta.

EU-parlamentin nopea ja suoraselkäinen toi- minta kabotaasi-asiassa onkin myönteinen viesti. On ensiarvoisen tärkeää, että Brys- selin parlamentti toimii ja on dynaa- minen, sillä vain siten se voi osoittaa olevansa lisääntyvän valtansa arvoi- nen. Jäsenmaat ovat tämän vuoden kuluessa päättämässä nk. Lissabo- nin sopimuksesta, jolla Euroopan parlamentin toimivalta tulee kasva- maan erityisesti lainsäätäjänä.

Lissabonin sopimuksella uudiste- taan muutoinkin Euroopan unionia varsin näkyvin toimin. Sopimuksen

nojalla EU:sta tulee itsellisempi oikeushenkilö, joka esiintyy yhtenäisenä kokonaisuutena kansainvälisissä suhteissa selvästi nykyistä laajemmin.

Vaikka jäsenmaat siirtävät Lissabonin sopimuksel- la Brysseliin yhä lisää kansallista toimi- ja päätäntä- valtaansa, ei EU:sta kuitenkaan ole tulossa liittovaltio sanan perinteisessä merkityksessä. Unionin on edel- leenkin määrä noudattaa järkähtämättä periaatteita, joiden mukaan EU edustaa jäsenmaidensa ja niiden kansalaisten tahtoa. Tätä tukee kansallisten parla- menttien roolin korostaminen. Jatkossa jäsenmaiden omat kansanedustuslaitokset voivat jopa porukalla näyttää punaista korttia EU-tason lainsäädäntöhank- keelle. Tämän toissijaisuusperiaatteen mukaan myös Suomen eduskunnalle syntyy suora vaikutusmahdol- lisuus EU-päätöksentekoon.

EU kehittyä ja uudistuu. Suomen on parempi olla mukana kärkiryhmässä vetämässä laajenevalle peli- kentälle rajoja kuin kurkkia vilttiketjussa vaihtopen- kin takana. Siksi kevään 2009 Euroopan parlamen- tin vaaleissa suomalaisten on syytä aktivoitua aivan toisella tavoin kuin aiemmilla kerroilla.



Pasi Moisio



## LOGTERMS – eikö totta!

Väitetään, ettei suutarin lapsilla ole kenkiä. Jos tällä tarkoitetaan kuljetusalaa ja kuljetussopimuksia, en oikein tohdi vastaan väittää. Maanteiden tavarankuljetuksesta puuttuvat vakiintuneet kauppatavat tai yleiset kuljetusehdot, joihin voisi vedota kahdenkeskisen sopimuksen puuttuessa. Jokaisen kuljetusyrityksen on yhä itse suojattava omat jalkansa kirjallisella kuljetussopimuksella.

Toki huolettomallekin kuljetusyritykselle laki tarjoaa suojan, eli yhden koon kalossit jalkojen kastumista vastaan. Tiekuljetussopimuslaki on laadittu kuljetusyrityksen suojaksi, jos kuljetettava tavara matkan aikana häviää tai vahingoittuu, tai jos toimitus viivästyy. Pakottavaa lakia ankarammasta kuljetusyrityksen vastuusta ei edes voi sopia toisin. Valitettavasti vain kuljetusyritys itse puhkoo reikiä kalosseihin ja luopuu asiakkaan hyväksi syyttä suotta lain suojasta.

Lakia paremman ja täydemmän suojan kuljetusyritys saavuttaa asiakkaan kanssa solmittavalla kuljetussopimuksella. Laki on niin suppea, ettei se ota kantaa rahtimaksun suuruuteen tai sen korotustarpeisiin. Eikä laki tunne lainkaan muita logistisia palveluita kuin kuljettamisen. Kirjallinen sopimus, joka luo ennustettavuutta ja jatkuvuutta, on myös asiakkaan etu.

Tavarankuljetuksella on kulttuurikuilu matkustajaliikenteeseen nähden ja toista peninkulmaa matkaa tavarakauppaan ja huolintaan. Jos polttoaineen hinta nousee, laiva- tai lentoyhtiöltä saa oitis polttoainelaskun. Tavarakaupan tarpeisiin on Kansainvälinen

kauppakamari jo yli 70 vuotta sitten luonut Incoterms-toimitusehdot, joiden mukaan määräytyvät tavarantoimittajan ja myyjän velvoitteet sekä tavaraa koskeva vaaranvastuu. Huolinnassa on käytössä Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset PSYM-määräykset, jotka määrittelevät huolitsijan ja toimeksiantajan oikeudet ja velvollisuudet.

Nyt on korkea aika kaventaa kulttuurieroja. SKAL on valmistellut huolella yleisiä kuljetusehtoja, jotka turvaavat kuljetusyrityksen aseman lakia paremmin. Nämä LOGTERMS-ehdot lanseerataan Tampereen liittokokouksen yhteydessä kesäkuussa julkisuuteen ja sen jälkeen ne odottavat käyttäjiään. Kun ehdot saadaan kunkin yksittäisen kuljetussopimuksen osaksi, ne alkavat vakiintua. Lopulta kyseisiin ehtoihin voidaan kuljetusyritysten turvaksi vedota yleisenä kauppatapana silloinkin, kun jostain syystä kirjallinen kuljetussopimus on jäänyt kiireessä tekemättä.

Sanotaan myös, että ”Ei se tapojansa paranna, joka ei mieltänsä pahoita”. Tätäkään väitettä en vääräksi vanno, mutta miksi kaikki on opittava kantaan kautta? Helpompi olisi ottaa heti käyttöön LOGTERMS-ehdot, eikö totta!



*Iiro Lehtonen*





# Pohjola Pankki syntyi

– A-Vakuutus on hyvä yhtiö, jolla on hyviä asiakkaita, sanoo Pohjola Pankin toimitusjohtaja ja A-Vakuutuksen hallituksen puheenjohtaja **Mikael Silvennoinen**.



■ Pohjola-konserniin kuuluvat emoyhtiö Pohjola Pankki Oyj ja sen tytäryhtiöt. Konsernissa työskentelee yli 3 000 ihmistä. Merkittävimmät liiketoimintaa harjoittavat tytäryhtiöt ovat:

- Pohjola Vakuutus Oy
- A-Vakuutus Oy
- Vakuutusosakeyhtiö Eurooppalainen
- Pohjola Kiinteistösijoitus Oy
- Pohjola Varainhoito Oy
- Pohjola Corporate Finance Oy
- Pohjola Capital Partners Oy
- Pohjola Private Equity Funds Oy
- Seesam-vahinkovakuutusyhtiöt Baltiassa.

**M**ikael Silvennoisen haastattelu ei jätä epäselväksi sitä, minkälainen asema A-Vakuutuksella on juuri uuden nimensä käyttöönotaneessa Pohjola Pankissa. Mikael Silvennoinen tekee nimittäin selväksi sen, että A-Vakuutus on hyvä ja Pohjola Pankille tärkeä tytäryhtiö, jolla on vahva asema erilaisen kuljettamisen segmenteissä ja joka yhtiönä on saanut asiakastutkimuksissa hyvät palautteet.

– A-Vakuutus, kuten sen sisaryhtiötkin ovat tehokkaasti organisoituja ja hyvin hoidettuja yhtiöitä. OKOn ostaessa Pohjolan siirrettiin osa A-Vakuutuksen henkilöstöstä kustannus- ja tehokkuussyistä Pohjolan palvelukseen tekemään sitä taustatyötä, joka ei välttämättä näy suoraan asiakkaalle ja jolla ei haluta häiritä asiakasta. Tämä saattoi ensin herättää epäilyksiä A-Vakuutuksen asemasta Pohjola-konsernissa, mutta lähtökohtana oli nimenomaan asiakaspalvelun parantaminen ja tehostaminen suoraan asiakasrajapinnassa, Mikael Silvennoinen vakuuttaa.

– SKAL ja A-Vakuutus ovat nyt perustaneet työryhmän, jonka tehtävänä on ideoida ja kehittää yhdessä asiakaskunnan kanssa uusia vakuutuspalveluja. Tämä on mielestäni hyvä ja fiksua tapaa kehittää vakuutuksia ammattiliikenteen tarpeisiin ja olennaista on, että kuljetusyrittäjät ovat mukana tässä ideoinnissa. Arvostamme myös kovasti SKAL:n ja toimitusjohtaja **Iiro Lehtosen** aktiivisuutta tässä asiassa.

### Yhdistyminen on ollut iso työmaa

Entinen OKO on nyt siis nimeltään Pohjola Pankki. Reilun parin vuoden

*Olennaista on, että kuljetusyrittäjätkin voivat osallistua ammattiliikenteen vakuutusten kehittämiseen.*

takainen OKOn ja Pohjolan kauppa huipentui maaliskuussa yhteisen nimen käyttöönottoon.

– Iso työmaa, monipuolinen ja hauskakin prosessi, kuvailee Mikael Silvennoinen OKOn ja Pohjolan yhdistymistä.

– Olennaista on kuitenkin se, miltä yhdistyminen näyttää asiakkaalle. Tähän liittyvät myös tapahtuneet nimenmuutokset. Sinivalkoinen Pohjolan logo tulee vielä näkyään yhdistetyissä osuuspankkien ja Pohjolan konttoreissa, jotta asiakas erottaa, missä saa vakuutuspalvelua ja missä on pelkkä pankki. Konsernin nimenmuutokset, vakuutus- ja pankkikonttorien yhdistäminen sekä tuotebrändiratkaisut ovat kaikki tätä yhdistelyä, eli asiakasta on yritetty ajatella useasta eri näkökulmasta.

Tulosta on myös syntynyt. Eurot ja asiakasmäärien kasvu osoittavat, että yhdistyminen on kannattanut.

Pohjola Pankin asema on vahva. Se on toiseksi suurin yritys pankki Suomessa, jolla pääasiakasryhmänä ovat suuret ja keskiuuret asiakkaat. Maksutuloilla mitattuna Pohjola oli suurin vakuutusyhtiö Suomessa viime vuonna.



Mikael Silvennoisen mukaan tavoiteltavaa kuitenkin vielä on. Kotitalouksien vakuuttajana Pohjola oli sijalla kolme viime vuonna.

– Yhteistyö osuuspankkien kanssa on meille tällä sektorilla loistava kasvun mahdollisuus. Esimerkiksi pieneltä tuntuva maa- ja metsätalousssektori on potentiaalina suuri, koska osuuspankit rahoittavat tätä sektoria noin 2/3-osuudella. Olemmekin jo viime vuoden aikana vahvistaneet asemaamme tämän sektorin vakuuttajana ja kehittäneet sille uutta palvelutarjontaa. Tavoitteiden saavuttamiseksi kotitalouksien vakuuttajana läheinen yhteistyö osuuspankkien kanssa onkin tärkein voimavaramme.

– Jotta taas voisimme vahvistaa asemaamme yritys pankkina sekä pitää vahvan asemamme vakuutusyhtiönä, on tärkeintä niin hyvä ja sujuva palveluprosessi ja päätöksenteko kuin mahdollista. Tämä taas perustuu asiakasläheisyyteen ja hyvään asiakastuntemukseen.

### Ammattiliikenteessä pidettävä omat vakuutusmaksut

Mikael Silvennoisen vastaus kysymykseen mahdollisesta ammatti- ja yksityisliikenteeseen rekisteröityjen kuorma-autojen vakuutusmaksujen yhtenäistämistä on yksiselitteisen selvä.

– Ei ole mitään perusteita poistaa tätä hinnanneroa. Jos joku rekisteröi autonsa väärin yksityisliikenteeseen ja käyttää sitä kuitenkin yritystoiminnassa, on hän tehnyt virheen, väärän rekisteröinnin, jolla ei ole mitään tekemistä vakuuttamisen kanssa.

– Vakuutusmaksut ammattiliikenteessä ovat suuremmat, koska myös volyymit eli kilometrimäärät

siellä ovat monikymmenkertaiset. Käytäntö on myös osoittanut, että yritystoiminnassa tapahtuu enemmän vahinkoja kuin yksityistalouksissa. Vakuutuslajien on oltava vakuutusyhtiölle riittävän kannattavia.

### Taloukasvu hidastuu hiukan

Mikael Silvennoinen ennustaa Suomen taloukasvun ja yritysten luottokysynnän hidastuvan tänä vuonna.

– Yritysten luottokysyntä lisääntyi viime vuonna 13 prosenttia. Olen hämmästynyt, jos tänä vuonna tullaan näkemään sama luku. Yritysluottokysyntä näyttäisi jäävän pienemmäksi tänä vuonna, joskaan alkuvuonna ei merkkejä tästä ole vielä ollut näkyvissä.

– BKT:n kasvu jää 2,5 prosentin palkkeille, viime vuoden luku liepee lähellä 4,5 prosenttia. Tämä oli kyllä keinotekoisena suuri, koska paperialan lakko vaikutti taas vuonna 2006 BKT:ta supistavasti. Joka tapauksessa taloukasvu Suomessa tulee tänä vuonna olemaan suurempi kuin Euroopassa ja USA:ssa.

– Inflaatio on suuri uhka nyt, valitettavasti. On tehty kalliita palkkatarkoituksia, mutta niistä ei ole paljon hyötyä, jos inflaatio kasvaa nopeammin, jolloin reaaliensoiden kasvu jää nolllaksi. Lisäksi raaka-aineiden hinnat nousevat, joka taas vaikuttaa muun muassa elintarviketeollisuuteen ja kauppaan hankaloittavasti.

– Talouden ennustaminen on vaikeutunut, kun pääomamarkkinoiden epäselvä tilanne on pitkitynyt ja maailmalta tulee koko ajan uusia uutisia. Jos rahoitusmarkkinat vielä huononevat, luo se uhkakuvia vuoteen 2009. Uskoisin kuitenkin, että vuosi 2009 olisi taas taloukasvultaan vireampi. ■



## Vakuutusmaksujen yhtenäistämistä

# Tasapuolisuutta tavaraliikenteeseen?

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on jo vuosia sitten kiinnittänyt huomiota siihen, että luvanvaraiseksi luokiteltavassa liikenteessä käytetään yksityiseen liikenteeseen rekisteröityjä ajoneuvoja. Joissakin tapauksissa kyseessä voi olla tietämättömyys, mutta varsin usein tarkoituksena on epärehellisin keinoin saavuttaa kilpailuetua alempien vakuutusmaksujen muodossa.

Luvanvaraisessa tavaraliikenteessä olevien kuorma-autojen vakuutusmaksut ovat vakuutusyhtiöiden yleisen kannan mukaan korkeampia siksi, että ammattiliikenteessä oleville kuorma-autoille sattuu 2,5 – 3,0 kertaa enemmän vahinkoja kuin yksityiskäytössä oleville.

Myös vakuutusten perusteella maksetut korvaussummat ovat ammattiliikenteessä jopa 30 prosenttia suuremmat kuin yksityisliikenteessä. Yksityisten kuorma-autojen vakuutusmaksut ovat käytännössä vain noin puolet vastaavista ammattiliikenteen maksuista. Ei siis ihme, että tiettyä houkutus ”harmailla markkinoilla” toimimiseen esiintyy.

Ammattiliikenteen kuorma-autoille sattuvien vahinkojen suurempi määrä on tilastollisesti selitettävissä yksityisliikennettä suuremmalla kuljetussuoritteella. Ero on huimaava, sillä kaikkien kuorma-autojen yhteisestä vuosittaisesta kuljetussuoritteesta 92 prosenttia hoidetaan am-

mattiliikenteen ja vain 8 prosenttia yksityisliikenteen autoilla! Ero vielä korostuu sillä, että vuoden 2007 tilastojen mukaan maassamme oli vajaat 35 000 kuorma-autoa luvanvaraisessa liikenteessä ja hieman yli 56 000 yksityisessä liikenteessä.

Eniten yksityisiä kuorma-autoja oli alle 4,0 tonnin kokonaisuusluokassa (23 300 kpl) ja vähiten puoliperävaunuyhdistelmien vetoautoina (900 kpl). Vastaavat ammattiliikenteen määrät olivat 1 300 ja 5 300 kpl.

### Keplottelu pois!

– Valitettavasti luvanvaraisessa tavaraliikenteessä esiintyy yrityksiä, jotka käyttävät kuljetustoiminnassaan yksityiseen liikenteeseen rekisteröityjä ajoneuvoja, pyrkien näin saavuttamaan kustannussäästöjä halvempien vakuutusmaksujen muodossa, sanoo laki- ja TIR-asian päällikkö Esa Näätänen SKAL ry:stä. – Tällainen menettely asettaa taloudellisesti huonompaan asemaan ne yritykset



**Yksityiseen liikenteeseen rekisteröityjä kuorma-autoja tapaa yleisimmin korvausta vastaan suoritettavissa tilapäisissä pienkuljetuksissa, esimerkiksi kotitalouksien muutoissa. Epäoikeutetun kilpailullisen edun lisäksi myös liikenneturvallisuus voi vaarantua asiantuntemattoman toiminnan seurauksena.**

ja yrittäjät, jotka ensirekisteröinnin yhteydessä ilmoittavat ajoneuvon käyttötarkoituksen olevan ammattimaisen eli luvanvaraisen liikenteen.

Näätänen mukaan väärän käyttötarkoituksen ilmoittaminen lisäksi vääristää ajoneuvotilastoja.

– Virheellistä menettelyä on käytännössä tien päällä vaikea valvoa. Myyjien ja vakuutusyhtiöiden tulisi kintaa vastuunsa paremmin ja huolehtia siitä, että ajoneuvon aiottu käyttö selvitetään kunnolla ja että se myös merkitään oikeaan paikkaan.

Esa Näätänen muistuttaa SKAL ry:n kannan olevan yksiselitteinen:

– Jos asia ei muutoin korjannu, ei jää muuta vaihtoehtoa kuin poistaa yksityisen ja ammattimaisen liikenteen vakuutusmaksujen väliset erot. Kun kaikkien maksut ovat samat, ei keplotteluun enää ole mitään syytä, kilpailutilanne neutralisoituu ja tilastotkin oikeenevat.

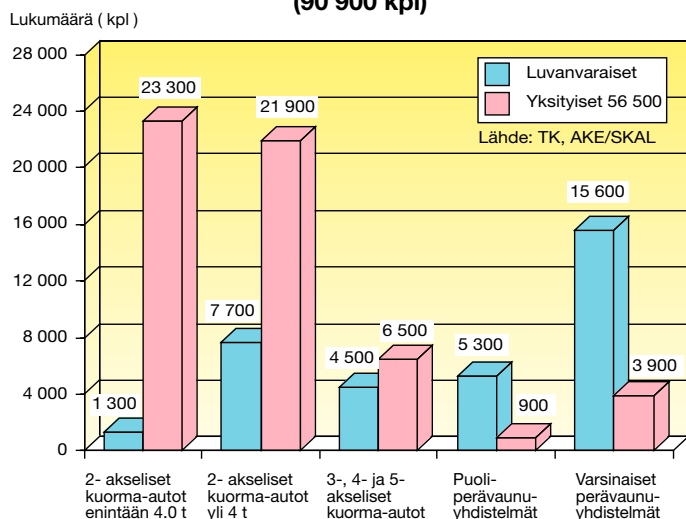
### Vastuut tunnustetaan

Suoritealat kuitenkin poikkeavat jossain määrin toisistaan, jo yksistään toimintamuodon tai kuljetettavien aineiden johdosta.

– Valtaosa maamme säiliöautoista on luvanvaraisessa liikenteessä ja yrittäjät kyllä noudattavat määräyksiä myös vakuutusten suhteen, sanoo Suomen Säiliöautoliitto ry:n toimitusjohtaja Robert Nyman. – Kaikki ne jäsenistöömme kuuluvat yrittäjät, jotka kuljettavat niin sanottuja kirkkaita poltonesteitä, ovat mukana ajoneuvojen vapaaehtoisessa tarkastusohjelmassa, joten väärinkäytöksiä ei käytännössä pääse esiintymään.

Nymanin mukaan SAL:n kanta on, että luvanvaraisessa liikenteessä aina käytetään asianmukaisesti rekisteröityjä ja vakuutettuja ajoneuvoja. Säiliöliikenteessä kalustovaatimukset ovat korkeat, ADR-katsastuk-

### KUORMA-AUTOJEN LUKUMÄÄRÄ 1.1.2007 (90 900 kpl)



Esa Näätänen, SKAL.



Robert Nyman, SAL.

set ovat tiukat ja viranomaisvalvontaa säännöllistä. Lisäksi ala on niin kalmu- kuin yrittäjämäärältään pieni ja sen toimintaa seurataan tarkoin – paitsi sisäisesti, myös sidos- ja kohderyhmien taholta.

– Kikkailu ei tällä sektorilla juurikaan onnistu, Nyman toteaa. Hän kuitenkin muistuttaa samalla, että toki on olemassa yksityisiä säiliöautoja, joilla niiden haltijat noutavat polttoaineita omiin tarkoituksiinsa. Esimerkkeinä Nyman mainitsee maatalous-, metsäkone- ja maarakennusalan yrittäjät.

### Suhtautuminen tiukentuu

Autokaupan puolelta kantautuneiden tietojen mukaan ajoneuvojen rekisteröinti- ja vakuutusmenettelyissä ollaan siirtymässä aikaisempaa tarkempaan toimintaan. Nykyisin suuren suosion saavuttaneet huolto- ja huolenpitosopimukset sekä leasing edellyttävät, että kyseinen ajoneuvo vakuutetaan todellisen käyttötarkoituksen mukaisesti. Suorissa kauppoissa rekisteröinti ja vakuuttaminen edelleenkin jäävät ajoneuvon ostajan hoidettaviksi, jolloin autoliike ei pysty vaikuttamaan asiaan.

Myös vakuutusosalalla myönnetään, että rekisteröinti- ja vakuutusmääräyksiä on joissakin tilanteissa mahdollista kiertää. Tilanne on ollut tiedossa jo pidempään ja erilaisia toimenpiteitä on harkittu siitä lähtien, kun SKAL ensimmäisen kerran otti asian esille vuonna 2003.

– Vakuutusyhtiö toimii ensisijaisesti auton haltijan/omistajan tekemän ilmoituksen pohjalta, eikä siihen käytännössä ole teknisiä mahdollisuuksia puuttua, sanoo vakuutus- ja oikeusyksikön johtaja **Janne Jumppanen** Liikennevakuutuskeskuksesta. – Tariffointiin toki puututaan, jos ilmenee, että on syyllistytty tietoiseen väärinilmoitukseen. Asia voi tulla ilmi esimerkiksi onnettomuustilanteen jälkeen tehdyssä vahinkoilmoituksessa tai

tapauhtuman seurauksena tehdyssä tutkinnassa.

Yllättävää kyllä vakuutusala ei yleisellä tasolla pidä tilannetta mitenkään erityisen ongelmallisena, eikä mitään uusia toimenpiteitä ole välittömästi odotettavissa. Tilanne selittyy sillä, että vahinkokorvustapauksissa ammattiliikenne on tuntenut vastuunsa, toisin sanoen luvanvaraisessa liikenteessä olevien kuorma-autojen vakuutusten perusteella on maksettu lähes kolme kertaa enemmän korvauksia kuin yksityisen liikenteen autojen vakuutuksista. Tämän on vastannut vakuutusmaksukertymä.

– Vaikka ilmitulleet tapaukset ovatkin jääneet vähäisiksi, ei vakuutusala pidä missään nimessä suotavana, että virallisia määräyksiä kiertetään käyttämällä yksityiseen rekisteriin merkittyjä kuorma-autoja luvanvaraisessa liikenteessä. Näin meneteltäessä tulkitaan voimassa olevia pykäläiä tietoisesti tarkoitushakuisesti aikomuksena saavuttaa epäsuotavin keinoin taloudellista hyötyä, Jumppanen painottaa.

Jumppasen oman mielikuvan mukaan yritys-kasvaminen johtaa siihen, että vakuutukset tehdään ajoneuvojen todellisen käyttötarkoituksen mukaan. Tällöin laadittavissa laajoissa ja räätälöidyissä vakuutuspaketeissa kaikki tekijät otetaan huomioon, jolloin yrityksen luvanvaraisessa ja yksityisessä rekisterissä olevat ajoneuvot selkeästi eritellään toisistaan.

### Ilmoittajalla vastuu

– Auton rekisteröintimuoto ja sen mukainen vakuutusmenettely perustuvat ilmoittajan meille toimittamiin tietoihin, sanoo rekisteröintiyksikön päällikkö **Hanna Hakanen** Ajoneuvohallintokeskuksesta. – Omistajan tai haltijan velvollisuuksiin kuuluu tehdä asianmukainen ilmoitus, mikäli ajoneuvon käyttötarkoitus muuttuu. AKE:ssa tehdään vuosittain

noin kolme miljoonaa rekisterimerkintää, ja niissä kaikissa lähtökohdista ovat asiakkaan meille antamat tiedot.

Nykyisellään AKE ei pyydä asiakkaalta esimerkiksi liikennelupaa nähtäväksi, kun kuorma-autoon kohdistuu jokin rekisterimerkintä, eikä mikään voimassa oleva määräys edellytä, että asiakas rekisteröintimerkinnän yhteydessä esittäisi mahdollisen liikenneluvan.

Hanna Hakanen haluaa vielä erikseen painottaa AKE:n kantaa asiassa.

– Rekisteröintimerkinnät perustuvat asiakkaan tekemään ilmoitukseen, oli se sitten yksityinen tai luvanvarainen liikenne. Me emme tarkista tilannetta esimerkiksi soittamalla lääninhallitukseen tiedustellaksemme onko kyseisellä ilmoituskentekijällä liikennelupaa vai ei.

Asiasta on Hakasen mukaan toki käyty keskusteluita eri tahojen kanssa tarkoituksena selvittää väärinkäytösten esiintymistiheyttä. AKE, poliisi, lääninhallitukset ja vakuutusala ovat näissä keskusteluissa nousseet mahdollisina yhteistyötahoina esiin. Hakanen ei myöskään osaa suoralta kädeltä vastata siihen, minkälaisia rekisterikäytäntöä tarvittaisiin, jotta tiedot luvanvaraisista ja yksityisliikenteen kuorma-autoista saataisiin kohtamaan toisensa tarkoituksena estää väärin perustein tehdyt rekisterimerkinnät suhteessa vakuutusmaksuihin.

– Pitää myös muistaa, että kuljetusyrityksellä voi olla sekä yksityiseen että luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityjä ajoneuvoja. Liikenteen valvonnalla on asiassa olennainen merkitys.

– Ajoneuvojen rekisteritietojen oikeellisuus on AKE:lle tärkeää, sillä rekisteriviranomaisena meidän on voitava luovuttaa juuri oikeita tietoja niitä haluaville tahoille, Hanna Hakanen muistuttaa.

### Oikeellisuus tärkeää

– Mielestämme on erittäin valitettavaa, että yksityiseen liikenteeseen merkityt ajoneuvoja käytetään luvanvaraisen liikenteen kaltaisessa toiminnassa vain, jotta alempien vakuutusmaksujen myötä saavutettaisiin epäoikeutettua kilpailullista etua, sanoo tavaraliikenteen asiakasyhteyksistä vastaava markkinointipäällikkö **Arto Soini** A-Vakuutus



**Arto Soini, A-Vakuutus.**

Oy:stä. – Me tunnemme ammatti-liikenteen niin hyvin, että pystymme näkemyselme mukaan jo varhaisessa vaiheessa puuttamaan väärin perustein tehtyihin vakuutusilmoituksiin.

Soini peräänkuuluttaakin suurempaa aktiivisuutta rekisteri- ja valvontaviranomaisilta esimerkiksi tien päällä tehtävien valvontaiskujen muodossa ja yhteydessä. Erot vakuutusmaksuissa ovat hänen mukaansa joka tapauksessa niin suuret, että toimenpiteitä tarvittaisiin.

– Vallitsevan tilanteen taustalla on tutkimus, jonka mukaan yksityisen ja luvanvaraisen kuorma-autoliikenteen vakuutusmaksuja ei tarvitse lähentää, sillä kummallakin sektorilla maksetut korvaukset korreloivat vakuutusmaksukertymän kanssa.

– Olemme kuitenkin parhaillaan selvittämässä onko maksuperusteissa viime aikoina tapahtunut sellaisia muutoksia, jotka edellyttäisivät toisenlaista ajattelua. Tulee kuitenkin muistaa, että kyseessä ovat lakisääteiset maksut, joiden oikeellisuutta valvoo Vakuutusvalvontavirasto.

– Jos me A-Vakuutuksessa saamme tietoomme, että yksityiskäyttöön rekisteröityä kuorma-autoa käytetään luvanvaraiseen liikenteeseen, pyrimme muuttamaan kyseisen kuorma-auton osalta maksun määrätymään luvanvaraisen kuorma-auton maksun mukaiseksi. Tämä edellyttää kuitenkin tarkkaa selvitystä auton todellisesta käyttötarkoituksesta, mikä on aikaa vievä prosessi.

– Meillä on Suomessa selkeät, laissa vahvistetut pelisäännöt siitä, miten eri autot rekisteröidään ja vakuutetaan käyttötarkoituksensa mukaan. Näistä säännöistä poikkeaminen pitäisi valvonnan keinoin tehdä mahdolliseksi, jotta vilpillisuus ei muodostaisi kilpailullista eriarvoisuutta kuljetusalalla, Arto Soini painottaa.



**Janne Jumppanen, LVK.**



**Hanna Hakanen, AKE.**

## Suoritealayhdistykset koolla Leppävirralla Kustannukset ja tulevaisuus keskusteluttivat

Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät EKY ry:n ja Suomen Säiliöautoliitto SAL ry:n sekä Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:n vuosikokousten yhteydessä Leppävirran Holiday Club Vesileppiksessä 26.4. järjestetyssä seminaarissa puitiin asiantuntija-alustuksin alan tulevaisuutta ja kustannuspaineita temalla "Kuljetusyritysten kannattavuus".

**Y**hdistysten yhteiset vuosikokoukset ja ennen niitä järjestetyn arvovaltaisen seminaarin avasi SKAL ry:n puheenjohtaja **Ahti Myllys** esittämällä retorisen kysymyksen siitä, millä tavoin valtiolta laadittu hallitusohjelma mukaisesti aikoo alentaa maamme logistiikkakustannuksia.

– Sallimalla vapun jälkeen käytännössä vapaan kabotaasin niin sanotuista uusista EU-maista tuleville kuljetusyrityksille, hän itse vastasi. – Virosta, Latviasta, Liettuasta, Puolasta, Tšekistä, Slovakiasta ja Unkarista tulevilla yrityksillä ei näet ole rasitteinaan Suomen korkeita polttoainehintoja eikä työvoimakustannuksia. Kulunut neljän vuoden siirtymäaikakaan ei ole mitenkään voinut kuroa umpeen näiden maiden alhaista kustannustasoa muuhun Eurooppaan verrattuna.

– Siirrymme siis vapusta lähtien ikään kuin harmaalle alueelle, jonka seurauksena kabotaasiliikenne Suomessa muodostunee käytännössä täysin vapaaksi, valvontaa ei juuri ole. Siihen tarvittaisiin esimerkiksi toimiva ja pakollinen rahtikirjajärjestelmä.

Myllyksen mukaan Suomessa on jo muun muassa puolalaisia yrityksiä tutkailemassa mahdollisuuksia ottaa – laittomasti tosin – hoidettavakseen pitkäaikaisia kuljetussopimuksia. Valtiovallan suhtautumista tilanteeseen Myllys pitää jokseenkin outona kehittämällä suomalaisia yrityksiä vastavuoroisesti etabloitumaan vaikkapa Baltiaan.

– Nyt valtiovallan on todellakin aika täyttää lupauksensa logistiikkalaan kilpailukyyn vahvistamisesta.

Helpoimmin se kävisi poistamalla käyttövoimavero luvanvaraiselta tavaraliikenteeltä, Myllys ehdotti.

Tilanne on vakava, sillä kabotaasiliikenteelle (yhden maan sisäisiä kuljetuksia toisesta maasta olevalla kalustolla) määritellään vasta nyt EU-komission esityksen pohjalta pelisääntöjä. EU-säädöksen mukaan kabotaasi on sallittu vain väliaikaisesti, pysyvät kuljetussopimukset ovat kiellettyjä. Säädöksen valvonta on kuitenkin mahdotonta ilman pakollista rahtikirjaa.

### Ei hyötyä noususuhdanteesta

Logistiikkapäällikkö **Sakari Backlund** SKAL ry:stä esitteli Tilastokeskuksen kokoamaa kuljetusalan tilinpäätösaineistoa. Sen mukaan kuljetusyritysten oikaistu käyttökate on 2000-luvulla heikentynyt peräti 40 %, ollen vuonna 2006 keskiarvoryrityksessä vain 8,8 %. Pitkäaikaiskehityksessä ollaankin menossa yhä syvemmälle pakkasen suuntaan. Oikaistu nettotulos on ollut 0-viivan alapuolella jo vuodesta 2005. Syvimmällä kävi säiliöliikenne vuonna 2005, jolloin tuota alaa edustaneen laskennallisen keskiarvoryrityksen oikaistu nettotulos oli 4,5 prosenttia negatiivinen.

– Asiaan on suhtauduttava suurella vakavuudella, Backlund painotti – Kun lähtökohtana pidetään vuotta 2003 ja annetaan sille indeksiluku 100, on kuluttajahintaindeksi kuluvan vuoden ensimmäisen neljänneksen loppuun mennessä saavuttanut tason 115, mutta kuorma-autoliikenteen kustannusindeksi noussut peräti tasolle 140!



EKY:n, SAL:n ja USL:n väkeä kokoontui vuosikokouksiin ja talousseminariin Leppävirralla.

– Käytännössä kuorma-autotalan kustannukset ovat nousseet noin yhden prosentin kuukaudessa. Yksistään polttoainekustannukset ovat viimeksi kuluneen vuoden aikana nousseet 31,4 % muodostaen nyt noin 22 % yrityksen kokonaiskustannuksista. Kaikki kustannustekijät huomioiden keskiarvokuljetusyrityksen kustannukset ovat vuositasolla nousseet runsaat 11 %, Backlund luetteli.

– Kaikkia keinoja tilanteen parantamiseksi ei kuitenkaan vielä ole käytetty. On siis yhä tärkeämpää, että esimerkiksi polttoainekulutusta ja -kuluja seurataan entistä tarkemmin. Onhan polttoaine perimmäinen syy nykyiseen kehityssuuntaan, Backlund totesi.

### Keinoja löytyy

Rahoitusjohtaja **Timo Multanen** Nordea Rahoitus Suomi Oy:stä oli



– Leasing on varteenotettava vaihtoehto kokonaiskustannuksia ajatellen, totesi Nordean **Timo Multanen**.

samoilla linjoilla: kustannuksia on karsittava, jotta kilpailukyky ja toimintaedellytykset säilyvät.

Yhdeksi keinoksi Multanen määritteli käyttöomaisuuteen sitoutuneen pääoman minimointia, toisin sanoen kuljetuskaluston leasingvuokrausta. Koska tällöin ei tarvitse tehdä vuosittaisia poistoja, vaikuttaa se alentavasti yrityksen sosiaaliturvamaksuihin.

Toisena keinona hän mainitsi polttoaine-Swapin eli suojautumisen polttoaineiden hintanousuja vastaan. Menetelmässä polttoaineen hinta kiinnitetään tiettyyn tasoon tietyksi ajaksi ja maksetaan tästä tietty kulukorvaus pankille. Mikäli hinta ylittää sovitun tason, saa kuljetusyritys hyvitystä pankilta, jos se jää alle, maksaa asiakas erotuksen pankille. Menetelmästä saa lisätietoja Nordeasta. Järjestelmään sisältyvät rajoitukset eivät aikaisemmin mahdollistaneet aivan pienimpien yritysten liittymistä siihen, mutta nyt on muodostettu useamman yrityksen pooleja, joihin liittymällä edut on mahdollista saavuttaa.

Neste Oil Oy:n logistiikkapäällikkö **Jukka Kataja** painotti kaikkein oleellisinta seikkaa: kuljetusyrittäjän pitää tuntea toimintansa.

– Talouden on oltava kunnossa, resurssien on oltava riittävät, yrityksen on oltava riittävän kokoinen, henkilöstöpolitiikan on oltava luotattavaksi ja oikeudenmukaisuuteen perustuvaa, toimintaympäristön on oltava kunnossa ja yrityksessä on oltava halua jatkuvaan kouluttautumiseen. Lisäksi on noudatettava omia tai sitouduttava toimeksiantajan turvallisuus-, terveys-, laatu- ja ympäristöjärjestelmiin, Kataja luetteli.



**Jukka Kataja Neste Oil Oy:stä**  
valoi uskoa yrittäjiin, pitää luottaa omaan osaamiseen.

Nämä seikat ovat hänen mukaan ensisijaisen tärkeitä juuri säiliöautoliikenteessä, mutta ei ole mitään syytä jättää niitä huomioimatta kaikessa kuljetusyrittäjyydessä.

– Tekemällä niin hyvät kuljetussopimukset kuin mahdollista, mutta huolehtimalla siitä, että voittaa tarjouskilpailussa, voi varmistaa markkinoilla pysymisen, Jukka Kataja tiivisti.

### Rahat pois

– Arvonlisäveropalautusten hakeminen niistä vieraista maista, joista hankintoja on tehty, on viisainta jättää alan ammattilaisten hoidettavaksi. Tällä hetkellä palautuksia voi hakea kaikista EU-maista sekä Norjasta

ja Sveitsistä, muistutti osastopäällikkö **Kari Rahko** Intrum Justitia Oy:stä. – Eri maissa on erilaisia käytäntöjä ja erilaisia aikarajoja, joiden sisällä veronpalautushakemukset on jätettävä, niinpä hakemuksia jätettäessä ei ole aihetta aikailuun.

Perustekijä hänen mukaansa on se, että ellei tee mitään, voi jäädä kokonaan ilman palautuksia, jos eräpäivä pääsee lipsahamaan ohi. Kääntymällä ajoissa asiantuntijayrityksen puoleen, voi varmistua siitä, että hakemus – johon alkuperäiset ostokuitit yleensä liitetään – on säädetystä ajassa sen maan viranomaisilla, josta palautusta haetaan.

Yli 90 % niistä kuluista, joista ALV-palautusta haetaan, ovat polt-

mautti. – Vaatimukset kasvavat koko ajan, mikä osaltaan lisää kustannuksia – ei vain kuljetusalalla vaan koko elinkeinoelämässä.

Mansukosken mukaan logistiikka-ala työllistää tätä nykyä noin 125 000 ihmistä. Teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset



**EK:n Raimo Mansukoski muistutti, että globaalilla tasolla kaikki vaikuttaa kaikkeen, myös talouteen ja logistiikkaan.**

ovat jatkuvassa nousussa. Ne ovat jo nyt vuositasolla noin 26 miljardia euroa, muodostaen näin 13 % alan liikevaihdosta. Maantiekuljetuksien hoidetaan noin 68 % alan kotimaisesta tavaraliikenteestä. Vastaavasti teollisuus, kauppa ja rakennusala työllistävät 86 % kaikesta kuorma-autoliikenteestä.

– Nämä ovat seikkoja, jotka hallituksen olisi pitänyt liikennepoliittista selontekoa valmistellessaan huolellisemmin huomioida. Selonteko on kyllä liikeyhdys oikeaan suuntaan, mutta ansaitsee korkeintaan arvosanan tyydyttävä plus. Maassamme tarvitaan todellinen ja aito logistiikkastrategia, nyt annettu 165 miljoonan euron lisäys liikenteeseen ei riitä edes kattamaan kustannusten nousua! Käytännössä siis rahoitus kaikista kauniista puheista huolimatta laskee, Mansukoski päätteli.

– Eikä myöskään pidä kaikista aina syyttää EU:ta, meidän olemme osa EU:ta. Mutta tosiasia on, että jos tavaraliikennettä rajoitetaan vaikeuttamalla sen toimintaedellytyksiä, rajoitamme Suomen talouskasvua. Tällä Mansukoski viittasi julkisuudessa esiintyneisiin vaatimuksiin kaiken maantielikenteen rajoittamisesta ympäristösyistä. ■



**– Hakekaa omanne pois, anokaa ALV-palautuksia aina, kun se on mahdollista, patisti Intrum Justitian Kari Rahko.**

toainekuluja. Lisäksi palautusta on yleensä haettavissa tie-, silta- ja lautamaksuista, korjauksista, huolloista, varaosista ja perävaunuvuokrista sekä rajoitetusti majoituskuluista.

– Kysymyksessä voi vuositasolla olla hyvinkin merkittäviä summia, joten hakemusten tekeminen kyllä kannattaa, Rahko korosti.

### Kaikki riippuu kaikesta

Johdava asiantuntija **Raimo Mansukoski** Elinkeinoelämän keskusliitto EK:sta muistutti seminaariväkeä siitä, että kaikki se mikä Suomessakin juuri nyt on taloudessa ja logistiikassa tapahtumassa, heijastuu maailmantaloudesta.

– Taantuman syvyys ja pituus vaikuttaa suoraan kuljetusalaan, joten toimintojen trimmaaminen parhaaseen mahdolliseen kuntoon on tehtävä viimeistään nyt, hän huo-

## IRU:n vuoden 2008 huomionsoitukset



Tässä kuvassa riittää ammattiliikenteen kokemusta ja osaamista, kaikilla on takanaan kymmeniä moitteettomia vuosia koti- ja ulkomaanliikenteessä – ja vähintään miljoona kilometriä per mies, monilla jopa yli viisi miljoonaa!

Tämän vuoden IRU-kunniamerkit rintaneuloineen ja kunniakirjoineen luovutettiin USL:n vuosikokouksen yhteydessä Leppävirralla 26.4.

Huomionsoitukset saivat: **Ingolf Andtfolk** (Helsingin Express Oy, Helsinki), **Tapani Haavisto** (Ala-Korpela Oy, Kurikka), **Petteri Hallikainen** (Kouhia Oy, Tammisaari), **Raimo Jokela** (Porin LaatuKuljetus Oy, Pori), **Antero Kangassalo** (Vammalan Kuljetus-Pojat Oy, Vammala), **Markku Keinänen** (Kaj Arpiainen Oy, Kuopio), **Kari Kivinen** (Flower-Trucks Oy, Tampere), **Arto Kivistö** (ADR-Haapää Oy, Oulu), **Jorma Kultavuori** (Jorma Kultavuori Oy, Riihikoski), **Johannes Lammi** (Kouhia Oy, Tammisaari), **Timo Leino** (J. Leino Oy, Vantaa), **Jorma Lindqvist** (Kouhia Oy, Tammisaari), **Harri Lähteenmäki** (ADR-Haapää Oy, Oulu), **Raimo Majaranta** (Jorma Kultavuori Oy, Riihikoski), **Seppo Niku** (Seppo Niku Oy, Lepsämä), **Seppo Retva** (M-Trans Oy, Salo), **Erkki Tuukkanen** (ADR-Haapää Oy, Oulu), **Lassi Tammisto** (Flower-Trucks Oy, Tampere) ja **Eero Viitala** (ADR-Haapää Oy, Oulu).

Huomionsoituksen saamisen edellytyksenä on: vähintään 20 vuoden säännöllinen ja moitteeton toiminta ammattimaisessa liikenteessä, vähintään miljoona ajettua kilometriä koti- tai ulkomaanliikenteessä, ei omasta syytä aiheutettuja vakavia tieliikenneonnettomuuksia, ei liikenne-, tulli- tai alan lakimääräysten rikkomuksia viimeisten viiden vuoden aikana kotimaassa tai maissa joihin on liikennöinyt ja toimiminen nykyisen työnantajan palveluksessa vähintään viimeiset viisi vuotta.

## Spelrummet utvidgas då EU samordnas

**F**rån första maj är Finlands nationella transportmarknad öppen för ett halvt dussin nya EU-länder. Transportföretag från Baltikum, Polen, Ungern, Tjeckien eller Slovakien kan därefter tillfälligt utföra interna cabotagetransporter i Finland. SKAL har burit alldeles speciellt bekymmer över detta.

Fastän nämnda länder redan i fyra års tid varit medlemmar i Europeiska unionen, har de ännu en minst lika lång tid framför sig förrän de kan uppnå samma kostnadsnivå som de tidigare EU15-medlemsländerna. Den lägre kostnadsnivån möjliggör visserligen lägre servicepriser, men eftersom täckningarna inom transportbranschen redan annars också är minimala, tål vår marknad definitivt inte någon ytterligare priskonkurrens. Då det dessutom förutspås att nationalekonomin falnar de närmaste åren, kan det bli problematiskt att lösa ekvationen.

Kärnan i nöten är hur cabotagetrafiken bevakas. Genom tillräcklig bevakning måste myndigheterna kunna garantera att de företag som kommer från ett medlemsland till ett annat, faktiskt utför bara tillfälliga inrikestransporter. Till all lycka behandlas de nya reglerna för cabotagetrafik som bäst i Bryssel och väntas ge klarhet i saken då de vunnit laga kraft. EU-parlamentet har nästan redan gjort sitt – och alldeles föredömligt dessutom. Å andra sidan väntar man nu att lagstiftningsorganet, ministerrådet alltså, visar karaktär och påskyndar behandlingen av ärendet så att de nya och mera exakta spelreglerna skulle kunna träda i kraft redan från början av nästa år.

EU-parlamentets snabba och rakryggade behandling av cabotagetrafiken

kan tolkas som en positiv signal. Det är av allra största vikt att parlamentet i Bryssel fungerar och är dynamiskt, bara på sätt förmår det visa att det är värt sin ökande makt. Inom loppet av detta år fattar medlemsländerna beslut beträffande Lissabonavtalet, medels vilket Europaparlamentets befogenhet speciellt som lagstiftningsorgan ytterligare förstärks.

Lissabonavtalet förnyar också för övrigt och genom synnerligen reella åtgärder den Europeiska unionen. Avtalet gör att EU blir en mera suverän rättsperson som i internationella sammanhang kan uppträda mera helhetsomfattande än vad som nu är fallet.

Trots att medlemsländerna genom Lissabonavtalet överför allt större delar av sin nationella verksamhets- och beslutsfattanderätt till Bryssel, omändras EU inte till någon förbundsstat i ordets egentliga betydelse. Unionen måste även framöver orubbligt tillämpa de principer enligt vilka EU representerar sina medlemsländers och deras medborgares vilja. Att de nationella parlamentens roll framhävs stöder detta. Framöver kan medlemsländernas egna folkrepresentationer samla sig i grupp för att gemensamt visa rött kort åt EU-lagstiftningsprojekt. Enligt denna sekundärprincip blir det också för Finlands riksdag möjligt att direkt inverka på EU-beslutsfattandet.

EU utvecklas och förnyas. Det är bättre att Finland är med i täten då gränserna för spelfältet utsätts än att vi gömmer oss i filtledjan bakom reservbanken. Därför är det viktigt att finländarna inför EU-parlamentsvalet 2009 aktiverar sig på ett helt annat sätt än de tidigare gångerna.

*Pasi Moisio*

VD:n har ordet



## LOGTERMS – inte sant!

**E**tt gammalt finskt ordspråk påstår att skomakarens barn inte har skor. Om man med detta hänvisar till transportbranschen och transportavtal, förmår jag inte säga rakt emot. Den landsvägsbundna transportverksamheten saknar sådana sedvanliga affärssätt eller generella transportvillkor som man borde kunna vädja till då ömsesidigt avtal saknas. Varje transportföretag måste fortfarande själv skydda sina egna fötter medels skriftligt transportavtal.

Visserligen skyddar lagstiftningen också sorglösa transportföretag, men då får de nog nöja sig med att skydda fötterna mot fukten med en storleks galoscher. Lagen om vägtransportavtal är uppgjord för att skydda transportföretaget i sådana fall då det transporterade godset under färdens lopp försvinner eller skadas, eller om leveransen fördröjs. Den påtvingande lagen om strängare ansvar för transportföretag medger inte några avvikande överenskommelser. Tyvärr är det dock transportföretaget själv som tar håll på galoscherna genom att det utan orsak och kunden till godo överger det skydd lagen ger.

Genom att ingå transportavtal med kunden, får transportföretaget ett bättre och mera komplett skydd än vad lagen skulle ge. Lagen är så begränsad att den inte tar ställning till transportavgiftens storlek eller höjningsbehov. Lagen erkänner inte heller några andra logistiska tjänster än transporter. Ett skriftligt avtal som medför förutsägelserförmåga och kontinuerlighet är också kundens förmån.

Jämfört med persontrafiken ligger godstransporterna på kanten av en

kulturklyfta och avståndet till varuhandel och logistik är flere mil långt. Då bränslepriset stiger, skriver rederierna och flygbolagen omedelbart ut bränsletillägg på fakturorna. För varuhandelns behov har den Internationella handelskammaren redan för över 70 år sedan skapat leveransvillkoren Incoterms som definierar köparens och säljarens förpliktelser samt det godsbundna ansvaret beträffande riskfaktorer. Inom speditorsbranschen tillämpas Nordiskt Speditörsförbunds generella bestämmelser NSAB 2000, som definierar speditörens och uppdragsgivarens rättigheter och skyldigheter.

Det är nu hög tid att kulturskiljaktigheterna avsmalnas. SKAL har omsorgsfullt förberett generella transportvillkor som tryggar transportföretagets ställning bättre än lagen. Dessa villkor kallas LOGTERMS och lanseras för allmänheten vid förbundsmötet i Tammerfors i juni och därefter väntar de bara på att tas i bruk. När dessa villkor tas i beaktande som en del av varje enskilt transportavtal, blir de snart sedvanliga. Slutligen medför detta att transportföretaget i form av allmänt handelssätt kan vädja till dessa villkor för att skydda sig också i de fall då transportavtal på grund av brådska inte ingåtts.

Det sägs i Finland också att "den som inte misshagar sig, förmår inte rätta till sina vanor". Jag kan inte påstå att detta ordaspråk inte heller skulle stämma, men varför måste man lära sig allt på det svåraste sättet? Det skulle vara avsevärt lättare att ta LOGTERMS-villkoren genast i bruk – inte sant!

*Iiro Lehtonen*

## Harmoniserade försäkringspremier: Jämlighet i godstrafiken

Finlands Transport och Logistik SKAL rf har redan för flere år sedan uppmärksammat att det i licensbelagd godstrafik används privatregistrerade fordon. I vissa fall kan det vara fråga om ovisshet, men tämligen ofta vill man med detta orättvisa förfarandesätt nå konkurrensförmån i form av lägre försäkringspremier.

Enligt försäkringsbolagens allmänna ställning är försäkringspremierna för lastbilar i yrkesmässig trafik högre på grund av att dessa lastbilar är med i skadehändelser 2,5 – 3,0 gånger oftare än lastbilar i privat trafik.

Också de ersättningar som utbetalas utgående från försäkringarna är ända upp till 30 % högre i den yrkesmässiga trafiken än i den privata. Däremot är försäkringspremierna för privata lastbilar nästan hälften lägre än för lastbilar i yrkes trafik, vilket kan locka till att bedriva ”grå” verksamhet.

Att lastbilar i yrkesmässig trafik råkar oftare ut för skadehändelser än privata lastbilar, kan förklaras genom de yrkesmässiga lastbilarnas avsevärt större transportarbete. Skillnaden är hisnande! Av det totala transportarbetet för alla landets lastbilar, sköts 92 % av yrkesmässiga och bara 8 % av privata lastbilar! Bilden klargörs ytterligare då man tar i beaktande att det i Finland (enligt statistiken för år 2007) fanns knappt 35 000 lastbilar i yrkesmässig trafik och drygt 56 000 i privat trafik.

Det största antalet privatregistrerade lastbilar fanns i bruttoviktssklassen under 4,0 ton (23 300 enheter) och det lägsta antalet i gruppen semitrailerdragare (900 enheter). Motsvarande siffror för yrkesregist-



rerade lastbilar var 1 300 och 5 300 enheter.

– Det är beklagligt att det inom den licensbelagda godstrafiken förekommer företag som använder privatregistrerade fordon bara för att nå inbesparingar i form av lägre försäkringspremier, säger **Esa Näätänen**, chef för juridiska och TIR-ärenden vid SKAL. – Dyligt förfarande leder ju till att de företag som lagenligt inregistrerar sina fordon för yrkesmässig trafik kommer in i ett ur konkurrenssynpunkt oförmånligare läge.

Enligt Näätänen är SKAL:s ställning i ärendet entydig:



**Esa Näätänen, SKAL.**

– Om situationen inte på något annat sätt kan rättas till, kvarstår bara att avskaffa skillnaden mellan försäkringspremierna för yrkesmässig versus privat trafik. När premierna är lika stora för alla, finns det inte längre något underlag för lu-



**Robert Nyman, SAL.**

rendrejeri, konkurrensläget neutraliseras och de förvrängda statistiska uppgifterna rättas till.

Verkställande direktör **Robert Nyman** vid Finlands Tankbilsförbund rf anser att alla företagare borde känna till sitt ansvar gentemot sina företagarkolleger. Med detta som utgångsläge är det enligt Nyman helt oförsvarligt att man strävar till lägre kostnadsstruktur genom fiffleri med försäkringar.

Fordonshandeln meddelar att de i dagens läge så populära underhålls- och finansieringsavtalen effektivt för med sig att fordonet registreras och försäkras enligt det verkliga bruksändamålet. Vid direkta köp kan missbruk visserligen förekomma.

**Janne Jumppanen**, direktör för försäkrings- och juridikavdelningen vid Trafikförsäkringscentralen, poängterar att försäkringsbolagen alltid tecknar försäkringarna enligt de uppgifter kunden anger. Rättande åtgärder vidtas dock omedelbart om det framgår att avsiktlig vilseledning skett. Detta kan framgå t.ex. då skadeanmälan görs eller rättsbehandling sker efter olycka.

– Försäkringsbranschen anser det absolut oberättigat att officiella bestämmelser kringgås genom att lastbilar som i de facto används i



**Janne Jumppanen, TFC.**



**Hanna Hakanen, AKE.**

yrkesmässig trafik försäkras som privata lastbilar. Det är ju fråga om att nå ekonomisk nytta genom att utnyttja sätt som strider emot gällande lagstiftning, säger Jumppanen.

**Hanna Hakanen**, chef för registerheten vid Fordonsförvaltningscentralen, konstaterar att det hör till ägarens, alternativt innehavarens, skyldigheter att ange register- och försäkringsuppgifter på det sätt lagstiftningen förutsätter. AKE gör själv inte några kontroller genom att t.ex. ringa upp länsstyrelser för att kolla huruvida kunden i fråga har trafik-tillstånd eller inte. Hakanen vill dock framhäva att de uppgifter som åt AKE ges, skall vara absolut rätta, eftersom AKE i sin tur ger ut uppgifter åt myndigheter och målgrupper.

– Vi har i Finland klara och entydiga bestämmelser om hur fordon skall registreras och försäkras, säger **Arto Soini**, marknadschef med ansvar om godstrafikens kundrelationer vid A-Försäkrings Ab. Han anser situationen så bekymrande att han



**Arto Soini, A-Försäkrings.**

efterlyser effektivare kontroller utmed vägarna, eftersom tariffskillnaderna mellan privata och yrkesmässiga lastbilar är så stora.

– Det kan inte vara rätt att enskilda företag/företagare drar ekonomisk nytta av att de privatregistrerar fordon vilka i praktiken används vid transporter som kan klassas som yrkesmässig trafik. Detta leder till att det uppstår orättvis och osund konkurrens på den annars också så strama transportmarknaden, säger Soini. ■

## Årsmöten och seminarium i Leppävirta

# Kostnaderna och framtiden väckte debatt

Livsmedelbranschens Transportföretagare EKY rf och Finlands Tankbilsförbund SAL rf samt Avtals- och Utrikestransportföretagarna USL rf anordnade den 26.4. i samband med sina årsmöten i Leppävirta ett seminarium där man genom expertanförelsen övervägde vad framtiden för med sig och hur det är möjligt att bekämpa de stigande kostnaderna.

Vid sitt öppningstal tog SKAL rf:s ordförande **Ahti Myllys** ställning till den nya situation som uppstår då transportföretagare från de nya EU-medlemsländerna får rätt att tillfälligt utföra nationella transporter, alltså bedriva cabotage i Finland.

– Från första maj befinner vi oss således i en ”grå” zon som på grund av obefintlig bevakning möjliggör så gått som fri cabotage. Vi vet att till exempel polska företag redan nu är här för att kartlägga möjligheter till långvariga inrikes transportavtal, trots att detta strider mot gällande lagstiftning.

Enligt Myllys tål landets redan alldeles för strama marknadsläge inte någon ytterligare prisnedsättande konkurrens. Om så sker, måste staten gå branschen till mötes genom att avskaffa drivmedelskatten av den licensbelagda godstrafiken.

Logistikchef **Sakari Backlund** presenterade resultaten av Statistiskcentralens forskning om transportföretagens bokslutsuppgifter. Enligt forskningen har transportföretagens korrigerade brukstäckning under 2000-talet försvagats med 40 % och var år 2006 bara 8,8 % i kalkylmässigt framtaget genomsnittsföretag.



– Leasing är ett verkligt alternativ vid nedsättning av totalkostnaderna, konstaterade **Timo Multanen**.

På långt sikte är trenden fortsättningsvis sjunkande.

Det korrigerade nettoresultatet har legat under 0-nivån redan från år 2005. Längst ner kom tankbilstrafiken år 2005. Då var det korrigerade nettoresultatet 4,5 % negativt för kalkylmässigt framtaget genomsnittsföretag.

– Vi måste ta en tillräckligt allvarlig ställning i detta ärende, poängterade Backlund. – Om år 2003 klassas som utgångsläge med indexvärdet 100, har konsumentindexet nått nivån 115 vid slutet av det pågående årets första kvartal, men lastbilsbranschens kostnadsindex har redan nått nivån 140!

– I praktiken har lastbilsbranschens kostnader ökat med cirka 1 % varje månad. Enbart bränslekostnaderna har under det senaste året ökat med 31,4 % och utgör numera cirka 22 % av transportföretagets totala kostnader. Då alla kostnadsfaktorer tas i beaktande, har kostnaderna årligen ökat med drygt 11 %, konstaterade Backlund.

– Alla kostnadsbekämpande åtgärder har visserligen ännu inte tillämpats. Det är avsevärt viktigare än förut att man just nu följer med bränsleförbrukningen och –kostnaderna. Det är ju bränslet som utgör den egentliga orsaken till det nuvarande utvecklingsläget, påpekade Backlund.

Finansieringsdirektör **Timo Mul-**

**tanen** vid Nordea Finans Finland Ab var av samma åsikt. Kostnaderna måste skäras så att konkurrenskraften och verksamhetsförutsättningarna kvarstår.

Som en lösning på detta föreslår Multanen att till bruksegendom bundet kapital minimeras. Detta kan ske genom att tillämpa leasing i stället för direkt köp och avbetalningshandel. Vid leasing görs inte några årliga avräkningar, vilket inverkar nedsättande på företagets socialskyddsavgifter.

Som en annan lösning nämnde han ett förfarande som kallas bränsle-Swap; med andra ord skyddar man sig mot höjningen av bränslepriser. Systemet grundar sig på att bränslepriset fixeras till en viss nivå. För detta uppbär banken en viss premie. I fall att priset stiger över den fixerade nivån, utbetalar banken ersättning åt kunden, i motsatt fall betalar kunden skillnaden åt banken. Nordea är specialist på detta och ger närmare information. I systemet ingår begränsningar som tidigare hindrade små företag från att ansluta sig, men nu har man etablerat pooler till vilka små företag kan ansluta sig för att i grupp ha tillgång till systemets förmåner.

Neste Oil Ab:s logistikchef **Jukka Kataja** framhävde den mest betydande faktorn: varje transportföretagare måste känna till sin egen verksamhet.

– Ekonomin skall vara i skick, resurserna skall vara tillräckliga, företaget skall vara rätt strukturerat,



**Jukka Kataja sade att företagarna måste tro på sitt eget kunnande.**

personalpolitiken skall vara rättvis och grunda sig på förtroende, verksamhetsmiljön skall vara omskött och företaget skall visa vilja till regelbunden fortbildning. Dessutom måste företaget tillämpa sina egna eller binda sig till uppdragsgivarens säkerhets-, hälso-, kvalitets- och miljöprogram, uppräknade Kataja.

– Dessa faktorer är synnerligen viktiga inom tankbilstrafiken, men det föreligger inte några som helst skäl till att de inte skulle kunna tillämpas inom all annan lastbilstrafik.

– Genom att man ingår så förmånliga transportavtal som möjligt och genom att samtidigt försäkra sig om att man vinner anbudsförloppet, är det möjligt att även i framtiden hålla sig kvar på transportmarknaden, sammanfattade Jukka Kataja. ■

## Tapahumien aatelia – konealan kohtaamispaikka



Jämsänkoski 28.–30.8.2008

[www.finnmetko.fi](http://www.finnmetko.fi)

Katso tarkemmat tiedot tapahtuman kotisivuilta. Ryhmäliput: Mirva Revontuli, puh. 040 9009 418.

FinnMetko Oy, Sitratie 7, 00420 Helsinki, puh. 040 9009 410, fax (09) 563 329, email: info@finnmetko.fi

FinnMETKO on Suomen suurin ja tärkein raskaskonealan ammatti- ja myyntitapahtuma, jonka laajat työnäytökset ja koneiden koeajot tarjoavat näyttelyvieraille mahdollisuuden vertailla ja testata Pohjoismaiden markkinoilla olevia metsä-, maarakennus-, siirto- ja nostokoneille sekä puutavara- ja hyötyajoneuvoja todellisissa olosuhteissa.

Tule ja tutustu tuoreeseen kone-maailmaan raikkaan luonnon keskellä!

**Onnittelemme 19.5.–22.6.2008**

**80 VUOTTA**

22.5. Lahtela, Olavi Klaukkala

**75 VUOTTA**

27.5. Haverinen, Matti Kuhmo  
17.6. Mylläri Taisto Elimäki

**70 VUOTTA**

2.6. Rahko, Pentti Oulu  
3.6. Ylimäki, Kalevi Seinäjoki  
7.6. Tiainen, Eero Alvajärvi  
10.6. Sillanpää, Toivo Helsinki  
12.6. Harpela, Viljo Lohja  
15.6. Husso, Raimo Jyväskylä  
15.6. Härmälä, Leo Niinisalo  
16.6. Jämsä, Kaija Varkaus

**60 VUOTTA**

23.5. Vilenius, Esa Vantaa  
27.5. Peippo, Kari Söderkulla  
31.5. Ruskokjärvi, Juhani Huuhanaho  
3.6. Jernmark, Leif Helsinki *Matkoilla*  
4.6. Tuusa, Markku Hämeenlinna *Matkoilla*  
5.6. Piispa, Veijo Juva  
5.6. Vanne, Ismo Pori  
7.6. Luostarinen, Juha Varkaus  
9.6. Primetta, Martti Iisalmi  
12.6. Kivinen, Raimo Lahti  
15.6. Luukas, Veli-Asser Kuukanniemi  
16.6. Haapaniemi, Jukka Tampere  
22.6. Nurminen, Raimo Rauma



**50 VUOTTA**

19.5. Niemi, Simo Perniö  
20.5. Kihlakaski, Kari Tampere  
21.5. Rusko, Matti Raahe  
22.5. Helenius, Jouko Mynämäki  
23.5. Hulmi, Timo Säskylä  
23.5. Jalo, Timo Raisio  
24.5. Turunen, Pertti Tyrnävä  
25.5. Viitanen, Jarmo Tampere  
26.5. Saarinen, Kari Nurmijärvi  
26.5. Siltala, Juha Kannus  
26.5. Ylönen, Arto Vanhamäki  
29.5. Silvola, Jari Helsinki  
2.6. Mönki, Jaakko Kuoppa-Aho  
3.6. Aholainen, Arto Leppävirta  
5.6. Tuominen, Kari-Jukka Vammala  
6.6. Jonninen, Jorma Käärmelahti  
7.6. Pakkanen, Jyrki Kouvola  
7.6. Rajaniemi, Jarmo Nivala  
7.6. Saarinen, Altti Pori  
8.6. Myllymäki, Olavi Honkakajoki  
13.6. Tähkänen, Juhani Rauma  
13.6. Vänskä, Seppo Liperi  
17.6. Ryhänen, Ari Varkaus  
19.6. Gunn, Kari Kaarina  
20.6. Peltoniemi, Antti Espoo  
21.6. Kärkkäinen, Jouni Kempele  
22.6. Rajainmäki, Antti Vanha-Ulvila

**Huom! Kesäkuussa ilmestymässä lehdessä julkaistaan merkkipäivät 23.6.–14.9.2008, koska lehti ei ilmesty heinä-elo-kuussa.**

Merkkipäiväpalstan pitäminen Kuljetusyrittäjä-lehdessä perustuu Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenrekisteriin. Rekisterissä ovat liikenteestä vastaavien johtajien ja veteraanijäsenten syntymäajat. Palstalla julkaistaan ilman eri pyyntöä rekisterissä mukana olevien 50-, 60- ja 70-vuotiaiden henkilöjäsenten syntymäpäivät sekä yli 70-vuotiaiden syntymäpäivät 5-vuotisportain. Henkilö, jonka syntymäpäivätiedot tultaisiin tämän periaatteen mukaan julkaisemaan lehdessä, voi halutessaan kieltää julkaisemisen ilmoittamalla siitä kaksi kuukautta ennen merkkipäivää Ulla Eskeliselle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnitella jäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.

*Kuolleita*

Yhdistyksen  
perustajajäsen

**Vilho Matti Aronen**

s. 6.4.1920  
k. 15.4.2008

Muistoa kunnioittaen  
Toijalan ja ympäristön  
Kuorma-autoilijat ry

**Liikenteen-  
harjoittaja  
Erkki Parviainen**

**75 vuotta 18.5.2008**

Lämpimät onnittelemme!  
Lapin Liikenneryttäjät ry  
Lapin Puutavarajaosto  
Rovaniemen  
Kuorma-autoilijat ry

**Mielo Forsell**

s. 9.2.1930  
k. 13.4.2008

Muistoa kunnioittaen  
Pohjois-Karjalan  
Kuljetusyrittäjät ry  
SKAL Itä-Suomi ry:n  
USL:n jaosto

**Markku Olavi Syrjänen**

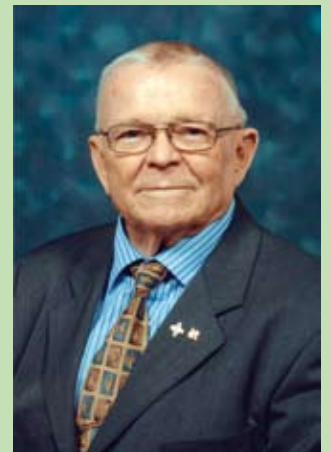
s. 26.10.1949  
k. 28.3.2008

Muistoa kunnioittaen  
Helsingin Kuljetusyrittäjät ry

**Olavi Lahtela  
80 vuotta**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n kunniajäsen ja Metsäalan Kuljetusyrittäjien kunniapuheenjohtaja, liikenneneuvos **Olavi Lahtela** täyttää 80 vuotta 22.5.

Olavi Lahtela ei juhli syntymäpäiväänsä. Mahdolliset muistamiset hän toivoo osoitettavan Nurmijärven Sotaveteraanien hyväksi, Keski-Uudenmaan OP, tilinumero 530003-213200.



Kuljetusyrittäjän seuraavassa numerossa:

• **Mobiilit tietoratkaisut**