

## **Aloite nro 1**

### **Tienpidon varmistaminen**

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry esittää Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukselle, että jatketaan toimia seuraavien tavoitteiden saavuttamiseksi:

- 1) Perustienpidon määrärahoja on pikaisesti ja aidosti lisättävä vastaamaan kasvaneita liikennemääriä ja kasvaneiden logististen vaatimusten mukaisiksi.
- 2) Pääurakoitsijoiden on pidettävä kiinni tienhoidon laatuvaatimuksista ja Tiehallinnon on valvottava riittävän tehokkaasti kyseisten laatuvaatimusten noudattamista.
- 3) Tiehallinnon hoitourakoiden kilpailuttamisessa pääurakoitsijan laadullisten kriteerien painoarvoa on lisättävä. Esimerkiksi aikaisemmin laadukkaasti toimineelle pääurakoitsijalle on saatava ”lisäpisteitä” uudessa kilpailutuksessa.

Esityksemme perustuu siihen, että jäsenkuntamme on huolestunut teiden kunnosta ja etenkin tiestön talvihoidon tasosta. Erityisen huolestuttavaa on alempiasteisen tieverkoston ja sen hoidon yhä huonompi kyky vastata nykyaikaisen logistiikan vaatimuksiin. Valtiovalta on toki lisännyt panostusta alempiasteiselle tieverkostolle metsäteollisuuden puuhuollon turvaamiseksi, mutta ovatko panostukset riittäviä ja lisäävätkö kyseiset panostukset kokonaistienpitoon käytettävää rahaa?

Huomattava on myös alempiasteisella tieverkolla merkittävästi lisääntyvä kotimaisen raaka- ja energiapuun kuljettaminen. Se lisää tiestölle ja sen hoidolle asettavia vaatimuksia. Lisäksi kiristynyt tienhoidon kilpailu ja kilpailutus ovat tuoneet huolestuttavia piirteitä etenkin tiestön talvihoitoon. Käsittääksemme liian suuren painoarvon tienhoidossa on saanut kustannusten minimointi, vaikka ensisijainen ja tärkein tavoite on, ja täytyy olla, liikenneturvallisuus.

Kuopiossa 31.3.2008

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Ari Hämäläinen  
puheenjohtaja

Kari Palojärvi  
toiminnanjohtaja

### **Hallituksen lausunto:**

SKAL on lukuisissa eri lausunnoissa, esityksissä ja kannanotoissaan tuonut esille tienpidon määrärahojen lisäämistarpeen. Viimeisin esitys oli 4.4.2008 lausunnossa Valtioneuvoston selonteossa valtiotalouden kehyksistä vuosille 2009 – 2012.

Tiehallinnon kunnossapidon toimivuusvaatimuksissa edellytetään, että liikennöinti on turvattava kaikissa olosuhteissa ja liikenteen tarpeet on otettava huomioon. Tiehallinnon talvihoidon toimintalinjat ovat uudistumassa ja SKAL:n mielipidettä on myös kysytty. Keskusteluissa nousi esille vaatimus Tiehallinnon tehokkaammasta valvonnasta kunnossapitourakoissa.

Hoitourakoissa laadun merkitystä valintaperusteena sopimuskumppanin valinnassa pitää kasvattaa niin kuin aloitteessa esitetäänkin.

Hallitus pitää esille nostettuja kysymyksiä merkittävänä, yhtyy aloitteeseen ja edellyttää, että SKAL jatkaa vaikuttamista perustienpidon määrärahojen lisäämiseksi valtion budjettiin. Lisäksi SKAL:n toimiston on tehtävä esitys Tie-hallinnolle tienhoidon valvonnan tehostamisesta ja laadullisten kriteerien lisäämisestä talvihoitourakoissa sekä tieurakoiden kilpailuttamisessa.

## **Aloite nro 2**

### **Sosiaaliturvamaksuluokkien perusteiden muuttaminen**

Esitämme liittokokoukselle, että se valtuuttaisi Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n ryhtymään toimenpiteisiin työnantajan sosiaaliturvamaksuluokkien määräytymisperusteiden muuttamiseksi myös kuljetusalan toimintaan ja kustannusrakenteeseen soveltuviksi.

Laki Työnantajan sosiaaliturvamaksusta 366/1963 sekä asetus Työnantajan sosiaaliturvamaksusta 940/1978 määrittelevät maksuluokkien perusteet.

Sosiaaliturvamaksuluokat on jaettu kolmeen osaan seuraavin kriteerein:

- I Luokka (2,771 % / v. 2008)
  - uusi yritys
  - tai yrityksen kuluvan käyttöomaisuuden poistot vuodelta 2006 toimitetussa verotuksessa alle 50 500 euroa
  - yrityksen poistot vuonna 2006 yli 50 500 euroa, mutta alle 10 % palkoista.
  - työnantaja ei harjoita liiketoimintaa esim. kotitalous tai liiketoimintaa hajoittamaton yhdistys
- II Luokka (4,971 % / v. 2008)
  - jos yrityksen poistot yli 50 500 euroa ja samalla vähintään 10 % mutta enintään 30 % palkoista
- III Luokka (5,871 % / v. 2008)
  - jos yrityksen poistot yli 50 500 euroa ja samalla yli 30 % palkoista

Säädökset on luotu aikanaan, ajalle tyypillisen teollisuuden yrityksen kustannusrakenteelle sopivaksi siten, että suuret yritykset jolla on suuret investoinnit, mutta henkilöstökulut pienet, kuuluisivat III kalleusluokkaan. Vuosien saatossa sosiaaliturvamaksuluokkien perusteena olevien poistojen määrää ei ole tarkistettu vastaamaan muuttunutta rahanarvoa.

Tämä vääristynyt järjestelmä laittaa pientyönantajan suurtyönantajille tarkoitettuun maksuluokkaan. Kriteereiden määrittämisen jälkeen kuljetuskaluston arvo on noussut merkittävästi ja kun kuljetusyrityksen kustannuksista jopa 40 % saattaa muodostua henkilöstökuluista, johtaa tämä siihen, että jo 202 000 euron kalustoarvo (yrityksen poistoprosentti 25%) siirtää kuljetusyrityksen sosiaaliturvamaksujen kalleimpaan III luokkaan.

Luokkien väliset erot (v.2008: 2,771 – 5,871 %) ovat kuljetusyritysten liike-vaihtoon suhteutettuna suuret, jolloin kalliimpaan maksuluokkaan kuuluminen vaikuttaa merkittäväällä tavalla suoraan yritysten kannattavuuteen.

Kuljetuskaluston omistamisen vaihtoehtoksi on syntynyt myös leasing-järjestelmä, jossa yritys ei osta kalustoa vaan vuokraa sen. Sosiaaliturva-maksuluokkajärjestelmä ei tunnista asiaa millään tavalla. Alalla on siis samankokoisia, niin autojen kuin työntekijöidenkin lukumäärällä mitaten, yrityksiä, jotka kuuluvat eri sosiaaliturvamaksuluokkiin.

Jyväskylässä 27.3.2008

SKAL Keski-Suomi ry

Seppo Korhonen  
puheenjohtaja

Mikko Voutilainen  
toiminnanjohtaja

### **Hallituksen lausunto:**

Työnantaja on velvollinen suorittamaan sosiaaliturvamaksun ennakkoperintälain (EPL) alaisten palkkojen sekä palkansaajalle myönnettyjen luontoisetujen perusteella.

Sotu-maksuprosentit on porrastettu ja ne määritellään vuosittain. Vuoden 2008 sotu-maksuluokat määräytyvät yksityisillä työnantajilla verovuodelta 2006 annettavan veroilmoituksen mukaisten, kuluvan käyttöomaisuuden säännönmukaisten poistojen ja poistoja koskevalta ajanjaksolta maksettujen palkkojen perusteella seuraavasti:

Luokka	Sotu-%	Peruste
I	2,771 %	Poistot enintään 50 500 €tai alle 10 % maksetuista palkoista
II	4,971 %	Poistot yli 50 500 €ja samalla vähintään 10 % maksetuista palkoista
III	5,871 %	Poistot yli 50 500 €ja samalla yli 30 % maksetuista palkoista

Ammatinharjoittajien ja uusien yritysten maksamien palkkojen perusteella määräytyvät sotu-maksut I-luokan mukaan. Uudet yritykset sijoittuvat I-luokkaan aina siihen saakka kunnes niille pystytään viimeksi jätetyn veroilmoituksen perusteella määrittelemään kuluvan käyttöomaisuuden hankintamenoista tehtyjen poistojen suhde maksettujen palkkojen määrään nähden. Käytännössä uudet yritykset, joiden tilikautena on esim. kalenterivuosi pysyvät siis ensimmäisessä sotu-maksuluokassa sekä toimintansa käynnistämivuoden että sitä seuraavan kalenterivuoden ajan.

Palkkojen ja poistojen välisen suhteen perusteella pyritään vahvistettujen maksuporrastusten avulla kannustamaan sellaista elinkeinotoimintaa, jossa ihmistyövoimaa korvataan mahdollisimman vähän automaatioastetta ja koneistusta lisäämällä. Tuotantovälineiden tekninen kehitys on muun yhteiskunnallisen kehityksen ohella kaventanut melko oleellisesti työnantajien liikkumavaraa sen suhteen, missä määrin ihmistyövoimaa on mahdollista korvata erilaisin konein ja laittein. Kyseinen johtopäätös koskee sekä teollisuutta ja kauppaa että niitä palvelevia muita toimintoja kuten mm. kuljetus-alalla toimivia työnantajia.

Sotu-maksuluokan määrittävien poistojen raha-arvoja ei ole tarkistettu ylöspäin yleistä kustannuskehitystä vastaavalla tavalla. Sosiaaliturvamaksujärjestelmää tulisi myös kehittää vastaamaan oikeudenmukaisemmalla tavoin erilaisten työnantajien tarpeita.

SKAL:n hallitus puoltaa aloitteessa esitettyjä tavoitteita ja esittää, että järjestö ryhtyy yhteistyössä Suomen Yrittäjät ry:n kanssa toimenpiteisiin maanteiden tavaraliikenteen kaltaisen toimialan saattamiseksi alempaan sosiaaliturvamaksuluokkaan. Eräänä keinona voisi olla sosiaaliturvamaksujen määräytymiseen vaikuttavien poistojen euromääräisten rajojen tarkistaminen seuraavasti:

Luokka	Sotu-%	Peruste
I	2,771 %	Poistot enintään 80 000 €tai alle 10 % maksetuista palkoista
II	4,971 %	Poistot yli 80 000 €ja samalla vähintään 10 % maksetuista palkoista
III	5,871 %	Poistot yli 80 000 €ja samalla yli 30 % maksetuista palkoista

### **Aloite nro 3**

#### **Hallittua joustoa ajo- ja lepoaikasäädöksiin**

USL:n jäsenistön ja heidän autonkuljettajiensa piirissä on käyty voimakas-takin keskustelua nykyisen ajo- ja lepoaikalainsäädännön joustamattomuudesta, sen valvonnan kirjavuudesta eri maissa ja soveltumattomuudesta nykymuodossaan käytännön toimintaan.

Ulkomaanliikenteessä, niin Skandinavian maihin, kuin Manner-Eurooppaan, toimitaan hyvin pitkälle tarkoin ennalta määrättyjen aika-taulujen mukaan. Aikataulua säätelevät osaltaan myös asiakasterminaalien ja laivojen aikataulut. Kuten yleisesti tiedetään, ovat asiakkaiden varastot nykyisin pyörien päällä. Tuotantoprosessissa niin tuotevalmistajat, kuin kauppaakin aikatauluttavat omalta osaltaan toimintansa ja kuljetuksensa muutamien tuntien marginaalilla. Saman prosessiaikataulun mukaan toimivat myös asiakasyritysten kuljetustoimintaa ohjaavien huolintaliikkeiden ynnä muiden ajojärjestelijät.

Tiestön ruuhkautuneisuusaste ja soveltuvien lepoalueiden puute aiheuttavat lisäksi omat lisämausteensa asiaan. Liikenneruuhka, kelieste, onnettomuus tai muu ennalta määrittelemätön reaaliaikainen syy vaikeuttavat varsin usein aikataulujen toteutumista. Muutaman tunnin heitot ennalta laskettuihin aikatauluihin ovat käytännön elämää. Usein puolen tunnin – tunnin jousto, joka palautuu myöhemmin taukona ja lepona riittää asian korjaamiseen siten, että myös kuljetusasiakas on tyytyväinen.

USL esittää SKAL:n liittokokoukselle, että ryhdytään pikaisiin toimenpiteisiin, jotta ainakin meillä Suomessa, mahdollisesti yhdessä muiden Pohjoismaiden kanssa, saataisiin aikaan järjestelmä, joka mahdollistaisi kuljettajien toimintaan hallittua joustoa ajo- ja lepoajoissa, kuitenkin ottaen huomioon vuorokausi ja 2-viikkojaksokohtaiset enimmäistyö- ja lepoaikasäännökset.

Helsingissä 2.4.2008

Simo Räihä  
puheenjohtaja

Antti Seppälä  
johtaja

### **Hallituksen lausunto:**

SKAL:n liittokokouksessa 2007 hyväksyttiin Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n tekemä aloite, jonka nojalla järjestömmme velvoitettiin laatimaan Euroopan unionin komissiolle ehdotus yhteisön ajo- ja lepoaika-asetuksen muuttamiseksi. Tuolloin hyväksytyyn aloitteeseen tavoitteet ja perustelut olivat hyvin samankaltaisia nyt käsitellyssä olevan USL:n aloitteen kanssa.

SKAL on yhdessä Autoliikenteen Työnantajaliiton kanssa valmistellut huolellisesti esitystä, joka mahdollistaisi nykyisiin ajo- ja lepoaikasäädöksiin nähden niin vuorokautisen lepoajan lyhentämisen kuin vuorokautisen ajo-ajan pidentämisen tietyissä, rajallisissa puitteissa. USL:n aloitteessa esitetyt reunaehdot 2-viikottaisissa enimmäisajoajoissa on niin ikään otettu huomioon valmisteltavana olevassa ehdotuksessa. Esityksen tueksi on mainittujen järjestöjen toimesta teetetty palkkasuhteisten ammattikuljettajien keskuudessa laaja tutkimus, joka tukee kaikilta osin myös USL:n aloitteessa esitettyjä näkemyksiä.

Komissiolle valmisteltavan esityksen kanssa on kuitenkin tarkoituksella oltu maltillisia, eikä esitystä ole kiirehditty, vaikka asia on eittämättä maanteiden tavaraliikenteen kannalta erittäin merkityksellinen. SKAL on halunnut rytmittää keskenään sidoksissa olevat avoimet EU-edunvalvontahankkeet toisiaan vaarantamatta tietoisesti siten, että ensin edetään maantiekuljetusalojen työaikadirektiivin edellyttämin toimin ja vasta tämän jälkeen esitetään komissiolle ajo- ja lepoaikasäädösten uudistamista. Komission oletetaan antavan työaikadirektiivin muutosesityksen näillä näkymin viimeistään syyskuussa 2008.

SKAL:n hallitus yhtyy USL:n aloitteeseen ja esittää, että SKAL:n toimisto jatkaa ajo- ja lepoaika-asetuksen muutosesityksen valmistelua ja valvoo sen etenemistä yhdessä ALT:n kanssa huomioiden niin liittokokouksen 2007 asettamat tavoitteet kuin nyt tehdyn aloitteen. Esitys on annettava EU:n komissiolle viipymättä, kunhan maantiekuljetusalojen työaikadirektiivin käsittelyvaihe sen mahdollistaa. SKAL:n tekemän esityksen tueksi on myös saatava mahdollisimman laaja kansainvälinen tuki.

### **Aloite nro 4**

#### **Pääteiden risteysten kiihdytyskaistat**

Esitämme jäsenyhdistyksemme Rannikkoseudun Kuljetusyrittäjät ry:n aloitteesta, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyy sellaisiin toimiin, joilla pääteiden, varsinkin vilkasliikenteisten teiden, risteysten suunnitteluohjeisiin saadaan vaatimus kiihdytyskaistojen rakentamisesta. Näitä kaistoja hyväksikäyttäen muun muassa raskaampi liikenne voisi helpommin siirtyä risteävän tien liikennevirtaan mukaan. Lisäksi keskustelut jo olemassa olevien, liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisten risteysten muuttamisesta kiihdytyskaistallisiksi tulee käynnistää pikaisesti.

Tienpitäjäkin on tiedostanut ongelman monin paikoin, sillä mainitunlaisissa risteyksissä on usein (esim. väistämisvelvollisuutta osoittavan liikennemerkin yhteydessä) lisäksi ”Kiihdytyskaista puuttuu”.

Suomessa on suuri määrä suhteellisen uusia vilkasliikenteisten teiden risteyskäytöksiä, joissa liikenneympäristön perusteella saattaa luulla esimerkiksi loivasti kaartavan rampin jatkuvan kiihdytyskaistana, mutta kaista päättyy kuitenkin suhteellisen jyrkästi risteävään väylään.

Tietynlaista kiihdytyskaistan hyväksikäyttöä Tiehallinto näyttää toteuttavan uusissa ns. porrastetuissa risteyksissä. Vastaavanlainen turva saavutettaisiin vanhoissakin risteyksissä – ja usein varsin edullisesti - piennarta hieman pengertämällä ja kaistaa jatkamalla.

Turussa 19.3.2008

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Teppo Mikkola  
puheenjohtaja

Tero Siitonen  
toimitusjohtaja

### **Hallituksen lausunto:**

Kuten aloitteessa todetaan, kiihdytyskaistattomissa risteyksissä ja rampeissa esiintyy jatkuvia toimivuusongelmia.

Turvallisuuden parantamiseksi kiihdytyskaistojen rakentaminen ongelma-risteyksissä on perusteltu toimenpide, jolla onnettomuusriskiä vähennetään.

Hallitus kannattaa aloitetta ja esittää, että alueellisesti ja paikallisesti yhteistyössä tiepiirien kanssa kartoitetaan olemassa olevat ongelmakohdat ja toteutetaan liikenteen sujuvoittamiseksi tarvittavat toimenpiteet. Lisäksi SKAL:n toimisto on yhteydessä tiehallintoon, että se risteysalueiden rakentamista koskevassa suunnitteluoheissaan huomioisi kiihdytyskaistojen rakentamisen.

### **Aloite nro 5**

#### **Eurovinjet-maksun poistaminen E4-tieltä Haaparannassa**

Esitämme Tornion Kuorma-autoilijat ry:n aloitteesta ja vuosikokouksemme tekemän päätöksen mukaisesti, että SKAL ryhtyisi toimenpiteisiin, joilla poistetaan Ruotsin eurovinjet-maksu E4-tieltä Haaparannassa.

Perusteluna esitämme seuraavaa: Haaparantaan mennessä joudutaan ajamaan lyhyt, noin 2 kilometrin matka E4-tietä, josta joudutaan maksaamaan vinjet-maksu. Viikoittaisia rajanylityksiä esim. maansiirtokuljetuksia suorittavilla autoilijoilla voi kesäaikaan olla kymmenittäin. Mielestämme on kohtuutonta periä maksua näin lyhyen ajomatkan vuoksi.

Ruotsalaiset kuorma-autoilijat ovat myös paremmassa kilpailuasemassa suomalaisiin nähden, koska heidän ei Suomen puolelle tullessa tarvitse maksaa vinjet-maksua.

Torniolla ja Haaparannalla on pitkä ja monipuolinen yhteistyö rajanylittävässä kanssakäymisessä, joka vain tiivistyy meneillä olevan Rajalla -hankkeen myötä. Näin ollen olisi suotavaa, että yhteistyön merkeissä, pelkästään Haaparannalle liikennöitäessä ei vinjetti-maksua tarvitsisi maksaa.

Pyhänturilla 15.3.2008

Lapin Liikenneyritykset ry

Kari Kähkönen  
puheenjohtaja

### **Hallituksen lausunto:**

Vinjetti eli moottoritiemaksutosite on kalenteriin sidottu tienkäyttövero, jonka maksamalla ajoneuvoa saa käyttää yleisellä tieverkolla tai sen osalla. Ruotsi, Tanska, Alankomaat, Belgia ja Luxemburg muodostavat niin sanotun Eurovinjettialueen. Näiden maiden alueella saa liikennöidä yhdellä vinjetillä. Vinjetin perintää ohjaa direktiivi (1999/62/EY), jonka ohjeistus perustuu Euroopan yhteisön kilpailuolosuhteiden harmonisointiin sekä liikenne-poliittisten tavoitteiden edistämiseen. Eurovinjet-maksut vähintään 12 tonnin kokonaispainoiselle ja vähintään Euro II -päästoluokan kuorma-autolle ja yhdistelmälle ovat seuraavat:

Enintään 3 akselia

Vähintään 4 akselia

Päivä	Viikko	Kuukausi	Vuosi
€8	20	75	750

Päivä	Viikko	Kuukausi	Vuosi
8	33	125	1250

Ajettaessa Suomesta Tornionjoen yli Ruotsin Haaparantaan joudutaan ajamaan lyhyt matka E4 -tietä, joka kuuluu Eurovinjet -järjestelmän piiriin. Myös suomalaisessa rekisterissä olevat kuorma-autot joutuvat maksamaan vinjetmaksun ajaessaan Haaparantaan riippumatta E4-tiellä kuljetun matkan suhteellisesta lyhydestä.

Kalenteriin sidottu vinjetti on Euroopassa siirtymässä syrjään tienkäyttö-maksun perimismuotona. Saksa on jo siirtynyt Eurovinjetistä suoriteperus-teiseen tieveroon, jossa maksun suuruus riippuu ajatun matkan lisäksi akseleiden lukumäärästä ja auton päästoluokasta. Ruotsi ja Alankomaat tulevat todennäköisesti eroamaan Eurovinjet-järjestelmästä ottaessaan käyttöön suoriteperusteiset tienkäyttöverot.

Sekä vinjet-järjestelmä että muut tienkäyttömaksut perustuvat EU:n säädöksiin. Yksittäiset tienkäyttömaksujärjestelmiin liittyneet jäsenmaat toimivat näiden säädösten puitteissa. Euroopassa ei ole käytössä sopimuksia, joilla näistä määräyksistä poikettaisiin. Yhden jäsenvaltion ei ole mahdollista määrätä toisen maan tienkäyttömaksujen perinnästä. Suomen on mahdollista vaikuttaa

ulkomailla perittävien tienkäyttömaksujen aiheuttamiin kustannuksiin ainoastaan muuttamalla omia käytäntöjään. Käytännössä tämä tarkoittaisi vinjetin käyttöönottamista Suomessa, mikä viranomaisten mukaan koskisi silloin myös kotimaista kalustoa ja liikennettä.

Vinjet-maksun sisällyttämistä osaksi kokonaisverotusta ja hyvittämistä kotimaiselle kalustolle ei tähän asti ole pidetty hyvänä ratkaisuna. Liikenne- ja viestintäministeriön asettamat työryhmät selvittävät sähköisesti perittäviin tienkäyttömaksuihin siirtymistä Suomessa. Selvityksen jälkeenkin vie useita vuosia ennen kuin mahdollisesti valittavat uudet järjestelmät ovat käytössä.

SKAL:n hallitus toteaa, että Suomen on yhtenä EU:n jäsenvaltiona käytännössä mahdoton muuttaa rakennettua järjestelmää. Sen sijaan on mahdollista yrittää hakea korvaavaa ratkaisua. Hallitus esittää, että kansallisesti käynnistetään uudelleen vinjetmaksujen palautusjärjestelmä, koska tilanne on muuttunut EU:n de minimis-päätöksen myötä. Näin ollen palautusjärjestelmää ei ole katsottavissa laittomaksi valtion tueksi. SKAL tekee valtio-varainministeriölle tarvittavan esityksen, jonka myötä kuljetusyritysten eri maissa maksamat vinjet-maksut palautettaisiin täysimääräisesti yrityksille takaisin kahdenkertaisen verotuksen välttämiseksi.

## **Aloite nro 6**

### **Jäsenyritysten taloudellisen tilan tutkimus- ja kehityshanke**

Esitämme liittokokoukselle, että se valtuuttaisi Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n käynnistämään tutkimus- ja kehityshankkeen, jonka lopullisena tavoitteena on parantaa yhdistyksen jäsenyritysten taloudellista tilannetta ja kannattavuutta.

SKAL ry:n laatimien selvitysten mukaan suomalaisten kuljetusyritysten nettotulos on vaihdellut vuosina 1999–2005 +0,8 %:n ja -0,8 %:n välillä samaan aikaan kun maamme on elänyt vahvaa nousukautta ja muut eri yritystoiminnan alat ovat tehneet ennätystuloksia.

Liikennelupajärjestelmän uudistuksen jälkeen monet yritykset joutuivat tukalaan tilanteeseen, eikä alalla välttämättä ollut vaadittua ”business-osaamista” muuttuneessa tilanteessa toimimiseen. Harkinnanvaraisuuden poistuttua uusia yrittäjiä ohjautui alalle ”kokeilemaan” mahdollisuuksiaan pärjätä kuljetusyrittäjänä. Kuljetuspalvelujen tarjoajista oli markkinoilla ylitarjontaa, joka väistämättä johti kuljetusmaksutason alenemiseen. Samaan aikaan maassamme vallitsi lamakausi. Kuljetusmaksut eivät ole korjaantuneet vaikka sittemmin ylikapasiteetti onkin laskenut. Ala on kärsinyt viime vuodet myös rajusta kustannuskehityksestä eikä kohonneita kustannuksia ole saatu siirrettyä kuljetushintoihin toivotulla tavalla. Valtiovallan taholta ei merkittäviä tukitoimia kuljetuselinkeinon elvyttämiseksi ole tehty.

Esittämämme tutkimus- ja kehityshanke voisi pitää sisällään esimerkiksi ulkopuolisen tahon tekemiä selvityksiä alan tilanteesta ja kannattavista liiketoimintamalleista, laajaa jäsenkunnan kouluttamista kustannustietoisuuden ja yritysjohtamisen saralla, erilaisten taloushallinnon apuohjelmien tai mallien luomista jäsenyrittäjien käyttöön sekä myös aivan uusien innovatiivisten keinojen kehittämistä ja niiden käyttöä tavoitteen saavuttamiseksi.

Jyväskylässä 27.3.2008

SKAL Keski-Suomi ry

Seppo Korhonen  
puheenjohtaja

Mikko Voutilainen  
toiminnanjohtaja

## **Hallituksen lausunto:**

SKAL Keski-Suomi ry on esittänyt laajan tutkimus- ja kehittämishankkeen käynnistämistä. Työ käsittäisi selvityksiä alan tilanteesta ja kannattavista liiketoimintamalleista, laajaa jäsenkunnan kouluttamista kustannustietoisuuden ja yritysjohtamisen saralla, erilaisten taloushallinnon apuohjelmien tai mallien luomista jäsenyrittäjien käyttöön sekä myös aivan uusien innovatiivisten keinojen kehittämistä ja niiden käyttöä tavoitteen saavuttamiseksi.

Kuljetusyrietykset ovat 2000-luvulla ja erityisesti vuodesta 2004 lähtien kohdanneet erittäin nopeasti nousevat kustannukset ja kilpailun jatkuvan kiristymisen. Tämä näkyy keskiarvoyrityksen kannattavuuden (oikaistut tunnus-luvut) dramaattisena heikentymisenä 2000-luvulla.

Vuosina 2000 – 2003 alan kustannuskehitys oli hyvin lähellä yleistä kuluttajahintojen muutosta ollen vain 5,7%. Vuoden 2004 aikana tapahtui irtiotto ja kokonaisindeksin muutos vuoden 2007 keskiarvosta verrattuna vuoden 2003 keskiarvoon oli 20,4 %. Kun 2005 muutettiin indeksiä (2005 = 100), saattoi monelta yritykseltä jäädä havaitsematta syntynyt ”irtiotto”, mikä kiristyvässä kilpailutilanteessa johti kannattavuuden merkittävään heikentymiseen.

Vuoden 2008 ensimmäisen neljänneksen jälkeen vaikuttaa siltä, että ala on edelleen liian rajusti nousevien kustannusten paineessa. Joulukuulta 2006 helmikuuhun 2008 kustannukset nousivat n. 12 %.

Kaluston määrä on lisääntynyt koko 2000-luvun. Talouslaman jälkeisestä pohjalukemasta (1993) rekisterissä olevien kuorma-autojen lukumäärä on yli kaksinkertaistunut. Vuodesta 2000 lähtienkin se on kasvanut yli 50 % nykyiseen 96 600 yksikköön. Vastaavasti luvanvaraiseen liikenteeseen käytetyn kaluston lukumäärä on lisääntynyt ”vain” n. 50 % ja 2000 jälkeen vajaa 20 % päättyen 35 700 yksikköön.

Toki luvanvaraisella kalustolla kuljetetaan edelleen suurin osa tonneista ja hoidetaan enimmäkseen kuljetussuoritteet. Ja vaikka yksityisen kaluston luku-määrä on lisääntynyt rajusti, on lisäys kohdistunut eniten pienten koko-naispainojen kalustoon. Samaan aikaan, kalustomäärän lisääntyessä, eivät kuljetetut tonnit tai kuljetussuoritteet ole kasvaneet. Molempien pysyttyä koko 2000-luvun suunnitteelleen samalla tasolla tai jopa hiukan laskevana, ei uutta kuljetettavaa ole markkinoille ilmaantunut. Eri kuljetusmuotojen välinen jakauma on myös pysynyt melko vakiona. Siten edellä mainituista tilastoista voi päätellä, että kaluston täyttö- ja käyttöasteet koko alan tasolla tarkasteltuna eivät ainakaan ole kasvaneet. Kustannuskehityksen ja tuottavuuden (tehokkuuden lisääminen) ristipaineissa, on alan kannattavuus menossa väärään suuntaan.

Kotimaan tavaraliikenteen kuljetussuoritteista on vaikea päätellä mihin suuntaan Suomen talous kehittyy. Kuljetusmuotojen välillä ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Kuitenkin talouden aktiviteettien lisääntymisestä huolimatta kuljetussuorite on joko säilynyt ennallaan tai jopa alentunut. Tätä ristiriitaa voivat selittää tilaston tietojen keräilyssä syntyvät virheet tai sitten raskaita teollisuuden ja rakentamisen kuljetuksia on suhteellisesti vähemmän kuin ennen. Vuoden 2000 käyvin hinnoin BKT on kasvanut kuluvalle vuosituhannella yli 30 mrd € siis n. 24 %, tasaisella vauhdilla 3 % / vuosi.

Pahimmillaan kasvu tyrehtyy, raskaat ja suuret kuljetustarpeet vähenevät, kalustoa on markkinoilla liikaa ja yritykset painivat korkean kustannustason ja edelleen lisääntyvän ja kovenevan kilpailun kanssa.

Paremmassakin suhdanteiden kehityksessä osa edellä luetelluista tekijöistä on kohdattava ja voitettava. Hyvän työllisyyden tilanteessa lisäksi alan työvoiman riittävyys tulee olemaan merkittävä alan toiminta- ja kilpailukykyyn vaikuttava tekijä.

Tietotekniikka, tietojärjestelmät ja viestinnän murros internetin vauhdittamana tulevat romuttamaan lukuisia totuttuja toimintatapoja, liiketoimia ja jopa toimialoja sekä siirtämään palvelujen ja tuotteiden tuotantoa uusille alueille ja uusiin jakelukanaviin.

SKAL Keski-Suomen aloite on erittäin ajankohtainen ja koko toimialan tulevaisuuden kannalta tärkeä. SKAL:n hallitus kannattaa aloitteessa esitetyn hankkeen käynnistämistä. Hanke on vaativa ja sen toteuttamisessa tulee hyödyntää verkostoitumalla ja yhteistyössä eri alojen, tutkijoiden ja laitosten osaamista ja jo käynnissä olevia tai käynnistyviä tutkimushankkeita (esim. LOGHO III). Hankeen koordinaattorina voisi toimia logistiikkavalio-kunta.

#### **Aloite nro 7**

#### **Hitaiden ajoneuvojen kolmioihin valot**

Esitämme jäsenyhdistyksemme Rannikkoseudun Kuljetusyrittäjät ry:n aloitteesta, että ammattiliikenteen etujärjestöt ryhtyvät toimenpiteisiin, jotka tähtäävät lainsäädännön muuttamiseen siten, että hitaiden ajoneuvojen taakse vaadittu punainen kolmio määrätään sisältä valaistavaksi.

Valonlähteen tulisi siis liittyä kiinteästi kolmion rakenteeseen, eikä sitä voisi korvata esimerkiksi häiriöalttiilla ulkopuolisella valonlähteellä. NykYTEKNIKALLA (esim. led-valot) mainitunlainen ratkaisu olisi suhteellisen helppo ja edullinen toteuttaa.

Kolmion valaisulla parantaisi mm. niin sanottujen mopoautojen ja muiden hitaasti liikenteessä kulkevien ajoneuvojen tunnistettavuutta rajoitetun näkyvyyden vallitessa. Hitaiden ajoneuvojen parempi havaittavuus parantaisi liikenneturvallisuutta ja vähentäisi onnettomuusriskiä selkeästi.

Turussa 19.3.2008

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Teppo Mikkola  
puheenjohtaja

Tero Siitonen  
toimitusjohtaja

#### **Hallituksen lausunto:**

Hitaan ajoneuvon kilpi (kolmio) vaaditaan Suomessa ajettaessa tiellä kolmipyöräisellä mopolla tai kevyellä nelipyörällä (ns. mopoauto), jonka leveys on yli 1,00 metriä, tai traktorilla tai moottorityökoneella, jonka omamassa on yli 0,5 tonnia. Hitaan ajoneuvon kilven tulee olla hyväksytty E-säännön nro 69/01 mukaisesti. Kilpeä ei edellytetä ajoneuvolta, johon on kytketty hitaan ajoneuvon kilvellä varustettu perävaunu tai joka on ulkomaan rekisterissä.

Suomessa liikutaan pimeän aikana yleensä enemmän ja huonommissa olosuhteissa kuin muissa Euroopan maissa, joten meillä tarvitaan ajoneuvoihin hyvät valot ja heijastimet. Erityisen tärkeää on jo hyvissä ajoin havaita muuta liikennettä huomattavasti hitaammin kulkevat ajoneuvot. Kuten aloitteessakin todetaan, valaistu hitaan ajoneuvon kilpi (kolmio) lisääisi ajo-neuvojen havaittavuutta ja siten parantaisi myös liikenneturvallisuutta.

Hallitus kannattaa aloitteen hyväksymistä. Hallitus esittää lisäksi, että SKAL:n toimisto selvittäisi myös mahdollisuutta saada ammattiliikenteen etujärjestöjä laajempi järjestökenttä (esim. Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ja Liikenneturva) asian taakse ja siten turvata parhaat mahdollisuudet aloitteen toteutumiseen. Toteutus voitaisiin aloittaa testaamalla mahdollisia teknisiä ratkaisuja parhaiten näkyvän ja toimivan valaisun löytämiseksi hitaan ajoneuvon kilpeen.

### **Aloite nro 8**

#### **Huomioliivien (lk 2) käyttö pakolliseksi kaikille raskaan kaluston kuljettajille ja apumiehille**

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n hallitus esittää logistiikkajäsen Aktivan puolesta, että huomioliivien (lk 2) käyttö tulisi pakolliseksi kaikille Suomessa ajaville raskaan kaluston kuljettajille ja apumiehille (myös maahan tulevat autot), mikäli he joutuvat työskentelemään tai liikkumaan yleisellä tiellä auton läheisyydessä tai muuten toimimaan yleisellä tiellä esim. onnettomuuden tai muun syyn takia.

Liivien mukanaoloa voisi valvoa esim. raja-aseilla tarvittaessa. Käyttö olisi pakollista kaikkina vuorokauden aikoina.

Huomioliivit kiinnittävät muiden tielläliikkujien huomion ja näin nopeudet saadaan alenemaan (havainnointi) sekä liikennetarkkuuden vaara pienenee.

Tämä auttaa myös parantamaan kuljettajien omaa turvallisuutta, kun hän liikkuu yleisellä tiellä ja vähentää mahdollisuutta joutua vaaratilanteisiin.

Voimaantuloajaksi ehdotamme 1.1.2009 alkaen, jotta mahdollinen laki ja asetus saataisiin valmiiksi hyvissä ajoin. Liivien hankinta ei ole suuri taloudellinen satsaus ja niillä voisimme säästää loukkaantumisia tai kuolemia erittäin pienillä satsauksilla.

Kouvolassa 6.4.2008

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Matti Jaatinen  
puheenjohtaja

Eeva-Maija Koponen  
toimitusjohtaja

### **Hallituksen lausunto:**

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n hallitus esittää aloitteessaan huomioliivien (LK2) käyttöä pakolliseksi kaikille raskaan kaluston kuljettajille ja apumiehille, silloin kun joudutaan liikkumaan

tai työskentelemään yleisellä tiellä auton läheisyydessä. Huomioliivit kiinnittävät muiden tielläliikkujien huomion ja liikenne-riskien vaara pienenee. Huomioliivien käytön tulisi olla pakollista kaikkina vuorokauden aikoina ja niiden mukanaoloa tulisi myös valvoa.

Huomioliivit ovat jo pakollisia VAK-kuljetusten kuljettajan varusteissa sekä satama-alueilla liikuttaessa.

SKAL:n hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja esittää, että huomioliivien käytön pakollisuudesta tehdään aloite liikenne- ja viestintäministeriöön.

## **Aloite nro 9**

### **Ammattiliikenteelle oma palvelunumero**

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n hallitus esittää Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukseen 2008 aloitetta, jolla ammattiliikenteen pyynnöt saadaan huomioiduksi nykyistä paremmin liikennekeskuksissa.

Nykyinen käytäntö on valitettavasti osoittanut, että ammattiliikenteen puheluihin ei suhtauduta sillä vakavuudella, kuin mielestämme pitäisi. Tieliikenteen ammattilainen, jonka työpaikka on tien päällä, ei todellakaan soita turhaan liikennekeskukseen ja esim. pyydä liukkaudentorjuntaa, jos ei ole tosi kyseessä.

Näin ollen esitämme esim. tienkäyttäjälinjaua, jolloin ammattiliikenteelle luodaan oma numero, joka yhdistyy samaan liikennekeskukseen kuin nykyinen yleinen numero 0200 2100. Liikennekeskuksen henkilö näkee heti, että soitto tulee raskaan liikenteen edustajalta. Tällöin hän voi jo valmiiksi suhtautua tulevaan puheluun, että nyt on tosi kyseessä. Tämä parantaisi liikenneturvallisuutta, koska kun liikenteen ammattilainen pyytää apua, niin silloin apua tarvitaan.

SKAL on perustamassa vertaistukijärjestelmää kuljettajille, jotka joutuvat liikenneonnettomuuteen tai esim. ryöstetyksi. Jos saamme ammattiliikenteelle tämän oman numeron, niin nämä palvelut voisi kytkeä yhteen eli yhdellä puhelinnumerolla saisi fyysistä ja henkistä apua tien päälle. Tällöin liikennekeskuksen työntekijöillä olisi listat henkilöistä, jotka antavat vertaistukea ja he opastaisivat henkilöt yhteen, jonka jälkeen liikennekeskusta ei tarvittaisi.

Jos tällainen ammattiliikenteen oma suora numero liikennekeskukseen ei ole mahdollinen, niin asia pitää kuitenkin saada järjestymään nykyistä paremmin.

Kouvola 6.4.2008

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Matti Jaatinen  
puheenjohtaja

Eeva-Maija Koponen  
toimitusjohtaja

**Hallituksen lausuntoluonnos:**

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n hallitus esittää aloitteessaan, että ammattiliikenteelle luodaan oma palvelunumero, jonka puheluihin vastataan 0200 2100 Tienkäyttäjän linjan keskuksessa. Raskaan liikenteen edustajalta tulevaan puheluun osattaisiin näin heti suhtautua vakavasti, tämän hetkistä palvelutasoa ei pidetä riittävänä.

Lisäksi esitetään, että ammattiliikenteen palvelunumeron voisi kytkeä yhteen SKAL:n perusteilla olevan vertaistukiverkoston eli Kaveriapu -palvelun kanssa. Tällöin tähän ammattiliikenteen omaan palvelunumeroon soitettaisiin myös onnettomuustapauksissa ja keskus ohjaisi puhelun lähimmälle SKAL:n vertais-tukiverkoston kuuluvalle vapaaehtoisauttajalle.

Kaveriapu -toimintaa on suunniteltu vuoden 2008 alusta ja siinä yhteydessä käyty liikennekeskuksen kanssa neuvotteluja myös ammattiliikenteen omasta palvelunumerosta. Tiehallinnon liikennekeskuksen kanta on, että uutta palvelunumeroa ei ole tarpeen perustaa.

Tiehallinnon liikennekeskus päätti myös johtoryhmänsä kokouksessa 9.4., ettei Tienkäyttäjän linjan hyödyntäminen SKAL:n kaveriapu -palvelussa ole liikennekeskuksen toimintalinjauksen mukainen. Liikennekeskus pitää Kaveriapu -toimintaa tärkeänä, mutta ei pidä sen toteuttamista viranomaistahon avulla mahdollisena.

SKAL:n hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja esittää, että SKAL tekee esityksen Tiehallinnolle ammattiliikenteen oman palvelunumeron perustamisesta. Ellei ammattiliikenteelle perusteta omaa palvelunumeroa, tulisi puheluihin vastaajille painottaa, että kun linjalle soittaa ammattikuljettaja, kyseessä on aina ilmoituksen arvoinen asia.