

LIITTOKOKOUS

AIKA: 7.6.2008

PAIKKA: Tampereen yliopisto, Tampere

LÄSNÄ: 161 virallista edustajaa, joista 160 edusti liiton 15 jäsenyhdistystä ja 1 liiton logistiikkajäseniä (luettelo liittokokousedustajista pöytäkirjan liitteenä n:o 1).

Kokouksen puheenjohtajina toimivat kuljetusyrittäjät Risto Kiviniemi ja Jarmo Kivistö sekä sihteereinä toimitusjohtaja Pia Vuori ja varatuomari Risto Rusa-

ma. Edustajien lisäksi saapuvilla olivat puheenjohtaja Ahti Myllys, kunniapuheenjohtaja Fritz Kuula, kunniajäsen Raimo Nikkanen, toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, varapuheenjohtajat Teppo Mikkola ja Matti Heikkilä, liiton hallituksen jäsenet sekä liiton ja jäsenyhdistysten toimihenkilöitä.

Kokous alkoi 7.6.2008 klo 10:00.

1 § Liittokokouksen avaus, tervehdykset ja huomionosoitukset

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n puheenjohtaja Ahti Myllys avasi kokouksen toivottaen kaikki osallistujat tervetulleiksi. Myllys käsitteli tervetulo-puheessaan hallitusohjelmaa ja sen toteutumista, liikennepoliittista ohjelmaa ja kuljetusyrittäjien taloudellista tilannetta kustannuspaineiden alla, kabotaasiliikenteen vapautumista ja logistiikkaopetukseen suuntautuneiden opiskelijoiden määrän lisääntymistä. Myllyksen puhe merkittiin kokonaisuudessaan pöytäkirjan liitteeksi (liite).

Hallinto- ja kuntaministeri Mari Kiviniemi esitti valtiovallan tervehdyksen liittokokoukselle.

Tampereen Seudun Kuljetusyrittäjät ry:n puheenjohtaja Jarmo Kivistö esitti yhdistyksensä tervehdyksen liittokokoukselle. Kivistön tervehdys merkittiin pöytäkirjan liitteeksi (liite)

Ministeri Mari Kiviniemi ja puheenjohtaja Ahti Myllys luovuttivat Tasavallan presidentin myöntämät kunnia- ja ansiomerkit seuraaville merkinsaajille:

Suomen Leijonan Ritarimerkki

Iiro Lehtonen

Suomen Leijonan ansioristi

Matti Jaatinen
Hannu Lamminen
Reijo Mecklin
Kari Poussa
Juha Rahkola
Jorma Ristiluoma

Suomen Valkoisen Ruusun Ritarikunnan I luokan mitali kultaristein

Risto Lehmus
Eino Vihinen

Iiro Lehtonen esitti liittokokoukselle kiitokset ritarimerkin, ansioristien ja mitalien saajien puolesta.

Liittokokous kunnioitti hetken hiljaisuudella toimintavuoden aikana poismenneitä liiton jäseniä.

2 § Kokouksen puheenjohtajisto

Liittokokous valitsi yksimielisesti kokouksen puheenjohtajiksi kuljetusyrittäjät Risto Kiviniemen ja Jarmo Kivistön. Puheenjohtajat kiittivät liittokokousta saamastaan luottamuksesta.

3 § Kokouksen sihteeristö

Hallituksen esityksen mukaisesti liittokokouksen sihteeiksi valittiin toimitusjohtaja Pia Vuori ja varatuomari Risto Rusama.

4 § Pöytäkirjan tarkastajat

Pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin Tero Vihmalaakso ja Pentti Koskinen sekä heidän varamiehikseen Erkki Moisio ja Juha Seppälä.

5 § Kokouksen laillisuus

Todettiin, että liittokokouskutsu oli toimitettu jäsenyhdistyksille 6.3.2008 päivätyllä kiertokirjeellä (liite 4). Kutsu oli lisäksi julkaistu Kuljetusyrittäjä -lehden numerossa 2/2008.

Todettiin, että liittokokous oli kutsuttu koolle sääntöjen edellyttämällä tavalla. Liittokokous todettiin tämän johdosta yksimielisesti päätösvaltaiseksi. Samalla kokouspaikalle saapuneille muille kuin liittokokousedustajille myönnettiin läsnäolo-oikeus liittokokouksessa.

6 § Liittokokouksen osanottajaluettelon vahvistaminen

Esitettyjen valtakirjojen mukaan kokouksessa oli edustettuna yhteensä 15 jäsenyhdistystä 159 virallisen edustajan välityksellä.

7 § Työjärjestyksen hyväksyminen

Kokouksen työjärjestykseksi hyväksyttiin hallituksen laatima esityslista (liite 6)

8 § Toimikuntien valitseminen

Valittiin liittokokoustyöskentelyä varten seuraavat toimikunnat, joille määrättiin alla tarkemmin mainitut tehtävät. Toimikuntiin nimettiin seuraavat puheenjohtajat, jäsenet ja sihteerit:

VAALITOIMIKUNTA

Käsittelee: Käsittelee hallituksen esityksen vaalijärjestykseksi sekä esityksen vaalitavasta, äänestysmenettelystä ja puheenvuoroista. Tekee ehdotuksen SKAL:n puheenjohtajaksi, I varapuheenjohtajaksi ja II varapuheenjohtajaksi sekä hallituksen varsinaiseksi ja varajäseniksi seuraavaksi kaksivuotiskaudeksi (2009-2010).

Puheenjohtaja: Taito Kainulainen
Sihteerit: Esa Näätänen

Jäsenet:

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
Helsingin Kuljetusyrittäjät ry
Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
Lapin Liikenneyrittäjät ry
Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
SKAL Itä-Suomi ry
SKAL Keski-Suomi ry
SKAL Oulun lääni ry
SKAL Pohjanmaa - Österbotten ry
Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry

Henry Nyholm
Jukka Horkka
Kari Noroaho
Eero Kukko
Petri Hämäläinen
Markku Toivola
Jukka Hyvönen
Janne Virkkunen
Asser Hanhela
Teuvo Isohanni
Alpo Peltoniemi

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry
Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen
Kuljetusyrittäjät USL ry

Pekka Valtonen
Håkan Stara

ÄÄNESTYSTOIMIKUNTA

Valvoo mahdollisia äänestyksiä ja suorittaa äänten laskennan.

Puheenjohtaja: Ari Hämäläinen
Sihteeri: Pirjo Nyqvist

Jäsenet:

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Jan Ingman
Helsingin Kuljetusyrittäjät ry	Seppo Laurila
Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Erkki Seppälä
Lapin Liikenneyrittäjät ry	Jari Simula
Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Jari Lehtinen
Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Tero Vihmalaakso
SKAL Itä-Suomi ry	Kari Luukkainen
SKAL Keski-Suomi ry	Timo Ilmonen
SKAL Oulun lääni ry	Markku Arvola
SKAL Pohjanmaa - Österbotten ry	Jorma Ristiluoma
Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry	Kyösti Ketola
Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry	Kimmo Kallio
Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry	Jukka Siili

TALOUSTOIMIKUNTA

Käsittelee

- * toimintakertomuksen vuodelta 2007
- * vuoden 2007 tilinpäätöksen
- * toimintasuunnitelman vuodelle 2009
- * talousarvioehdotuksen vuodelle 2009
- * ehdotuksen tilintarkastajista

Puheenjohtaja: Teppo Mikkola
Sihteeri: Markku Immanen

Jäsenet:

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Christian Ekroos
Helsingin Kuljetusyrittäjät ry	Tapio Hellgren
Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Samuli Mäkelä
Lapin Liikenneyrittäjät ry	Jukka Lehtonen
Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Jorma Winberg

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Tero Moukola
SKAL Itä-Suomi ry	Vesa Vipuveräjä
SKAL Keski-Suomi ry	Jouni Kotiaho
SKAL Oulun lääni ry	Juha Rahkola
SKAL Pohjanmaa - Österbotten ry	Veikko Keto
Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry	Kai Salminen
Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry	Hannu Lamminen
Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry	Esa Seppälä

ALOITETOIMIKUNTA 1

Käsittelee:

- * Aloitteen nro 1: Perustienpidon varmistaminen
- * Aloitteen nro 2: Sosiaaliturvamaksuluokkien perusteiden muuttaminen
- * Aloitteen nro 3: Hallittua joustoa ajo- ja lepoaikasäädöksiin

Puheenjohtaja: Simo Räihä
Sihteeri: Pasi Moisio

Jäsenet:

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Esko Heikkilä
Helsingin Kuljetusyrittäjät ry	Eero Hakala
Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Veijo Kylliäinen
Lapin Liikenneyrittäjät ry	Raimo Pohjanen
Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Heikki Haapanen
Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Reijo Salo
SKAL Itä-Suomi ry	Veli Pekka Hämäläinen
SKAL Keski-Suomi ry	Jarkko Hänninen
SKAL Oulun lääni ry	Juha Kukkura
SKAL Pohjanmaa - Österbotten ry	Jaakko Mattila
Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry	Jouko Yliluoma
Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry	Erkki Pitkänen
Suomen Säiliöautoliitto ry	Tarja Naarajärvi
Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry	Jorma Takanen

ALOITETOIMIKUNTA 2

Käsittelee:

- * Aloitteen nro 4: Pääteiden risteysten kiihdytyskaista
- * Aloitteen nro 5: Eurovinjet-maksun poistaminen E4-tieltä Haaparannassa
- * Aloitteen nro 6: Jäsenyritysten taloudellisen tilan tutkimus- ja kehityshanke

Puheenjohtaja: Seppo Korhonen

Sihteeri: Sakari Backlund

Jäsenet:

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Jukka Ovaska
Helsingin Kuljetusyrittäjät ry	Anja Haapanen
Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Pekka Toivari
Lapin Liikenneyrittäjät ry	Raimo Sammallahti
Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Ville Sautila
Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Heikki Mäkeläinen
SKAL Itä-Suomi ry	Timo Korhonen
SKAL Keski-Suomi ry	Jani Ylälehto
SKAL Oulun lääni ry	Ari Pesonen
SKAL Pohjanmaa - Österbotten ry	Kari Ala-Korpela
Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry	Kai Oksanen
Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry	Jukka Asikainen
Suomen Säiliöautoliitto ry	Kari Poussa
Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry	Markku Jakkila

ALOITETOIMIKUNTA 3

Käsittelee:

- * Aloitteen nro 7: Hitaiden ajoneuvojen karkikolmioihin valot
- * Aloitteen nro 8: Huomioliivien (Ik 2) käyttö pakolliseksi kaikille raskaan kaluston kuljettajille ja apumiehille
- * Aloitteen nro 9: Ammattiliikenteelle oma palvelunumero

Puheenjohtaja: Reijo Mecklin

Sihteeri: Eino Simonen

Jäsenet:

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Auno Nummi
Helsingin Kuljetusyrittäjät ry	Markku Tuppur
Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Ari Toivari
Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Jouni Olli
Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry	Harri Lehtonen
SKAL Itä-Suomi ry	Markku Huovinen
SKAL Keski-Suomi ry	Risto Vehviläinen
SKAL Oulun lääni ry	Jari Rusanen
SKAL Pohjanmaa - Österbotten ry	Jani Salmela
Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry	Risto Lehmus
Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry	Esa Haakana
Suomen Säiliöautoliitto ry	Jouko Mäkelä
Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry	Toivo Lehtinen

JULKILAUSUMATOIMIKUNTA

Valmistelee liittokokouksen julkilausuman.

Puheenjohtaja: Matti Heikkilä
Sihteeri: Kirsi Heikkilä

Todettiin, että liiton hallitus oli 23.4.2008 pitämässään kokouksessa ehdottanut julkilausumatoimikunnan jäseniksi Tomi Heinoa, Kari Helokiveä ja Juha Lehtistä. Lisäksi ehdotusta oli täydennetty liiton jäsenistöltä tulleiden ehdotusten perusteella siten, että jäseniksi oli ehdotettu edellä olevien jäsenten lisäksi Toivo Hytöstä, Pentti Koskista ja Kari Poutasta.

Hyväksyttiin edellä olevat esitykset ja päätettiin, että julkilausumatoimikuntaan valitaan lisäksi Raimo Nikkanen ja Jyrki Isolähteenmäki.

Merkittiin, että kokous keskeytettiin lounastauon ja toimikuntatyöskentelynjohdosta klo 12.00. Kokous aloitettiin uudelleen klo 14.30.

9 § Liittokokouksen julkilausuma

Julkilausumatoimikunnan puheenjohtaja Matti Heikkilä esitteli toimikunnan ehdotuksen liittokokouksen julkilausumaksi. Esitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Heikkilä esitti lisäksi, että liittokokouksen julkilausuma tultaisiin tulevaisuudessa valmistelemaan liiton hallituksen asettaman toimikunnan toimesta, jota täydennettäisiin jäsenyhdistysten ehdokkailla. Julkilausuma voitaisiin saada tällä tavoin valmiiksi jo liittokokouspäivän aamuna ja se samalla toimittaa lehdistölle seuraavan päivänä tapahtuvaa julkistamista varten. Ehdotus hyväksyttiin.

Julkilausumatoimikunnan pöytäkirja ja julkilausuma otettiin pöytäkirjan liitteiksi (liitteet 7 ja 8)

10 § Hallituksen toimintakertomus ja tilinpäätös vuodelta 2007 (puheenjohtajana Jarmo Kivistö).

Iiro Lehtonen esitteli liiton toimintakertomuksen (liite 9) ja tilinpäätöksen (liite 10) vuodelta 2007. Lehtonen pyysi, että liiton jäsenet toimittaisivat liitolle omat sähköpostiosoitteensa informaation nopeaa levittämistä varten.

Taloustoimikunnan puheenjohtaja Teppo Mikkola esitteli taloustoimikunnan ehdotuksen (liite 11) toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen hyväksymisestä. Taloustoimikunnan mukaan toimintakertomus tulisi hyväksyä hallituksen esittämässä muodossa. Taloustoimikunta painotti yhteydenpidon tärkeyttä alan keskeisiin vaikuttajiin.

Teppo Mikkola esitteli tämän jälkeen taloustoimikunnan esityksen tilinpäätöksen vahvistamisesta. Taloustoimikunta esitti, että liittokokous vahvistaisi tilinpäätöksen siihen liittyvine rahastosiirtoineen hallituksen esittämässä muodossa. Tilinpäätöksessä tehdyt varallisuussirrot liittyivät vuoden 2007 liittokoko-

uksessa tehtyihin päätöksiin 70-vuotisjuhlasäätiön perustamisesta. Asiasta käydyn keskustelun johdosta todettiin, että SKAL:n hallinto pystyy asianmukaisesti valvomaan säätiölle siirtynyttä varallisuutta.

11 § Tilintarkastajien tilintarkastuskertomus (puheenjohtajana Jarmo Kivistö)

Liikenteenharjoittaja Esa Seppälä luki liiton tilintarkastajien tarkastuskertomuksen (liite 12) liiton tileistä vuodelta 2007. Tilintarkastajat esittivät, että liiton hallitukselle ja toimitusjohtajalle myönnettäisiin vastuuvapaus vuodelta 2007.

12 § Tilinpäätöksen vahvistaminen ja vastuuvapauden myöntäminen (puheenjohtajana Jarmo Kivistö)

Kuultuaan sekä tilintarkastajien että taloustoimikunnan lausunnot liittokokous päätti yksimielisesti vahvistaa vuoden 2007 tilinpäätöksen siihen liittyvine rahastosiirtoineen ja myöntää toimitusjohtajalle, hallitukselle ja muille tilivelvollisille vastuuvapauden tilivuodelta 2007.

13 § Toimintasuunnitelman ja talousarvion esittely (tästä eteenpäin Risto Kiviniemi) ja yleiskeskustelu asiasta

Iiro Lehtonen selosti vuodelle 2009 laaditun toimintasuunnitelman ja talousarvion pääsisältöä. Vuoden 2009 aikana liiton kotisivuihin tultaisiin tekemään huomattavia laajennuksia ja niihin tultaisiin liittämään mm. laskuri, jolla kulejususyrittäjät voisivat toimeksiannoittain tarkastella liiketoimintansa kannattavuutta

Taloustoimikunnan puheenjohtaja Teppo Mikkola selosti taloustoimikunnassa tapahtunutta toimintasuunnitelman (liite 13) ja talousarvioesityksen (liite 14) käsittelyä. Taloustoimikunta esitti, että toimintasuunnitelma ja talousarvio hyväksyttäisiin hallituksen esittämässä muodossa. Taloustoimikunta esitti lisäksi, että hallitukselle annettaisiin oikeus täsmentää talousarviota sisäisin siirroin tilikauden aikana.

Jukka Horkka esitti toivomuksen siitä, että vuoden 2007 liittokokouksessa päätetty organisaation kehittäminen saatettaisiin riittävän laajaan järjestykseen ennen uudesta organisaatiosta päättämistä. Organisaation kehittämistyöryhmän puheenjohtaja Simo Räihä selosti työryhmän etenemisaikataulua ja -tapaa. Pyrkimyksenä on, että työ olisi edisteltävissä kentälle vuoden 2009 keväällä ennen lopullisia päätöksiä.

Jukka Vuorinen kiinnitti huomiota jäsenhankintaan. Vuorinen selosti yrittäjäjärjestöjen käyttämiä ulkopuolisia jäsenhankkijoita. Vuorisen käsityksen mukaan tällaiseen jäsenhankintaan uhrattavat varata tuottavat hyvän tuloksen.

14 § Toimintasuunnitelman vahvistaminen vuodelle 2009

Liittokokous hyväksyi liiton toimintasuunnitelman vuodelle 2009 hallituksen esittämässä muodossa.

15 § Talousarvion vahvistaminen vuodelle 2009 ja palkkioista päättäminen

Liittokokous vahvisti liiton talousarvion vuodelle 2009 hallituksen esittämässä muodossa. Esityksen mukaan palkkioita ja jäsenmaksuja ei koroteta vuoden 2008 tasosta.

Päätettiin yksimielisesti hyväksyä hallituksen esitykset puheenjohtajan ja varapuheenjohtajien, hallituksen jäsenten ja tilintarkastajien palkkioista sekä liittymis- ja jäsenmaksujen suuruudesta. Palkkioita ja maksuja koskeva hallituksen esitys otettiin pöytäkirjan liitteeksi (liite 15)

16 § Tilintarkastajien valitseminen ja tilintarkastajien palkkiot

Liiton tilintarkastajiksi vuoden 2009 tilejä tarkastamaan valittiin taloustoimikunnan esityksen mukaisesti KTM Timo Tuokka (KHT) ja KHT-Yhteisö Tilintarkastus Tuokko Oy sekä heidän varamiehikseen ekonomi Veli-Matti Kuparinen ja liikenteenharjoittaja Eero Hakala.

Tilintarkastajien palkkiot päätettiin maksaa taloustoimikunnan esityksen mukaisesti laskun mukaan.

17 § Hallituksen esitys vaalijärjestykseksi

Iiro Lehtonen esitteli hallituksen esityksen vaalijärjestykseksi (liite 16). Hallitus esitti, että vaalijärjestys määrättäisiin seuraavasti:

Vaalijärjestys

Liiton hallituksessa on yksi varsinainen ja yksi varajäsenen paikka jokaisella sellaisella alueyhdistyksellä ja suoritealayhdistyksellä, jolla jäsenyritysten automäärä on vähintään 200.

Hallitukseen saavat yhden lisäjäsenen ja varajäsenen paikan ne yhdistykset, joiden jäsenyritysten automäärä on vähintään 1 750.

Vaalitoimikunnan puheenjohtaja Taito Kainulainen selosti vaalitoimikunnassa tapahtunutta vaalijärjestyksen käsittelyä. Vaalitoimikunta esitti, että vaalijärjestys hyväksyttäisiin hallituksen esittämässä muodossa.

Liittokokous hyväksyi vaalitoimikunnan esityksen, joten hallituksen esitys vaalijärjestyksestä tuli liittokokouksen päätökseksi.

Vaalitoimikunnan pöytäkirja otettiin liittokokouspöytäkirjan liitteeksi (liite 17).

18 § Vaalitavasta päättäminen ja ehdotukset liiton puheenjohtajaksi

Iiro Lehtonen totesi hallituksen esittäneen vaalitavaksi puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan vaaleissa menettelyä, jossa liiton puheenjohtaja, I varapu-

heenjohtaja ja II varapuheenjohtaja valitaan tarvittaessa kahdella äänestyskerralla.

Mikäli kukaan ehdokkaista ei saa ensimmäisessä äänestyksessä yli puolta annetuista äänistä toisella äänestyskerralla jatkaa kaksi eniten ääniä saanutta ehdokasta. Valituksi tulee ehdokas, joka ratkaisevassa äänestyksessä saa äänten enemmistön.

Liiton puheenjohtajan, I varapuheenjohtaja ja II varapuheenjohtajan vaalissa todetaan ennen äänestyksen aloittamista kullakin äänestyskerralla ehdokkaina olevien nimet ja annetaan tarkemmat äänestysohjeet.

Vaalitoimikunnan puheenjohtaja Taito Kainulainen esitti, että hallituksen esitys hyväksyttäisiin.

18 § Puheenjohtajaehdokkaiden esittelypuheenvuorot

Taito Kainulainen esitteli vaalitoimikunnassa esillä olleet ehdokkaat liiton puheenjohtajaksi. Vaalitoimikunta esitti yksimielisesti, että puheenjohtaja Ahti Mylly Rantasalmelta valittaisiin liiton puheenjohtajaksi kaksivuotiskaudelle 2009 – 2010.

Todettiin, että erityisen esittelypuheenvuoron pitämistä ei pidetty tarpeellisena.

20 § Liiton puheenjohtajan valinta

Ahti Mylly valittiin yksimielisesti liiton puheenjohtajaksi kaksivuotiskaudeksi 2009 – 2010. Mylly kiitti liittokokousta saamastaan luottamuksesta.

21 § Ehdotukset I varapuheenjohtajiksi. Ehdokkaiden puheenvuorot

Taito Kainulainen esitteli vaalitoimikunnassa esillä olleet ehdokkaat liiton 1. varapuheenjohtajaksi. Vaalitoimikunta esitti Teppo Mikkolan Mietoisista valitsemista liiton I varapuheenjohtajaksi. Vaalitoimikunnan esitys oli myös tältä osin yksimielinen.

22 § Liiton I varapuheenjohtajan valinta

Teppo Mikkola valittiin yksimielisesti liiton I varapuheenjohtajaksi kaksivuotiskaudeksi 2009 – 2010. Mikkola kiitti liittokokousta saamastaan luottamuksesta.

23 § Ehdotukset liiton II varapuheenjohtajaksi. Ehdokkaiden puheenvuorot

Taito Kainulainen esitteli vaalitoimikunnassa esillä olleet ehdokkaat liiton 2. varapuheenjohtajaksi. Vaalitoimikunta esitti yksimielisesti, että Matti Heikkilä Kuusamosta valittaisiin liiton II varapuheenjohtajaksi.

24 § Liiton II varapuheenjohtajan valinta

Matti Heikkilä valittiin yksimielisesti liiton II varapuheenjohtajaksi kaksivuotiskaudeksi 2007 – 2008. Heikkilä kiitti liittokokousta saamastaan luottamuksesta.

25 § Ehdotukset hallituksen jäseniksi ja varajäseniksi

Jukka Horkka otti esille liiton hallituksen jäsenten määrän määräytymisperusteet silloin kun automäärä ylittää 1.750 autoa. Horkan käsityksen mukaan Helsingin yhdistyksen automäärä oli liittokokoukselle jaetun tilaston mukaan ylittänyt vuoden 2007 aikana po. määrän, joten Helsingin yhdistyksellä olisi tämän perusteella oikeus saada 2 hallituspaikkaa.

Jyri Lehtonen totesi, että kysymyksessä olevat automäärät oli vakiintuneesti laskettu edellisen vuoden syyskuun loppuun mennessä kokonaan jäsenmaksunsa maksaneiden jäsenten perusteella. Lehtosen mukaan tästä vakiintuneesta periaatteesta ei ollut syytä poiketa myöskään tällä kerralla.

Päätettiin siirtää asia SKAL:n hallituksen käsiteltäväksi. Hallituksen tulee antaa selkeä esitys automäärän perusteella määräytyvien hallituspaikkojen laskentaperusteista.

Taito Kainulainen esitteli vaalitoimikunnan ehdotuksen liiton hallituksen varsinaisiksi jäseniksi ja varajäseniksi.

26 § Hallituksen jäsenet ja varajäsenet

Valittiin liiton hallituksen varsinaisiksi ja varajäseniksi vaalitoimikunnan ehdotuksen mukaisesti:

Jäsen	Varajäsen
Reijo Mecklin	Christian Ekroos
Tomi Heino	Tapio Hellgrén
Matti Jaatinen	Hannu Näkki
Kari Kähkönen	Raimo Sammallahti
Seppo Voutilainen	Matti Äijälä
Petri Hämäläinen	Hannu Kangas
Rauno Mäenpää	Risto Kivimäki
Pekka Valtonen	Tero Vihmalaakso
Markku Nissinen	Veli-Pekka Hämäläinen
Seppo Korhonen	Risto Koskinen
Seppo Heikkinen	Juha Rahkola
Teuvo Isohanni	Håkan Stara
Tero Salmi	Juha Karhu
Ari Hämäläinen	Hannu Lamminen
Kari Helokivi	Jari Välikangas
Simo Räihä	Tapio Okkolin
Juha Lehtinen	Hans Ahola

28 § Jäsenaloitteiden käsitteleminen

Otettiin käsiteltäväksi jäsenyhdistysten liitokokoukselle esittämät aloitteet:

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 tieverkon ja sen hoidon yhä huonompi kyky vastata nykyaikaisen logistiikan vaatimuksiin. Valtiovalta on toki lisännyt panostusta alempiasteiselle tieverkolle 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 kasvatkaa niin kuin aloitteessa esitetäänkin.

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

Liittokokous:

Aloitetoimikunta n:o 1:n puheenjohtaja Simo Räihä selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa. Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka mukaan tehtävässä esityksessä tulee lisäksi huomioida sekä talvihoidon liikkeellelähtötarve että kesäurakoinnissa päällystämättömän tieverkon tehostamistarve, joilla molemmilla on selkeä kustannus- ja energia- tehokkuusvaikutus.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus aloitetoimikunnan ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi.

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 liikevaihtoon suhteutettuna suuret, jolloin kalliimpaan maksuluokkaan kuuluminen vaikuttaa merkittäväällä tavalla suoraan yritysten kannattavuuteen.

Kuljetuskaluston omistamisen vaihtoehdoksi on syntynyt myös leasing-järjestelmä, jossa yritys ei osta kalustoa vaan vuokraa sen. Sosiaaliturvamaksuluokkajärjestelmä 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 ennakkopereintälain (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, kuluvaan 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 kuluvaan käyttöomaisuuden hankintamenoista tehtyjen poistojen suhde maksettujen palkkojen määrään nähden. Käytännössä uudet yritykset, joiden tilikautena on esim. kalenterivuosi pysyvät siis ensimmäisessä sotu-maksuluokassa sekä toimintansa käynnistämismuoden 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. kuljetusalalla 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

Liittokokous:

Aloitetoimikunta n:o 1:n puheenjohtaja Simo Räihä selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa. Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka mukaan 80.000 euron rajaa tulee oitää ehdottomana miniminä ja tavoitteena tulee olla rajan korottaminen.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus aloitetoimikunnan ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Aloite nro 3

Hallittua joustoa ajo- ja lepoaikasäädöksiin

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

Ulkomaanliikenteessä, niin Skandinavian maihin, kuin Manner-Eurooppaan, toimitaan hyvin pitkälle tarkoin ennalta määrättyjen aikataulujen mukaan. Aikataulua säätelevät osaltaan myös asiakasterminaalien ja laivojen aikataulut. Kuten yleisesti tiedetään, ovat asiakkaiden varastot nykyisin pyörien päällä. Tuotantoprosessissa niin tuotevalmistajat, kuin kaupakin 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. Liikenneuhka, 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 kuljet-

tajien toimintaan hallittua joustoa ajo- ja lepoajoissa, kuitenkin ottaen huomioon vuorokausi ja 2-viikkojaksokohtaiset enimmäistyö- ja lepoaikasäännökset.

Helsingissä 2.4.2008

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät - USL ry

Simo Rähä
puheenjohtaja

Antti Seppälä
johtaja

Hallituksen lausunto:

SKAL:n liittokokouksessa 2007 hyväksyttiin Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n tekemä aloite, jonka nojalla järjestömme veloitettiin 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 ajoajan 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.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta n:o 1:n puheenjohtaja Simo Rähkä selosti aloitteen käsitte-lyä toimikunnassa. Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon. Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdo- tus muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Aloite nro 4

Pääteiden risteysten kiihdytyskaistat

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

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

Suomessa on suuri määrä suhteellisen uusia vilkasliikenteisten teiden ris- teyksiä, joissa liikenneympäristön perusteella saattaa luulla esimerkiksi loi- vasti kaartavan rampin jatkuvan kiihdytyskaistana, mutta kaista päättyy kui- tenkin suhteellisen jyrkästi risteävään väylään.

Tietynlaista kiihdytyskaistan hyväksikäyttöä Tiehallinto näyttää toteuttavan uusissa ns. porrastetuissa risteyksissä. Vastaavanlainen turva saavutetta- siin vanhoissakin risteyksissä – ja usein varsin edullisesti - piennarta hie- man 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 ram- peissa esiintyy jatkuvia toimivuusongelmia.

Turvallisuuden parantamiseksi kiihdytyskaistojen rakentaminen ongelm- risteyksissä on perusteltu toimenpide, jolla onnettomuusriskiä vähenne- tään.

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 suunnitteluohjeissaan huomioisi kiihdytyskaistojen rakentamisen.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta n:o 2:n puheenjohtaja Seppo Korhonen selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa. Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka mukaan poistumisliittymiä ja risteysalueiden ohittamismahdollisuuksia tulee samalla parantaa ja lisätä. Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus aloitetoimikunnan ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi.

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 maksamaan 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 vinjet-maksua tarvitsisi maksaa.

Pyhätunturilla 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 liikennepoliittisten tavoitteiden edistämiseen. Eurovinjetmaksut vähintään 12 tonnin kokonaispainoiselle ja vähintään Euro II -päästöluokan kuorma-autolle ja yhdistelmälle ovat seuraavat:

Enintään 3 akselia				Vähintään 4 akselia				
€	Päivä	Viikko	Kuukausi	Vuosi	Päivä	Viikko	Kuukausi	Vuosi
En	8	20	75	750	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 tienkäyttömaksun perimismuotona. Saksa on jo siirtynyt Eurovinjetistä suoriteperusteiseen tieveroon, jossa maksun suuruus riippuu ajatun matkan lisäksi akselien lukumäärästä ja auton päästöluokasta. 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 vinjettimaksujen palautusjärjestelmä, koska tilanne on muuttunut EU:n de minimis-päätöksen myötä. Näin ollen palautusjärjestelmää ei ole katsottavissa laittomaksi valtion tueksi. SKAL tekee valtiovarainministeriölle tarvittavan esityksen, jonka myötä kuljetusyritysten eri maissa maksamat vinjet-maksut palautettaisiin täysimääräisesti yrityksille takaisin kahdenkertaisen verotuksen välttämiseksi.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta n:o 2:n puheenjohtaja Seppo Korhonen selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa. Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi.

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.

Kuljetusyritykset ovat 2000-luvulla ja erityisesti vuodesta 2004 lähtien kohdanneet erittäin nopeasti nousevat kustannukset ja kilpailun jatkuvan kiristymisen. Tämä näkyy keskiarvoyrityksen kannattavuuden (oikaistut tunnusluvut) 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 lukumäärä on lisääntynyt rajusti, on lisäys kohdistunut eniten pienten kokonaispainojen 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 lisä tai väheneminen) 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 siten 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 kilpailukykyä 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). Hankkeen 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. Nykytekni-

kalla (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) lisäisi ajoneuvojen 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.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta n:o 3:n puheenjohtaja Reijo Mecklin selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa. Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon. Samalla aloitetoimikunta oli havaittavuuden parantamisen edistämiseksi esittänyt pohdittavaksi keltaisen värin käyttämistä kolmion valaisuun. Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus aloitetoimikunnan ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi.

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 liikennetuskien 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 liikennetuskien 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.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta n:o 3:n puheenjohtaja Reijo Mecklin selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa. Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon. Huomioliiviä tulisi aloitetoimikunnan mukaan käyttää liikennetilanteen niin vaatiessa.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi. Käydyssä keskustelussa todettiin, että huomioliivin asemesta tulisi voida käyttää myös varoitushaalareita tai muita vastaavia huomio- tai varoitusvaatteita (2 lk.).

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. tienkäyttäjälinjaa, 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.

Kouvolassa 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 vertaistukiverkoston kuuluvalla 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.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta n:o 3:n puheenjohtaja Reijo Mecklin selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa. Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon. Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi.

28 § Liittokokouksen päättäminen

SKAL Oulun Lääni ry:n puheenjohtaja Matti Heikkilä toivotti liittokokouksen tervetulleeksi Ouluun 13.6.2009.

Tervetuloitovotuksen jälkeen käynnistyneessä keskustelussa kiinnitettiin erityistä huomiota jäsenkunnan vaikeaan taloudelliseen tilanteeseen polttoaineen ja työvoimakustannusten voimakkaan nousun johdosta. Käydyssä keskustelussa toivottiin, että SKAL ottaisi nykyistä jyrkemman kannan valtiovaltaan nähden polttoaineverotusta koskevassa asiassa. Lisäksi SKAL:lta toivottiin toimenpiteitä ajo- ja lepoaikasäännösten joustavuuden lisäämiseksi erityisesti

asfalttitoissa, joissa nykyisiä säännöksiä pidettiin aivan liian tiukkoina. SKAL:n toivottiin lisäksi käyvän nykyistä enemmän keskusteluja KTK:oiden kanssa kuljetushinnoittelun perusteista. Keskustelussa todettiin, että ajo- ja lepoaika-säännösten muuttaminen oli vaikeaa sen johdosta, että säännökset perustuvat EU-tasolla tehtyihin päätöksiin. Liiton ensimmäisenä tehtävänä todettiin olevan estää se, että parhaillaan valmisteilla oleva työaikasäännöstö ei johtaisi kohtuuttomiin lopputuloksiin yrittäjien osalta. Komissio oli luvannut antaa tätä koskevat muutosesitykset elo / syyskuun vaihteessa ja liitto oli käynnistänyt yhteiset edunvalvontatoimenpiteet Autoliikenteen Työnantajaliiton ja LVM:n kanssa.

Keskustelussa käsiteltiin lopuksi kysymystä siitä, millaisiin painostus- tai mielenilmaisua sisältäviin toimenpiteisiin liiton ja sen jäsenten tulisi ryhtyä kustannuspaineiden helpottamiseksi. Liitto oli kutsunut koolle 17.6.2008 eri kaupan ja teollisuuden ja valtiovallan edustajia. Tässä tilaisuudessa liitto tulee painottamaan välttämättömiä toimenpiteitä kustannuspaineiden helpottamiseksi ja kustannusten siirtämiseksi kuljetushintoihin. Keskustelussa väläyteltiin myös mahdollisuuksia voimakkaimpiin mielenilmaisuihin tilanteen vakavuuden johdosta.

Vakuudeksi

Risto Kiviniemi
puheenjohtaja

Jarmo Kivistö
puheenjohtaja

Pia Vuori
sihteeri

Risto Rusama
sihteeri

Olemme tarkistaneet edellä olevan pöytäkirjan ja todenneet sen vastaavan liittokokouksen kulkua:

Tero Vihmalaakso
pöytäkirjan tarkastaja

Pentti Koskinen
pöytäkirjan tarkastaja