

Aloitteet 2005

Aloite nro 1

Nopeuden näyttötaulujen lisääminen

Esitämme ajonopeuden näyttötaulujen lisäämistä teiden varsille. Niiden avulla yhä useampi autoilija saa paremman kuvan oman nopeusmittarinsa näytön kalibroinnin oikeellisuudesta. Se johtaisi parempaan käyttäytymiseen nopeudenvälvontakameroilla varustetuilla tieosuuksilla.

Tieosuuksilla, joille on rakennettu nopeudenvälvontakameroita, on havaittu selvästi henkilö- ja pakettiautoliikenteessä ajonopeuden laskua. Esimerkiksi 80 km/h nopeus on useiden ajoneuvojen osalta laskenut 65–70 km/h nopeuteen.

Syynä tähän on usein se, että henkilö- ja pakettiautojen nopeusmittareita ei ole kalibroitu, vaan ne näyttävät koko ajan enemmän kuin todellinen nopeus. Tästä seuraa alinopeudella ajaminen.

Alinopeudella ajaminen hidastaa raskaan liikenteen etenemistä. Jatkuva kiihdytys ja jarruttaminen lisäävät polttoaineen kulumista ja ympäristön kuormitusta.

Helsingissä 14.3.2005

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry

Kari Kanerva
puheenjohtaja

Antti Seppälä
johtaja

Hallituksen lausunto:

Henkilöautojen nopeudenmittauslaitteet näyttävät EU-määräyksistä johtuen hieman todellisuutta suurempaa nopeutta. Tämä perustuu kuljettajan oikeusturvaan, ettei hän ylittäisi tietämättään mittarin ilmoittamaa nopeutta. Tavoitteena on myös parantaa liikenneturvallisuutta todellisia nopeuksia alentamalla. Kuorma-autojen nopeusmittaus perustuu ajopiirturiin ja on huomattavasti tarkempi. Piirturi myös tarkistetaan kahden vuoden välein.

Tiehallinto on perustanut palveluna tienkäyttäjille 40–50 nopeuden mittauspistettä päätieverkolle. Mitta- ja näyttölaitteistot perustuvat 1990-luvun alun tekniikkaan ja ovat häiriöalttiita sekä osin teknisesti vanhentuneita. Tiehallinto onkin uusimassa laitteistoja.

Taulujen pystytyspaikkojen määrittäminen on tiepiirien vastuulla. Tiehallinnon mukaan se on toimittanut piirihallinnolle uudet ohjeet nopeuden näyttötaulujen sijoittamisesta ja siihen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista. Tiepiirit tulevat myös koordinoimaan keskenään entistä paremmin laitteistojen sijoittelua.

Tarkoitus on aloittaa loppukesästä uusien laitteiden asennustyöt piirien käytössä olevien määrärahojen puitteissa. Näyttöpaikkoja lisätään tai vanhoja korvataan 10–15 näytön vuosisivauhilla. Uusi tekniikka mahdollistaa näytön kaukovalvonnan, mikä helpottaa merkittävästi häiriöiden korjaamista.

Hallitus kannattaa aloitetta ja tulee kääntymään Tiehallinnon puoleen ja korostamaan nopeusnäyttötaulujen tarvetta aloitteessa mainituin perustein sekä liikenteen turvallisuuden että sujuvuuden kannalta.

Aloite nro 2

Tiestön talvihoidon vaikutukset kuljettajiin

Esitämme SKAL Itä-Suomi ry:n puutavarajaoston aloitteesta, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyisi selvittämään, millä lailla tiestön talvihoidon taso koetaan kuljettajien ja yrittäjien päivittäisessä työssä. Mielestämme olisi tarpeen selvittää syntykö huonoksi koetusta teiden talvihoidosta sellaisia seurauksia, että ne vaikuttaisivat yrittäjien ja kuljettajien terveydentilaan niin, että sillä olisi työssä viihtymisen heikentymisen myötä kielteisiä vaikutuksia myös liikenneturvallisuuteen.

Aloitetta perustellaan liikenneturvallisuuden lisäämisellä. Liukkaat ja lumiset tiet aiheuttavat vaaratilanteita ja heikentävät työskentelyedellytyksiä. Tästä seuraa työmotivaation vähentymistä, sairastumisia, poissaoloja, yleistä ärtymistä, jotka johtavat pahimmillaan negatiiviseen liikennekäyttäytymiseen.

Helsingissä 7.4.2005

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Ari Hämäläinen
puheenjohtaja

Heikki Parkkonen
toiminnanjohtaja

Hallituksen lausunto:

SKAL on toistuvasti vaatinut yksin ja yhdessä muiden tienkäyttäjien kanssa valtiota lisäämään määrärahoja tiestön kunnan ja tienhoidon parantamiseksi. Vaatimusta on perusteltu liikenneturvallisuuksilla, mutta huomiota on kiinnitetty myös kuljettajien ja kuljetusyrittäjien omaan turvallisuuteen. Vuoden 2004 Seinäjoen liittokokous vaati julkilausumassaan ryhti liikettä liikenneturvallisuuden parantamiseksi, liikennevalvonnan tehostamista ja tienpitäjälle riittäviä taloudellisia voimavaroja tieverkoston rappion pysäyttämiseksi. Vaatimusta perusteltiin mm. sillä, että raskaan liikenteen ammattilaisille liikenneturvallisuus on samalla työturvallisuutta.

Hallitus pitää hyvin mahdollisena sitä, että tiestön huono hoito vaikuttaa myös raskaan ajoneuvon kuljettajan terveydentilaan niin, että sillä olisi kielteisiä vaikutuksia myös liiken-

neturvallisuuteen. Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja on valmis esittämään liikenneministeriölle aloitteessa esitetyn tutkimuksen käynnistämistä.

Aloite nro 3

Käyttövoimaveron muuttaminen käyttöön perustuvaksi

Esitämme, että selvitetäisiin mahdollisuudet raskaan liikenteen verotuksen muuttamiseksi siten, että Suomessa rekisteröidystä tai Suomessa käytettävistä ajoneuvoista suoritetaan valtiolle ajoneuvoveroa ja ulkomailla rekisteröidyistä Suomessa tilapäisesti käytettävistä ajoneuvoista ajoneuvoverona kannettavaa kiinteää veroa ja kulutusveroa siten kuin erikseen ao. laissa säädetään. Vaikutukset selvitetäisiin tähtäimenä kuitenkin tilanne, jossa suomalaisen kaluston verotus ei kiristy.

Kiinteä vero on meillä Suomessa ulkomaisiin kilpailijoihimme verrattua Euroopan korkeimpia erityisesti ns. 2-akselisten kuorma-autojen kohdalla.

Nykyistä raskaan liikenteen käyttövoimaveroa tulisikin maassamme muuttaa nimenomaan tienkäyttöön perustuvaksi ja siten että kaikilta, myös ulkomaalaisilta perittäisiin vastavuoroisesti käyttöön perustuva vero. Perusveron eli kiinteän veron pitäisi olla meillä Suomessa EY:n asetuksen kulloinkin mahdollistama minimivero. Kilometriperusteinen tienkäyttömaksu kannettaisiin vastavuoroisesti lisäksi kaikilta Suomessa käytettäviltä kuorma-autoilta.

Veron veloitusperusteena olisi mahdollista käyttää esim. senttiä/kilometri perusteita. Sen kaltaisia olemassa olevia järjestelmiä on muualla Euroopassa jo käytössä; mm. Saksassa ja Itävallassa. Veron määrässä tulisi huomioida myös ajoneuvojen päästöluokitukset, jolloin ympäristöystävällisemmällä kalustolla olisi alempi verotus.

Helsingissä 14.3.2005

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry

Kari Kanerva
puheenjohtaja

Antti Seppälä
johtaja

Hallituksen lausunto:

Ajoneuvoverolakia muutettiin 1.1.2004 siten, että ajoneuvovero jaettiin perusveroon ja käyttövoimaveroon. Perusvero peritään henkilö- ja pakettiautoista ja käyttövoimavero peritään ajoneuvoilta, jotka käyttävät polttoaineena muuta kuin moottoribensiiniä. Käyttövoimaveron kannetaan niiltä päiviltä, jona ajoneuvo on rekisterissä (päiväkohtainen).

Ajoneuvoverolain 38 §:ssä on säädetty, että ulkomailla rekisteröidystä Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodusta ajoneuvosta, jossa käytetään polttoaineena muuta kuin moottoribensiiniä, peritään kiinteää veroa jokaiselta vuorokaudelta, jona ajoneuvo Suomessa käytetään ja lisäksi peritään kulutusveroa Suomessa ajatun matkan perusteella. Lain 43

§:ssä on mainittu ne valtiot, jotka on vapautettu em. veroista vastavuoroisuuden perusteella. Mikäli Suomi perisi ajoneuvoveroa kaikilta ulkomaisilta ajoneuvoilta, johtaisi se edellä mainitun vastavuoroisuuden purkautumiseen.

Euroopan yhteisöön kuuluvissa valtioissa sovelletaan ajoneuvoveroihin parlamentin ja neuvoston direktiiviä 1999/62/EY, joka koskee raskailta tavaraliikenteeseen käytettäviltä ajoneuvoilta perittäviä ajoneuvoveroja, tietulleja ja käyttäjämaksuja (vinjet). Saksassa ja Itävallassa moottoritien käytöstä perittävät maksut eivät ole tällä hetkellä neuvoston direktiivin tarkoittamia veroja.

Kilometriversoon siirtymistä tulee tarkastella ammattimaisen liikenteen osalta ottaen huomioon sen hyvät ja huonot puolet. Huonoina puolina on pidetty sitä, että yksityiseen liikenteeseen käyttöön otettavien ajoneuvojen ”kynnys” madaltuu kiinteän veron poistuttua tai sen tason alentuessa ja myös sitä, että ammattimaisen liikenteen verorasitus kasvaa yksityistä liikennettä suuremman vuotuisen ajokilometrimäärän johdosta, jos vastaava määrä veroja kerätään ajokilometrien perusteella.

Hallitus pitää tärkeänä, kuten aloitteessa on esitetty, että SKAL:n keskustoimisto selvittää eri veromallien hyödyt ja haitat. Veromuutos ei saa johtaa siihen, että ulkomaisille ajoneuvoille asetettu vero kasvattaa suomalaisten ajoneuvojen verotuksen tasoa. Neuvoston direktiiviin 1999/62/EY mahdollisesti toteutettavat muutokset tulevat osaltaan vaikuttamaan siihen, miten ajoneuvojen verotusta tullaan Suomessa muuttamaan.

Aloite nro 4

Ulkomaisten kuorma-autojen verotus Suomessa

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry ja Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry esittävät selvitettäväksi itäliikenteessä olevan ulkomaisen kuorma-autokaluston verotuskohtelua Suomessa. Aloite asiaan on tullut yhdistysten Itä-Suomen alueosastoilta.

Ulkomaiset kuorma-autot kuluttavat Suomen tieverkkoa osallistumatta tieverkon kulumisesta aiheutuviin kustannuksiin. Suomalaiset puutavara-autot joutuvat maksamaan Venäjän puolella yhdistelmän kokonaispainon ylittäessä 38/42 tonnia tiestön kulumisesta aiheutuvaa maksua. Suomi tosin teoriassa perii vastavuoroisesti 118 euron lupamaksua niiltä autoilta, jotka hankkivat poikkeusluvan yli 38/42 tonnin kokonaispainolle. Kuitenkin 99 prosenttia varsinkin raakapuun kuljetuksiin käytettävästä ulkomaisesta kalustosta jättää luvan hankkimatta lupavalvonnan vähyyden vuoksi.

Vastaava tilanne on myös ulkomaanliikenteen puolella. Suomen teillä liikkuu päivittäin tuhansia ulkomaisia rahtiliikennettä, irtoperävaunuliikennettä ja konttiliikennettä ajavia autoja, jotka eivät osallistu em. lupamaksua lukuun ottamatta tiestön hoidollisiin kustannuksiin. Suuri osa ei lupaa edes hanki, koska valvonta etenkin ns. puoliperävaunuliikenteessä on varsin olematonta. Suomalaisista itäliikenteen ajoneuvoista 80–90 % maksaa Venäjän tehokkaan valvonnan vuoksi tien kulumisesta aiheutuvaa maksua Venäjän puolella.

SKAL on yrittänyt puuttua asiaan mm. itäliikenteen valvontaa selvittävässä työryhmässä, jossa edustettuina ovat myös liikenne- ja viestintäministeriö, tulli, liikkuva poliisi, Rajavartiolaitos ja Ajoneuvohallintokeskus. Vaikka viranomaistahot ovat myöntäneet ongelman olemassaolon, sen poistamiseen ei tuloksellisesti ole ryhdytty.

Helsingissä 4.4.2005

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Ari Hämäläinen
puheenjohtaja

Heikki Parkkonen
toiminnanjohtaja

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry

Kari Kanerva
puheenjohtaja

Antti Seppälä
johtaja

Hallituksen lausunto:

Ajoneuvoverolain 38 §:ssä on säädetty, että ulkomailla rekisteröidystä Suomeen tilapäistä käyttöä varten tuodusta dieselkäyttöisestä ajoneuvosta peritään kiinteää veroa jokaiselta vuorokaudelta, jona ajoneuvoa Suomessa käytetään ja lisäksi peritään kulutusveroa Suomessa ajatun matkan perusteella. Lain 43 §:ssä on mainittu ne valtiot, jotka on vapautettu em. veroista vastavuoroisuuden perusteella. Vapautuksen piiriin kuuluvat mm. Venäjän federaatiossa rekisteröidyt ajoneuvot.

Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä on suurimpien sallittujen mittojen ja massojen osalta muista maista poikkeava käytäntö, jossa Venäjällä voimassa olevat suurimmat sallitut mitat ja massat voidaan ylittää maksamalla ylimitta- ja/tai ylimassamaksu. Vastavuoroisuuden perusteella Ajoneuvohallintokeskus myöntää venäläisille ajoneuvoille ylimitta- ja/tai -ylimassaluvan, joka oikeuttaa ylittämään Venäjällä voimassa olevat mitat ja/tai massat Suomessa. Näitä maksuja ei peritä, jos ajoneuvo täyttää voimassa olevat mitta- ja massasäädökset, joten niitä ei voida luokitella veroiksi.

Kuten aloitteessa on todettu, SKAL-organisaatio on jo pitkään pyrkinyt vaikuttamaan liikenne- ja viestintäministeriöön, tulliin ja liikkuvaan poliisiin mm. aloitteessa esitettyjen epäkohtien poistamiseksi. Valvonnassa esiintyviä ongelmia varten on myös perustettu ns. valvontatyöryhmä, jossa on edustajat SKAL-organisaatiosta, tullista, poliisista, liikenne- ja viestintäministeriöstä ja Ajoneuvohallintokeskuksesta. SKAL:n edustajat ovat tuoneet näissä kokouksissa erityisesti esille sen, että venäläisten ajoneuvojen mitat eivät täytä Suomessa voimassa olevia säädöksiä ja monet ajoneuvot liikennöivät Suomessa ilman vaadittuja ylimitta- ja/tai -massalupia.

Hallitus pitää aloitetta kannatettavana ja toteaa, että liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän viranomaisten tieliikenneneuvotteluissa sopimat poikkeukset voimassa olevista mitta- ja massamääräyksistä ovat aiheuttaneet epäselvyyksiä sekä rajavalvonnassa että tien päällä tapahtuvassa valvonnassa. SKAL-organisaatio tulee esittämään seuraavassa tieliikenneneuvottelussa muutoksia edellä mainittuihin sopimuksiin. Muutosten uskotaan

selkiyttävän mitta- ja massamääräyksiä Suomen ja Venäjän välisessä liikenteessä ja tehostavan valvontaa tarvittavien ylimitta- ja -massalupien osalta.

Aloite nro 5

Työntekijän ajo-oikeuden menetyksestä ilmoittaminen työnantajalle

Esitämme vuosikokouksemme päätöksellä, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyy selvittämään miten työntekijä, joka työsuhteessaan tarvitsee ajokorttia, voidaan velvoittaa todisteellisesti ilmoittamaan ajo-oikeuden menettämisestä työnantajalleen. Toinen vaihtoehto on saada lainsäädäntöön säädös, jonka perusteella ammattikuljettajan ajo-oikeuden menettämisestä tulisi viranomaisilta välitön ilmoitus myös työnantajalle.

Nykyisin autonkuljettajat toimivat usein hyvin itsenäisesti ja pitkiäkin aikoja eri paikkakunnilla tai jopa eri maassa kuin heidän työnantajansa. Tämä edellyttää puolin ja toisin vankkaa sitoutumista ja luottamusta. Tällaisiin tilanteisiin liittyy kuitenkin myös omat varjopuolensa. On sattunut tapauksia, joissa autonkuljettaja/työntekijä on menettänyt ajo-oikeutensa, mutta ei kuitenkaan ole kertonut sitä työnantajalle. Työnantajalla on kuitenkin vastuu työntekijästään ja näytön saaminen vastuusta irtipääsemiseksi voi olla jossain tilanteissa vaikeaa.

Turussa 31.3.2005

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Teppo Mikkola
puheenjohtaja

Tero Siitonen
toiminnanjohtaja

Hallituksen lausunto:

Työntekijä on sitoutunut työsopimuksessaan tekemään työtä työnantajan hyväksi tämän johdon ja valvonnan alla. Työntekijän menettäessä kykynsä täyttää sitoumuksensa, tulee hänen lojaliteettivelvoitteensa mukaisesti ilmoittaa työnteon esteestä työnantajalle välittömästi. Näin on esim. työkyvyn menettämisen, sairauden tai tapaturman yhteydessä.

Kuljettajatehtävissä toimivan työntekijän ajokieltoa on pidettävä tällaisena esteenä, josta olisi ilmoitettava. Työsopimuslakia koskeneessa hallituksen esityksessä (HE 157/2000) on todettu, että autonkuljettajalle tuomittu ajokielto voi kuitenkin kiellon kestosta riippuen merkitä työntekijän työnteoedellytysten niin olennaista muuttumista, että se voi täyttää jopa irtisanomisperusteen. Näin ollen jo nykyinen työlainsäädäntö velvoittaa työntekijän ilmoittamaan työnantajalle ajo-oikeutensa menettämisestä.

Käytännössä on esiintynyt tilanteita, joissa työntekijä on laiminlyönyt ilmoittamisvelvoitteensa. Merkittäväksi laiminlyönnin tekee se, että tieliikennelaissa on säädetty rangais- tavaksi ajoneuvon luovuttaminen henkilölle, jolla ei ole vaadittavaa ajo-oikeutta. Lain mukaan ajoneuvon luovuttajan tulee varmistua siitä, että kuljettajalla on ajokortti.

Pahimmassa tapauksessa työntekijän laiminlyönnin seurauksena myös työnantaja voi joutua rikosoikeudelliseen vastuuseen. Nykytilaa ei siis voida pitää tyydyttävänä.

Hallitus pitää tarpeellisena asettaa viranomaisille velvoite selvittää ammattikuljettajan työnantaja ja ilmoittaa tälle ajo-oikeuden menettämisestä. Ilmoittamisvelvoitteen tulisi kattaa myös tilanteet, jossa ajo-oikeus on menetetty Suomen rajojen ulkopuolella ja siitä tulee viranomaiselle tieto.

Aloite nro 6

Yleisten kuljetussopimusten kehittäminen ja käyttöönottoaminen kuljetusalalla

Esitämme, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin, että kuorma-autoalalle saadaan asianmukaiset ja toimivat yleiset kuljetusehdot.

Vakiintuneita yleisiä sopimusehtoja ei ole laajemmin käytössä Suomen kuorma-autoliikenteessä. Huolinta-alalla ja ahtaustoiminnoissa yleisillä sopimusehdoilla on pitkät perinteet ja ne on laadittu yhteistyössä asiakkaitten kanssa. EU:n valkoisessa kirjassa todettiin tarve harmonisoida kuljetussopimuksiin minimiehdot kuten mm. polttoaineklausuulit.

Alan kannattavuuden ja liikenne- sekä työturvallisuuden parantamiseksi tarvitaan oikeudenmukaisia ja toimivia kuljetussopimuksia, joissa huomioidaan riittävästi alan kustannustekijöissä tapahtuvat muutokset (erityisesti palkat ja polttoaineet) ja sovitaan korvaukset erikseen kaikista eri kuljetuspalveluista.

Tarvitaan myös alakohtaisia erikoisehtoja, joita voidaan soveltaa yhdessä yleisten kuljetusehtojen kanssa.

Helsingissä 11.4.2005

Suomen Säiliöautoliitto ry

Robert Nyman
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Kuten aloitteessa todetaan, maanteiden tavaraliikenteeseen tarvittaisiin yleiset sopimusehdot, joissa määritettäisiin osapuolten oikeudet ja velvollisuudet yleisimmissä ongelmatilanteissa. Niiden nopean voimaantulon edellytyksenä kuitenkin on, että kaikki kuljetustoi-
mintaan liittyvät tahot ovat tästä tarpeesta yksimielisiä ja valmiit yhdessä laatimaan ehdot ja ottamaan ne käyttöön.

SKAL esitti liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa kuljetusketjun vastuutyöryhmässä yleisten sopimusehtojen laatimista alalle. Kuljetusten tilaajia edustava Elinkeinoelämän keskusliitto kuitenkin vastusti esitystä pitäen ehtojen laatimista tarpeettomana. Tällöin yleiset sopimusehdot voidaan saada aikaiseksi yksipuolisesti vain vakiinnuttamisen kautta.

Yleiset sopimusehdot sitovat vain, jos niihin on viitattu yksittäisessä kuljetussopimuksessa. Yleisempää merkitystä ehdoilla on vasta, kun ne ovat vakiintuneet ja niiden voidaan katsoa edustavan alan kauppatapaa. Tämä edellyttää ehtojen erittäin pitkäaikaista käyttöä ja sitä, että jäsenyritykset lähes poikkeuksetta viittaavat kyseisiin ehtoihin sopimuksissaan.

Ottaen huomioon edellä kuvattu asiakastahon suhtautuminen ja yksipuolisesti laadittujen ehtojen vakiinnuttamisen hankaluus sekä se, että ehtojen käytön keskeisimpänä tarkoituksena on varmistaa kustannusmuutosten siirtyminen kuljetushintoihin, hallitus katsoo, että aloitteen tavoitteet saavutettaisiin varmimmin tukemalla aloitteessa mainittua EU-hanketta kuljetussopimusten pakottavien vähimmäisehtojen aikaansaamiseksi. SKAL on jo avustanut EU:n komissiota asiassa toimittamalla direktiiviluonnoksen valmistelijalle suomalaisissa kuljetussopimuksissa käytettyjä lausekkeita, joilla varmistetaan kustannusmuutosten siirtyminen. Hallitus edellyttää, että SKAL pyrkii kiirehtimään direktiiviehdotuksen syntymistä ja sen voimaansaattamista.

Aloite nro 7

Muuttokuljetuksen hyväksyminen kotitalousvähennykseksi

Kotona teetetyin työn kustannukset voi osittain vähentää verosta. Vähennys on henkilökohtainen. Vähennyksen enimmäismäärä on 1 150 euroa ja omavastuu 100 euroa. Vähennys myönnetään sinä vuonna, jona palkka, palkan sivukulut tai työkorvaus on maksettu. Kotitalousvähennyksen saa henkilö, joka maksaa asunnossaan tehdystä tavanomaisesta kotitaloustyöstä tai asuntonsa kunnossapidosta taikka perusparannuksesta palkkaa tai työkorvausta. Työkorvaukseksi sanotaan yritykselle tai yrittäjänä toimivalle yksityiselle henkilölle sekä esimerkiksi yleishyödylliselle yhteisölle maksettua palkkiota.

Vähennystä ei myönnetä yhteisölle tai yritykselle. Vähennystä ei siten myönnetä myöskään asunto-osakeyhtiölle. Sen sijaan osakas tai hänen vuokralaisensa saa vähennyksen käyttämässään asunnossa tehdyistä korjaustöistä, jotka asunto-osakeyhtiölain tai yhtiöjärjestyksen mukaan ovat osakkaan vastuulla.

Kotitalouksille suoritettavat muuttopalvelut ovat verrattavissa kotona tehtyyn työhön. Tämän vuoksi em. järjestelmän kaltainen vähennysmenettely soveltuisi hyvin myös kotitalouksien ammattiliikenteeltä tilaamiin muuttokuljetuksiin. Vastaava aloite on ollut käsitellyssä vuoden 1999 liittokokouksessa.

Edellä olevaan vähennysmenettelyyn viitaten esitämme, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyy toimiin, että kotitalousvähennyksen piiriin lisätään myös ammattiliikenteen suorittamat muuttokuljetukset.

Helsingissä 6.4.2005

SKAL Keski-Suomi ry

Seppo Korhonen
puheenjohtaja

Kari Kanerva
puheenjohtaja

Antti Seppälä
johtaja

Hallituksen lausunto:

Kuten aloitteessa todetaan, vuoden 1999 liittokokous hyväksyi sisällöltään vastaavan aloitteen muuttokuljetusten saattamiseksi kotitalousvähennyksen piiriin. Hallitus puolsi aloitetta, jonka tavoitteissa oli mainittu kuljetusalan työllisyyden parantaminen ja harmaan talouden torjunta sekä valtion verotulojen kasvu, kun kuljetuksista maksettaisiin asianmukaiset verot.

Liittokokouksen hyväksyttyä aloitteen SKAL lähetti asiasta 14.6.1999 verohallitukselle kirjeen tiedustellen verohallitukselta mahdollisuutta sisällyttää muuttokuljetus kotitaloustulovähennyksen piiriin. Käydyissä keskusteluissa kävi ilmi, että verohallitus ei ollut valmis vielä tuolloin laajentaman kotitalousvähennyksen piiriä, mutta kotitaloustyön verotukikokeilua päätettiin jatkaa vuodella.

Koska kotitaloustyön käsite oli tulkinnanvarainen, SKAL päätti lisäksi ottaa asiasta keskusverolautakunnalta sitovan ennakkotiedon siitä, sisältyivätkö edes muuttokuljetuksen oheispalveluna myytävät lisäpalvelut, kuten tavaroiden pakkaaminen, purkaminen tai tavaroiden paikalleen asettelu kotitalousvähennyksen piiriin. Keskusverolautakunnan antaman ennakkoratkaisun (3.5.2000/51/2000) mukaan hakemuksessa tarkoitettua muuttotyötä siihen liittyvine oheispalveluineen (pakkaus- ja siivoustyöt, taulujen ripustus, vuode- ja liinavaatteiden asettaminen kaappeihin jne.) ei voida katsoa tavanomaiseksi, asunnossa tehtäväksi kotitaloustyöksi, jonka johdosta sitä ei voida myöskään lukea kotitalousvähennyksen piiriin lukeutuvaksi toiminnoksi.

Näin ollen muuttokuljetusten saaminen kotitalousvähennyksen piiriin edellyttää verosäännösten muuttamista. Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja edellyttää, että SKAL:n toimisto laatisi tätä koskevan muutosesityksen valtiovarainministeriölle.

Aloite nro 8

Rajatarkastukset EU:n ulkorajalla

Esitämme jäsenyhdistyksemme Kaakon Kuorma-autoilijat ry:n aloitteesta, että EU:n ulkopuolelta Suomeen tulevien ajoneuvojen rajatarkastuksia tehostettaisiin ajoneuvojen kunnon ja asiapapereiden osalta.

Rajasta tulee läpi päivittäin useita pikkuvikaisia esim. valovikaisia autoja, jotka vaarantavat liikennettä ajamalla huomattavaa alinopeutta ilman ajovaloja, hätävilkut päällä tai ajamalla ilman minkäänlaisia takavaloja. Tällaiset pikkuviat, jotka pystyy havaitsemaan ilman suurempaa teknistä tarkistusta, pitäisi pystyä poimimaan jo rajalla pois liikenteestä, jos vikoja ei pystytä siellä korjaamaan.

Hallituksemme esittää lisäksi, että huomiota kiinnitettäisiin kansainvälisen katsastustodistuksen tarkastamiseen ulkomaalaisilta autoilta, koska se on vähäistä tai olematonta Suomen rajalla. Suomalaiset taas käännytetään heti EU:n ulkorajalta takaisin, jos kyseistä todistusta ei ole.

Nopeudenrajoittimen tarkastustodistus tulisi myös vaatia ulkomaisilta ajoneuvoilta EU:n ulkopuolelta Suomeen tultaessa.

Myös vakuutuksen sekä asiapapereiden voimassaolo ja oikeellisuus pitäisi tarkastaa huolellisesti.

Imatralla 10.4.2005

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Matti Jaatinen
puheenjohtaja

Eeva-Maija Koponen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että maanteillämme liikkuvat ajoneuvot ovat sellaisessa kunnossa, että liikenneturvallisuutta ei vaaranneta. Tämä vaatimus koskee sekä Suomessa että ulkomailla rekisteröityjä ajoneuvoja. SKAL-organisaatio on painottanut eri yhteyksissä sitä, että tehokkain tapa estää epäkuntoisten ajoneuvojen saapuminen maahamme EU:n ulkopuolelta on rajalla tapahtuvat tarkastukset. Näissä tarkastuksissa tulee tarvittavien lupien ja asiapapereiden lisäksi tarkastaa ajoneuvon kunto. Mikäli rajalla havaitaan esimerkiksi, että ajoneuvon ajovalot eivät toimi vaaditulla tavalla, tulee tällaisen ajoneuvon pääsy Suomeen estää, kunnes vika on korjattu.

Hallitus viittaa aloitteeseen nro 4 ja painottaa sitä, että SKAL-organisaatio työskentelee jatkuvasti rajavalvonnassa esiintyvien puutteiden poistamiseksi.

Aloite nro 9

Polttoainemäärärajoituksen yhtenäistäminen Venäjältä tultaessa

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n hallitus esittää kilpailuetujen tasaamiseksi, että ulkomaalaisten autossaan tuoma polttoainemäärä yhdenmukaistettaisiin suomalaisille kuljetusyrittäjille sallitun enimmäismäärän mukaisesti.

Suomalaisella kalustolla kuljetettaessa voi Venäjän rajan yli tuoda ainoastaan 400 litraa polttoainetta. Ulkomaisen kaluston mukanaan tuomaa polttoainemäärää ei ole rajoitettu. Isoimmat tiedetyt määrät ovat jo noin 1 700 litraa kerralla.

Nykyisillä polttoaineen hinnoilla etu on valtava. Jos ajaa kuusi kertaa viikossa Suomeen 300 km:n lenkin keskikulutuksella 40 litraa/100 km on etu vuodessa huimat 13 824 euroa.

Venäjän vientiliikenne on muutenkin melkein kokonaan muiden kuin suomalaisten hallussa, joten polttoainemäärän yhdenmukaistaminen tasaisi vähän kilpailutilannetta.

Imatralla 10.4.2005

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Matti Jaatinen
puheenjohtaja

Eeva-Maija Koponen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Suomen ja Neuvostoliiton hallitusten välillä on vuonna 1968 kansainvälisestä autoliikenteestä solmittu sopimus, joka on edelleen voimassa. Tämän sopimuksen 18 artiklan mukaan ei peritä tullimaksuja polttoaineista, jotka sisältyvät ajoneuvon polttoainejärjestelmään toiminnallisesti ja rakenteellisesti kuuluviin polttoainesäiliöihin, sellaisena kuin ne on kyseiseen ajoneuvomalliin suunniteltu. Edellä mainitun sopimuksen mukaan polttoainesäiliön tulee olla auton valmistajan siihen alun perin asentama.

Tullilain 9 §:n 3 momentin mukaan Euroopan talousalueen ulkopuolelta maanteitse Suomen tullialueelle saapuvan hyötyajoneuvon polttoainesäiliön sisältämä polttoaine on tullitonta enintään 400 litraan asti ja erikoiskonttien polttoainesäiliön sisältämä polttoaine 200 litraan asti matkaa kohti.

SKAL:n on esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle polttoainemäärärajoitusten yhtenäistämistä jo vuosina 1999 ja 2003.

Hallitus yhtyy aloitteeseen ja näkee, että edellä mainittu Suomen ja Neuvostoliiton hallitusten välinen sopimus ei kuulu enää tähän päivään ja pitää tärkeänä, että se muutetaan vastaamaan nykyisiä vaatimuksia. Hallitus edellyttää, että SKAL:n keskus toimisto tekee liikenne- ja viestintäministeriölle esityksen, että Suomen ja Venäjän hallitusten välillä solmitaan uusi sopimus siitä, että Suomeen tulevassa venäläisessä ajoneuvossa saadaan kuljettaa polttoainesäiliössä tullitta enintään 400 litraa polttoainetta.