UUTISET

Eräällä kuljetusyrityksellä kävi niin, että useita kymmeniä rekkoja jäi painorajoitetun sillan taakse jumiin. **TIENPIDON ASIANTUNTIJA VESA VIRTANEN, VARSINAIS-SUOMEN ELYKESKUS**

PÄIVÄN PUNKTI

Perintö-vero

Kannatatko tuloverotuksen kiristämistä ja arvonlisäveron nostamista? Entä myyntivoittoveron ulottamista oman asunnon myyntiin?

Tai kannatatko mahdollisesti perintöveron poistamista?

Molemmat kysymykset ovat itse asiassa sama asia. Perintöveron poistaminen nimittäin merkitsee sitä, että verotusta jossakin muualla kiristetään.

Makuasia on, kumpi on parempi vaihtoehto. Sekö, että perinnön saaja maksaa veroa vaiko se, että kaikkien veroja korotetaan.

Pääministeriksi noussut Alexander Stubb valitsi perintöveron yhdeksi teesikseen, jota tarjosi kokoomuksen puoluekokoukselle. Täky veti ja Stubb on nyt pääministeri.

Stubb nimitti perintöveroa kateusveroksi. Nimitys on populistisesti osuva, mutta talouden kanssa sillä ei ole tekemistä. Ehkä juuri siitä syystä Stubbin hallitus unohtikin pääministerinsä puheet nopeasti.

Perintöveron tuotto on tällä hetkellä noin 600 miljoonaa euroa. Perintövero on myös varsin alhainen.

Alle 20 000 euron perinnöt ovat verovapaita. Yli puolet perinnönsaajista ei maksa perintöveroa senttiäkään.

Jos perintö on 40 000 euroa, vero on 1500 euroa eli 3,75 prosenttia. Jos perintö on 100 000 euroa, veroprosentiksi muodostuu 8,7 eli 8700 euroa.

Vastaavasti 100 000 euron tuloista maksetaan tuloveroja ja eläkemaksuja noin 44 prosenttia. Pääomatuloista vero on korkeimmillaan 32 prosenttia.

Päinvastoin kuin on annettu ymmärtää, perintövero ei ole korkea vaan matala. Metsän myyntiä verotetaan paljon enemmän.

PTT teki laskelmat siitä, miten perintövero voitaisiin poistaa. Lähtökohta oli se, että korvataan perintövero luovutusvoittoverolla, kuten Ruotsissa on tehty.

Perinnön voisi saada verotta, mutta sen muuttamisesta rahaksi menisi 30 prosentin vero. Myös oman asunnon kaupat joutuisivat verolle. Nykyisin oman asunnon voi myydä verovapaasti.

Perintöverossa on ongelmansa. Eräissä sukupolvenvaihdostapauksissa vero voi nousta kohtuuttomaksi. Näihin voidaan kuitenkin saada aikaan korjauksia ilman, että koko järjestelmä heitetään romukoppaan.

Verotuksen uudistamisessa kannattaisi ehkä pitää maltti päässä. Veromuutoksista kun sattuu olemaan kokemusta riittämiin.

Kun verotus kevenee, se yleensä kovenee.

Säännöstä ei ainakaan vielä tiedetä kovin monta poikkeusta.

LAURI KONTRO on Maaseudun Tulevaisuuden päätoimittaja.

lauri.kontro@maaseuduntulevaisuus.fi

Valio käsittelee sakkoja

Valion hallintoneuvosto käsittelee tänään keskiviikkona kokouksessaan Helsingissä markkinaoikeuden päätöstä, jossa yhtiölle määrättiin maitokiistassa 70 miljoonan euron seuraamusmaksu.

Hallintoneuvostossa keskustellaan, onko yhtiön johto toiminut oikein maitokiistassa. Johto on pitänyt kilpailuviraston sekä markkinaoikeuden kantaa vääränä muun muassa siksi, että siinä ei ole otettu huomioon osuustoiminnan eroja osakeyhtiöihin verrattuna.

STT on tavoittanut ennen kokousta suuren osan hallintoneuvoston jäsenistä, jotka ovat yhtiön johdon kanssa samaa mieltä.

Valio valittaa päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

JOUKO KYYTSÖNEN

Tienpidossa väärin säästetty euro maksaa myöhemmin 3–10 euroa

Teiden korjausvelka kasvaa samalla, kun liikenne lisääntyy. Tieyhdistys perää, että hallituksen pitäisi ryhtyä korjaustoimiin heti.

Suomen tieyhdistyksen mukaan tiet pitäisi panna kuntoon nyt eikä siirtää päätöstä hallitukselta toiselle.

”Mitä enemmän lykkää, sitä vaikeammaksi ja kalliimmaksi ongelman hoitaminen tulee”, tieyhdistyksen toimitusjohtaja **Jaakko Rahja** sanoo.

Hän näkee, että päättäjät ovat tietoisia ongelmasta, mutta kaukokatseisuus puuttuu.

”Ajatellaan, että korjaus on jostain pois.”

”Tierakenteen osalta on tutkittu, kuinka kustannukset kasvavat, kun toimenpiteitä lykätään. Yksi väärin säästetty euro maksaa 3–10 euroa riippuen siitä, kuinka pitkään ongelman ratkaisua siirretään.”

Tieyhdistyksen puheenjohtaja **Juha Marttila** valittelee, että uudet tieinvestoinnit keskittyvät suurimpiin kaupunkeihin.

”Valitettavasti esimerkiksi länsimetron hyöty–kustannussuhde on huomattavasti alle yhden, mikä tarkoittaa sitä, että se ei tuota”, Rahja kertoo.

”Tällaisena aikana valtion ei kannattaisi sijoittaa euroja muualle kuin sellaiseen, joka tuottaa.”

Vaikeuksia biotaloudelle

Tiet ja sillat ovat tieyhdistyksen mukaan niin huonossa kunnossa, että maaseudun elinkeinot kärsivät.

”Tämä on sekä maaseudun että Suomen talouskasvun ongelma”, Marttila sanoo.

”Uusiutuvat luonnonvarat ovat maaseudulla, eikä niitä saada markkinoille.”

Vaikeudet näkyvät biotaloudessa, elintarviketeollisuudessa sekä puun, maidon ja teuraseläinten kuljetuksissa.

Rahja muistuttaa, että tiet palvelevat myös raideliikennettä ja satamien kautta kulkevaa vientiä.

”Kaikki lähtee tavalla tai toisella metsäteiltä alkaen. Koko elinkeinoelämä tarvitsee hyviä teitä kautta linjan.”

Maatilojen kuljetukset kärsivät

Tieyhdistyksen mukaan tienpidon määrärahat ovat junnanneet 90-luvun alkupuolen määrissä ja jopa laskeneet inflaation takia.

”Toisaalta taas liikennemäärät ovat kasvaneet ja kustannustaso noussut lisääntyneiden ympäristö- ja muiden vaatimusten takia”, Rahja sanoo.

Varsinais-Suomen elykeskuksen tienpidon asiantuntijan **Vesa Virtasen** mukaan pääosa rahoista menee pääteihin.

”Se on ymmärrettävää, koska siellä on valtaosa liikenteestä ja päätiet ruokkivat vientisatamia.”

Virtasen mielestä pääteitä painotetaan kuitenkin liiaksi. Kärsijöinä ovat maanviljelijät, joita on Varsinais-Suomessa paljon. Tilat ovat jopa tehtaiden kokoluokkaa, joten isot kuljetukset vaatisivat hyvät tiet.

”Seututieverkko on viljaseudulla se pääverkko, joka siirtää tilojen pikkuteiltä viljaa myllyihin ja jalostuslaitoksiin.”

Virtasen mielestä ei voi ajatella niin, että kaikki keskitetään isoihin kaupunkeihin, joiden väliä kuljetaan radoilla. ”Miten me pistämme kaikki pellot tai kanat yhteen pisteeseen?”

7 000 siltaa korjausikään

Etenkin huonokuntoiset sillat ja päällysteet ovat ongelmana. 60-luvulla rakennettiin vauhdilla uusia siltoja, jotka pitäisi nyt korjata. Liikennevirasto arvioi, että 7 000 siltaa on tulossa peruskorjausikään vuoteen 2020 mennessä.

Remonttitarvetta lisäsi viime syksyn asetus, joka nosti ajoneuvoyhdistelmän painorajoituksen 60 tonnista 76 tonniin. Painorajoitettujen siltojen määrä kasvoi reilusta sadasta runsaaseen 500:an.

Uudistus iski etenkin Varsinais-Suomeen, jossa rajoitusten määrä seitsenkertaistui.

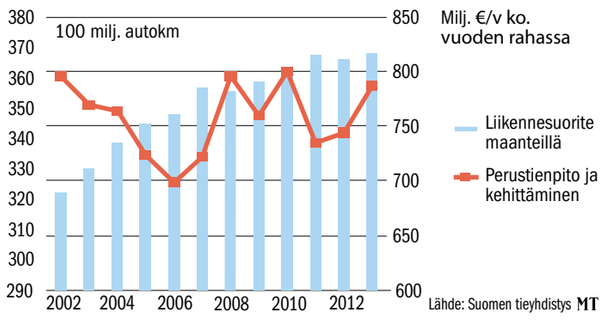
”Valitettavasti meidän painorajoitetut sillat kohdistuvat suurimmilta osin maaseudun teille”, Virtanen toteaa.

”Eräällä kuljetusyrityksellä kävi niin, että useita kymmeniä rekkoja jäi painorajoitetun sillan taakse jumiin.”

Valtioneuvosto antoi lisärahaa korjauksiin, mutta Virtasen mukaan sitä on niin vähän, että tahti on hidas.

EMILIA LAVONEN

Liikennemäärien ja tierahojen kehitys



Korjausvelkaa jo 1,5 miljardia euroa

Teiden korjausvelka on Suomen tieyhdistyksen arvion mukaan 1,5 miljardia euroa. Velka kasvaa joka vuosi 100–200 miljoonalla.

”Kyse on kauhean isosta summasta ja ongelmasta, jota ei voi kerralla hoitaa”, tieyhdistyksen toimitusjohtaja **Jaakko Rahja** sanoo.

Hän arvioi, että nykyaikana korjausvelka ei ehkä koskaan ole ollut näin iso.

Tämän vuoden budjetissa perustienpitoon on varattu 560 miljoonaa euroa. Rahjan mukaan lisää tarvittaisiin noin 200 miljoonaa, että edes nykyinen taso pysyisi.

”Luku on niin iso, ettei siitä puhuta ääneen.”

Tieyhdistyksen puheenjohtaja **Juha Marttila** esittää, että 50 miljoonankin lisäbudjetilla päästäisiin jo alkuun.

”Kolmasosa tästä on suunnattava yksityisteille, joiden rahoitus on romutettu viime vuosina. Tienomistajat panevat korjauksiin toisen mokoman.”

Vielä vuonna 2011 valtio rahoitti yksityisteitä 23 miljoonalla eurolla. Tämän vuoden budjetissa summa on tippunut kahdeksaan miljoonaan. Ensi vuodelle rahaa on luvassa kolme miljoonaa, josta kaksi menee losseihin.

Budjetin kasvattamisen lisäksi Rahja ehdottaa, että polttoaineverosta korvamerkittäisiin osa tierahastoon.

”Se ei ole edes montaa senttiä litraa kohden, jolla korjausvelkaa voitaisiin hoitaa”, hän arvioi.

”Luulen, että tienkäyttäjillä olisi hyväksyntää.”

Mikään yhden hallituskauden juttu teiden kuntoon laittaminen ei ole. Rahja arvioi, että tarvittaisiin esimerkiksi kymmenen vuoden ohjelma.

”Siihen pitäisi sitoutua yli puoluerajojen. Tämä on kansakunnan elinvoimaisuuteen ja elinkeinoelämään liittyvä kysymys.”

EMILIA LAVONEN

PASI LEINO

Kesälahden maansiirto kunnostaa Lupajan siltaa Salon Perniössä. Peruskorjauksen yhteydessä parannetaan kantavuutta, jotta erikoiskuljetukset pääsevät Hangon satamaan.

Kaivinkoneella tulta päin

Kaivinkoneen avulla voidaan tehostaa tulipalojen sammutus- ja raivaustoimintaa. Esimerkiksi Keski-Suomen Pelastuslaitos pyytää säännöllisesti avukseen koneurakoitsijoita. Työkustannukset jakautuvat yleensä pelastuslaitoksen ja vakuutusyhtiön kesken.

Jyväskyläläinen koneyrittäjä **Teijo Mäkelä** on tehnyt tulipalojen raivaustyötä noin kymmenen vuotta. Mäkelä ja lavetilla liikuteltava kaivuri hälytetään keikalle useita kertoja vuodessa.

”Mielestäni on tärkeää, että pelastustyön johtaja tilaa kaivinkoneen paikalle mahdollisimman pian. Meidän avulla olisi voitu pelastaa monta taloa tuholta, jos kaivinkonetta olisi käytetty esimerkiksi katkaisemaan palava rakennus.”

Henkilöriskit vähenevät

Palopäällikkö **Pertti Hänninen** Saarijärveltä toteaa, että kaivinkonetta tarvitaan, jotta tilanne saadaan hoidetuksi nopeasti ilman henkilöriskejä.

”Maaseudulla on hyvin saatavilla käyttökelpoista konevoimaa. Esimerkiksi maatilojen lietevaunut ovat käteviä veden kuljettamiseen metsäpaloissa.

MIKA RINNE

Koneraivauksella voidaan tehostaa tulipalojen sammuttamista ja raivausta.

Pelastusviranomaisten kannattaa pitää urakoitsijoiden yhteystiedot ajan tasalla, jotta kiireessä niiden etsimiseen ei kuluisi turhan paljon aikaa.”

Konetyö säästää palkkakustannuksia

Kaivinkoneen käytöstä syntyy Mäkelän mukaan säästöjä, sillä usein sammutustyö sitoo ison määrän miehistöä pitkäksi aikaa.

”Konetyöllä voidaan avata esimerkiksi vanhojen purutäytteisten talojen seinät. Tällöin tulipalo saadaan sammumaan rivakammin, miehet voivat palata aikaisemmin paloasemalle ja palkkarahoja säästyy.”

Pelkästään miesvoimin tapahtuva seinän tai vesikatteen raivaaminen on aikaa vievää työtä myös Hännisen mielestä, sillä esimerkiksi kattotyöskentelyyn liittyy putoamis- ja muita työturvallisuusriskejä.

”Kaivuri on tarpeen suurissa rakennuspaloissa, mutta matalien talojen kohdalla kouralla varustettu traktori on riittävän tehokas työväline.”

Raivaus vaatii tarkkuutta

Kaivinkoneen käyttö sammutus- ja raivaushommissa on Mäkelän mukaan vaarallista työtä, jossa pitää tietää omat rajansa.

”Konekuskin työtä vaikeuttavat huono näkyvyys ja kuumuus. Kauhalla pitää työskennellä varovasti, sillä koneen lähellä tai rakenteiden takana voi olla miehiä.”

Palopäällikkö Hänninen korostaa, että raivaustyössä on aina otettava huomioon myös palontutkinnan näkökulma.

”Monesti tämä tahtoo unohtua ja kaivurilla raivatessa tuhotaan palontutkinnan kannalta tärkeitä kohtia rakennuksesta. Sen takia raivaustoiminnan pitää tapahtua pelastustoiminnan johtajan valvonnassa.”

MIKA RINNE

POLITIIKASTA LYHYESTI

Katainen käy kovaa kisaa salkusta

Jyrki Katainen (kok.) tuskin jatkaa talouskomissaarina marraskuun alkuun kestävän pätkäkauden jälkeen.

Komission puheenjohtajaehdokas **Jean-Claude Juncker** ilmoitti, että seuraava talouskomissaari on sosialisti.

Juncker on luvannut Kataiselle painavan salkun. Veikkailuissa Kataiselle on soviteltu kilpailu- tai sisämarkkinakomissaarin salkkua, mutta niistäkin on kova kisa.

TALOUDESTA LYHYESTI

Nikkeliä pääsi Kokemäenjokeen

Satakunnassa Harjavalassa sijaitsevalta Norilsk Nickelin tehtaalta pääsi viikonlopun aikana noin 66 tonnia nikkeliä Kokemäenjokeen.

Mittava nikkelipäästö voi aiheuttaa ainakin paikallisia ympäristöriskejä eliöstölle. Ihmisille päästöstä ei pitäisi asiantuntijoiden mukaan koitua terveyshaittoja.