

Liittokokousaloitteet 2011

Aloite nro 1 / Helsingin Kuljetusyrittäjät ry

Laittoman liikenteen karsiminen liikennelupajärjestelmää kehittämällä

Helsingin Kuljetusyrittäjät ry ehdottaa, että SKAL ryhtyy toimenpiteisiin tavaraliikenneluvan myöntämistä koskevien säädösten muuttamiseksi siten, että liikennelupa kohdistetaan aina yksilöidysti todettavalle, fyysisen henkilön tai oikeushenkilön hallinnoimalle ajoneuvolle.

SKAL:n tulee ryhtyä toimenpiteisiin liikennelupiin liittyvän tietojärjestelmän muuttamiseksi sellaiseksi, että viranomaisilla, kuljetusyrityksillä ja kuljetuspalvelujen tilaajilla olisi mahdollisuus saada sähköisesti reaaliaikaiset tiedot liikenneluvan voimassaolosta. Tämä poistaisi sakotuksen riskin tilanteessa, jossa lupaa tai jäljennöstä ei ole mukana ajoneuvossa. Tavoitteena voisi olla, että liikenneluvat olisivat vain sähköisessä muodossa.

Hallituksen lausunto:

Suomessa on käynnissä laaja tavaraliikennelainsäädännön uudistamishanke, joka pohjautuu koko EU:n liikennelupajärjestelmän yhtenäistävään asetustekstiin (EY) N:o 1071/2009. Uutta lainsäädäntöä on alettava soveltaa kaikissa jäsenmaissa viimeistään 4.12.2011. Samassa yhteydessä valmistellaan yhteisen eurooppalaisen liikenneluparekisterin ERRU:n käyttöönottoa. ERRU on nimenomaisesti aloitteessa tarkoitettu sähköinen luparekisteri, jonka on määrä pitää sisällään ajantasaiset tiedot kaikista EU:ssa myönnettyistä voimassaolevista liikenneluvista. Suomen viranomaisilta saatujen tietojen mukaan ERRU -tietokannan kehittäminen on edennyt EU-komission suunnitelmien mukaan ja sen toimitusta päästäneen testaamaan kuluva vuoden aikana.

ERRU rakentuu jäsenmaiden kansallisista sähköisistä luparekisteristä, joiden kokoaminen on kunkin jäsenmaan toimivaltaisen liikennelupaviranomaisen (ELY) vastuulla ja johon on pääsy kaikilla viranomaisilla, joiden tiedoilla on vaikutusta luvan kelpoisuusehtoihin. Suomessa sähköinen rekisteri on valmisteilla ja se on tarkoitus ottaa käyttöön samanaikaisesti liikennelupasäädösten uudistusten kanssa joulukuussa 2011. Rekisteri sisältää EU-asetuksen 16 artiklan 2. kohdan nojalla kattavasti kaikki luvanhaltijaan ja liikenneluvan hallintaan liittyvät oleelliset tiedot.

Toistaiseksi ajoneuvoissa on siis kuitenkin oltava mukana oikeaksi todistetut yhteisöluvun jäljennös tai paperinen kotimaan liikennelupa. Uuden lupalainsäädännön myötä kotimaan luvat ovat poistumassa ja ne muutetaan automaattisesti paperisiksi yhteisöluviksi. Sähköisen luparekisterin myötä olisi täysin mahdollista luopua paperisista luvista ja myös liittää yksilöity ajoneuvo ja rekisteriin merkitty liikennelupa toisiinsa. Mikäli luvista tehdään ajoneuvokohtaisia, on järjestelmän puitteissa voitava joustavasti ja ilman merkittäviä kustannuksia muuttaa lupaan kohdennettu ajoneuvo esimerkiksi auton vaihtamisen yhteydessä.

Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja velvoittaa SKAL:n yhdessä kansallisten viranomaisten ja EU-komission kanssa kiirehtimään sähköisen liikennelupajärjestelmän käyttöönottoa siten, että se mahdollistaisi myös liikenneluvan kohdentamisen tiettyyn ajoneuvoon. Yksinomaan sähköisen rekisterin tietoihin pohjautuvaan valvon-

taan ei kuitenkaan voida siirtyä ennen kuin sen piiriin kuuluvat poikkeuksetta kaikki EU -jäsenmaat ja että rekisterin sisältämät tiedot ovat kunkin jäsenmaan osalta keskenään vertailukelpoiset ja reaaliaikaiset.

Aloite nro 2 / Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Kaupungeille ja kunnille tavaraliikennelupien tarkastusvelvoite

Piittaamattomuus nykyisen tavaraliikennelainsäädännön säännöksistä on yhä yleisempää. Kaupallisia tavarankuljetuksia tilaavat asiakkaat vähät välittävät ko. lainsäädännön vaatimuksista tavoitellessaan mahdollisimman alhaisia kuljetuskustannuksia. Myös osalle palvelujen tarjoajista tuntuvat lain säännökset olevan melko usein lievää enemmän hämärän peitossa.

Esitämme aloitteena, että mm. kunnille ja kaupungeille tulee asettaa velvollisuus tarkistaa palveluntarjoajan tavaraliikenneluvan olemassa olo, kun ne tilaavat palveluja, joihin liittyy tavarankuljetusta autolla tai liikennetraktorilla, samaan tapaan kuin laissa Tilaaajan selvitysvelvollisuudesta säädetään eräiden muiden asiakirjojen osalta. Käytännöstä saatujen kokemusten mukaan on muun ohella myös julkishallinnon palvelujen ostoon levinnyt hyvin voimakkaasti sellaisia piirteitä, jotka eivät sinne kuulu. Esimerkiksi piittaamattomuus lain hengestä on esimerkillään omiaan lisäämään muutakin moraalittomuutta ja harmaata taloutta.

Hallituksen lausunto:

Aloitteessa kannetaan huolta yleistyneestä piittaamattomuudesta tavaraliikennelain säännöksiä kohtaan. Erityisesti kuljetusten tilaajat ovat joko täysin tietämättömiä lain sisällöstä tai alhaisia kuljetushintoja tavoitellessaan tietoisesti etsivät kumppaneita, jotka kiertävät lupajärjestelmän vaateita.

Aloitteessa esitetään, että kunnille ja kaupungeille asetetaan velvoite tarkistaa palveluntarjoajan tavaraliikenneluvan olemassa olo silloin, kun tilataan korvausta vastaan suoritettavia kuljetuksia.

Kuten aloitteen 1 osalta annetussa lausumassa todettiin, Suomessa on käynnissä laaja tavaraliikennelainsäädännön uudistamishanke, joka pohjautuu koko EU:n liikennelupajärjestelmän yhtenäistävään asetukseen. Sen valmistelun yhteydessä on jo esitetty, että kaikki korvausta vastaan suoritettavia kuljetuksia tilaavat elinkeinonharjoittajat, kuten kauppa ja teollisuus, kuljetusvälittäjät ja kuljetusketjut määrätään aukottomasti liikenneluvan tarkistamisvelvoitteen piiriin.

Hallitus pitää aloitteessa esitettyä tarkastamisvelvoitteen ulottamista myös julkisen sektorin kuljetuksen tilaajiin välttämättömänä ja kannattaa tehtyä aloitetta. SKAL:n on tavaraliikennelainsäädännön uudistamisen yhteydessä huolehdittava, että myös kuntien ja kaupunkien velvoite tarkistaa liikenneluvan voimassa olo kirjataan uuteen lakiin

Aloite nro 3 / Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Ajoneuvojen rekisteröinti

Viimeksi kuluneen vuoden aikana on ollut runsaasti keskustelua siitä, että kuinka toimitaan, jos ulkomainen yritys hakee Suomesta yhteisölupaa liikennöidäkseen sen nojalla Suomen sisäisissä tavarankuljetuksissa. Lähinnä keskustelu on liittynyt liikenteessä käytettävään ajoneuvoon ja kuinka sen rekisteröinti on hoidettava.

Säännökset ovat hyvin epäselvät, tai niitä ei käytännössä taida olla olemassa sellaisia tilanteita varten, joissa ko. liikennettä hoidetaan ulkomailla rekisteröidyllä ajoneuvolla, jota kuljettaja henkilö, jonka kotipaikka on ulkomailla. Esitämme, että SKAL ryhtyy välittömästi toimenpiteisiin, joiden perusteella säädökset saadaan sellaisiksi, joissa selvästi todetaan, että Suomesta myönnetyn yhteisön liikenneluvan mukaisessa liikenteessä Suomessa käytävät ajoneuvot tulee olla rekisteröity Suomen kansalliseen ammattimaisen liikenteen ajoneuvorekisteriin.

Hallituksen lausunto:

Aloitteessa todetaan, että Suomessa on ollut runsaasti keskustelua siitä, miten Suomesta yhteisön liikennelupaa hakeneen ulkomaisen yrityksen ajoneuvojen rekisteröinti hoidetaan silloin, kun ajoneuvoa käytetään Suomen sisäisissä kuljetuksissa. Erityisen puutteellisia ja ristiriitaisia säännökset ovat silloin, kun Suomen sisäistä liikennettä hoidetaan ulkomailla rekisteröidyllä ajoneuvolla, jota kuljettavan henkilön kotipaikka on ulkomailla. Asiaa on sekoittanut voimassa oleva kansallinen asetuksemme ajoneuvojen rekisteröinnistä, jonka 42 §:n nojalla kansallisista viranomaisista poliisi on tulkinut, ettei ajoneuvoa mainitussa tilanteessa voida edellyttää rekisteröitäväksi Suomen ajoneuvorekisteriin.

Kun uudet liikennelupasäännökset astuvat voimaan joulukuussa 2011 tilanne muuttuu oleellisesti. Tällöin EU-asetuksen (EY) N:o 1071/2009 nojalla kaikissa jäsenmaissa Suomi mukaan lukien on sovellettava sellaisenaan asetuksen sijoittautumisvaltiota koskevan 5 artiklan 2. kohtaa, jonka mukaan *”yrityksellä on asianomaisessa jäsenvaltiossa oltava, kun lupa on myönnetty, käytössään yksi tai useampi ajoneuvo, joka on rekisteröity tai otettu muulla tavoin liikenteeseen kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti siitä riippumatta, omistaako yritys nämä ajoneuvot joko täysin vai pitääkö se niitä hallussaan esimerkiksi lunastusoikeuden käsittävällä vuokrasopimuksella tai vuokra- tai leasingsovitelmalla.”*

Tämä edellä mainittu EU-asetuksen kohta on jo kirjattu uutta tavaraliikennelakia koskevaan hallituksen esitysluonnokseen, jonka nojalla jokainen Suomessa myönnetyn liikenneluvan nojalla Suomessa käytettävä auto ja liikennetraktori on ilman aiheetonta viivytystä ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisteriin ammattimaisessa liikenteessä käytettäväksi.

Hallitus yhtyy tehtyyn aloitteeseen. Vaikka tavaraliikennelainsäädännön osalta asia tulee aukottomasti kuntoon, säilyy rekisteröintiasetuksen tulkinnanvaraisuus. Hallitus edellyttää, että SKAL ryhtyy toimiin keskenään ristiriitaisten säädösten oikaisemiseksi. SKAL:n onkin viipymättä tehtävä aloite rekisteröintiasetuksen muuttamiseksi siten, että myös sen nojalla vaaditaan tulevaa tavaraliikennelainsäädäntöä vastaavaa ajoneuvojen rekisteröimistä Suomeen.

Aloite nro 4 / Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

SKAL:n hallintoon ehdolla olevien henkilöiden esittely

SKAL:n hallituksessa on tätä nykyä noin 20 henkilöä, jotka valitaan kaikki kerralla aina kahden vuoden välein. Hallitus edustaa koko jäsenistöä ja sen vuoksi olisi tärkeää, että myös jäsenistö tietää, millaisia ajatuksia ehdokkailla alastamme ja sen kehittämistarpeista on.

Esitämme aloitteenamme, että SKAL:n hallituksen jäseniksi ehdolla olevat henkilöt tekevät itsestään ja ajatuksistaan lyhyen esittelyn valinnan tekevää liittokokousta edeltävään Kuljetusyrittäjä -lehteen. Näin jäsenistölle tulee hieman tutummaksi henkilöt sekä ajatukset ja tavoitteet, joita näillä SKAL:n hallituksen esitetyillä henkilöillä on. Ehdokkaat nauttivat varmasti esittävän yhdistyksen luottamusta, mutta valinnan tekee kuitenkin koko jäsenkuntaa edustava liittokokous, jolla pitää olla selkeä kuva ehdokkaista.

Hallituksen lausunto:

Aloitteessa esitetään, että SKAL:n hallitukseen jäseniksi ehdolla olevat henkilöt tekevät itsestään ja ajatuksistaan lyhyen esittelyn valinnan tekevää liittokokousta edeltävään Kuljetusyrittäjä-lehteen. Näin tehtäisiin jäsenistölle tutummaksi niitä henkilöitä, jotka jäsenkuntaa järjestön hallinnossa edustavat.

Hallitus kannattaa aloitetta, mutta tähdentää että jäsenyhdistykset sääntöjensä puitteissa ajoittaisivat omat vuosikokouksensa ja niissä tehtävät esitykset SKAL:n hallituksen jäseniksi siten, että tiedot ehditään kaikkien osalta koota henkilövalinnat tekevää liittokokousta edeltävään toukokuun lehteen. Lisäksi ehdokkaan tietojen koamisesta ja toimittamisesta vastaavat kunkin jäsenyhdistyksen toimihenkilöt Kuljetusyrittäjä-lehden laatimien vakio-ohjeiden mukaan.

Aloite nro 5 / SKAL Oulun lääni ry

Selkeät linjat valvontaan ja sakotuskäytäntöön

SKAL Oulun lääni ry:n vuosikokous pitää tärkeänä, että liikkuvan poliisin sakotuskäytäntöihin saadaan yhtenäinen käytäntö koko valtakunnan alueelle. Etenkin haja-asutusalueilla, tulee niin ajoaikojen, taukojen kuin vuorokausilepojenkin osalta tilanteita, joissa sopivan taukopaikan löytyminen sallittujen aikarajojen sisällä on haasteellista. Digi-piirturiautojen yleistyessä ajo- ja lepoaikojen noudattamisen valvonta on tiukentunut. Viimeaikoina on kuljettajien rikkeistä kirjoitettu sakkoja myös yrityksen liikenteestä vastaavalle johtajalle / omistajalle sillä perusteella, että kuljettajien toimien valvonta on laiminlyöty.

Mahdollinen sakko tulee antaa yrittäjälle / liikenteestä vastaavalle johtajalle vasta, kun on selvää, että yrityksen kuljettajilla on ollut rikkeitä niin paljon, että ”rangaistavan” toimintamallin voidaan katsoa olleen vallitsevana, eikä yritys ole ryhtynyt toimenpiteisiin tilanteen korjaamiseksi. Valvonta tulisikin kohdentaa niihin yrityksiin, joiden tiedetään erilaisten seu-

rantaraporttien perusteella toimivan jatkuvasti piittaamatta tieliikenne-, ja sosiaalilainsäädännön määräyksistä.

Edellä mainittuihin asioihin viitaten SKAL:n tulee pyrkiä vaikuttamaan siihen, että Liikkuvan poliisin sakotuslinja yhtenäistyy, pisteytysjärjestelmä saadaan käyttöön ja valvontaa kohdennetaan aiempaa pontevammin yrityksiin, joiden toiminnassa on piirteitä harmaasta taloudesta.

Hallituksen lausunto:

Ajo- ja lepoaikasäännösten noudattamisen valvontaa sääntelevä direktiivi (2006/22/EY) edellyttää riskiluokitusjärjestelmää. Yritykset luokitellaan sen mukaan, montako kertaa ja kuinka vakavasti yritys on rikkonut ajoaikoja ja ajopiirturin käyttöä koskevia sääntöjä. Korkean riskiluokituksen yritykset tulee tarkastaa tarkemmin ja useammin kuin muut. Poliisilta tulleiden ilmoitusten pohjalta työsuojeluhallinto päättää mahdollista yritystarkastuksista. Riskiluokitusjärjestelmä aiotaan liittää myös uudistettavana olevaan lakiin kaupallisista tavarakuljetuksista tiellä.

Pisteytysjärjestelmä eli ajokieltojen kohtuullistaminen erityisesti niiltä, joiden toimeentulo on riippuvainen ajo-oikeudesta, on ollut jo pitkään SKAL:n keskeisiä vaatimuksia. Ajokorttilainsäädännön uudistamisen yhteydessä eduskunta SKAL:n vaatimuksesta hyväksyi lausuman, jossa edellytetään pisteytysjärjestelmään pohjautuvan ajokorttiseuraamusjärjestelmän toteuttamista.

SKAL:n hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja edellyttää, että lakiin kaupallisista tavarakuljetuksista tiellä sisältyy riskiluokitusjärjestelmä valvonnan painopisteen kohdistamiseksi yrityksiin, joilla rikkomuksia esiintyy normaalia enemmän. Liikkuvan poliisin, sisäasiain ministeriön poliisiosaston sekä lupaviranomaisten kanssa tulee käydä keskustelua sakotus- ja valvontakäytäntöjen yhtenäistämiseksi. Lisäksi pisteytysjärjestelmän osalta on valvottava, että hanke kirjataan hallitusohjelmaan.

Aloite nro 6 / Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Uusien perävaunujen valot

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry esittää, että uudet perävaunut tulisi varustaa akkukäyttöisillä seisonta- tai viiksivaloilla, esimerkiksi led-lampuilla, jolloin virrankulutus olisi pientä ja valot palaisivat tarvittaessa useita päiviä ilman muita lisävälineitä tai latausta. Akku perävaunussa latautuisi ajon aikana.

Perävaunuja voisi tällöin turvallisemmin jättää tilapäisesti esimerkiksi rikkoutumisen takia tien varsiin. Heijastimet voivat jossain tapauksissa peittyä lumella, valoilla tätä vaaraa ei olisi. Varoituskolmion käyttöön tällä ei ole vaikutusta.

Kustannus tästä jäisi vähäiseksi, koska vain uusiin vuoden 2012 alusta rakennettaviin vaunuihin tulisi asennuspakko, ei takautuvasti vanhoihin vaunuihin.

Hallituksen lausunto:

Ajoneuvojen valoista säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (19.12.2002/1248). Vaatimukset perustuvat EU:n ajoneuvojen valaisimien asennusta koskevaan tyyppihyväksyntäsäädökseen sekä UNECE:n tyyppihyväksyntäsäädökseen. Ajoneuvon havaittavuuden parantamiseksi edellytetään kaikkiin autoihin etu- ja takavalaisimet. Äärivalaisimien tarkoituksena on täydentää etu- ja takavalaisimia ja osoittaa ajoneuvon koko silloin, kun on kyse kookkaasta ajoneuvosta. Asetus velvoittaa asentamaan 10.7.2011 alkaen ensi kertaa käyttöön otettaviin raskaisiin kuorma-autoihin ja niiden perävaunuihin heijastavat ääriivamerkinnot, jotka osoittavat ajoneuvon koon sivusuunnasta ja takaapäin katsottuna.

Aiemmin tehtyjen aloitteiden perusteella tiedetään liikenne- ja viestintäministeriön kantana se, että Suomessa noudatetaan valaisimien teknisissä vaatimuksissa ja asennuksessa EU:n ja UNECE:n säädöksiä. Suomi pyrkii osaltaan vaikuttamaan niiden kehitykseen, mutta kansallisia poikkeuksia säädöksiin ei pidetä tarpeellisina. Mikäli Suomi haluaisi menestyksellisesti ajaa jotain muutosta valosäädöksiin UNECE:ssä, asia vaatisi tutkimustietoa ehdotuksen kustannuksista ja hyödyistä.

Hallitus pitää aloitetta lähtökohdaltaan hyvänä ja liikenneturvallisuutta parantavana. Ensinnäkin on kuitenkin selvitettävä, mitkä valoratkaisut olisivat mahdollisia, millaisia akkuja voitaisiin käyttää ja mihin ne voitaisiin erilaisissa perävaunurakenteissa sijoittaa sekä mitä investointi- ja käyttökustannuksia syntyisi. Kun tarvittavat lisätiedot on saatu, harkitaan aloitteen tekemistä LVM:lle. Selvityksen tuloksesta riippumatta hallitus suosittelee jäsenistölle lisävalojen käyttöä aloitteessa mainituissa tilanteissa.

Aloite nro 7 / Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Painojakaumaan talviaikana kahden tonnin siirto perävaunusta vetoautoon

Ehdotamme SKAL ry:n ryhtyvän toimenpiteisiin, jotta edellä esitetyn ehdotuksen mukainen muutos lainsäädäntöömme saataisiin mahdollisimman pian. Perusteluina esitämme muun muassa seuraavia merkittäviä liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta parantavia seikkoja;

- täysperävaunuyhdistelmän mäennousukyky parantuu
- yhdistelmän liikkeellelähtö kyky parantuu esimerkiksi risteyksissä
- yhdistelmän ajettavuus huonoissa olosuhteissa parantuu

Lisäksi on huomioitava, että kyseinen lakimuutos ei edellytä uusinvestointeja eikä painojakauman muutoksella ole merkitystä maan jääntyneenä ollessa tiestön kulumiseen. Ajoneuvoyhdistelmän kokonaispainoihin ei haeta muutoksia, joten kysymyksessä ei ole kuljetusyrittäjien kannalta taloudellisista seikoista vaan turvallisesta liikkumisesta etenkin alempiasteisella tieverkolla.

Hallituksen lausunto

Ajoneuvoyhdistelmän mäennousukyky ja liikkeellelähtökyky liukkaalla kelillä riippuvat ensisijaisesti vetävän akselin massasta, renkaan ja tienpinnan välisestä kitkakertoimesta ja yhdistelmän kokonaismassasta. Liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla voidaan parantaa kasvattamalla vetävän akselin massaa, käyttämällä liukuesteitä/ketjuja tai käyttämällä telivetoista autoa (6 x 4 ja 8 x 4).

Direktiivissä 96/53/EY on edellytetty, että auton ja perävaunun yhdistelmää kuljetettaessa yhdistelmän massasta tulee vähintään 25 % kohdistua vetävään akseliin tai vetäviin akseliin. Tällainen vaatimus merkitsee, että nykyisillä vetoakselin massoilla (11-11,5 t) vetoautossa tulisi olla jo 44-46 tonnin kokonaismassoilla vetävä teli (6 x 4/ 8 x 4). Edellä mainittu säädös koskee tällä hetkellä kansainvälisessä liikenteessä olevia ajoneuvoja.

Kun ajoneuvolainsäädäntö muutettiin vuonna 1997 vastaamaan direktiivin 96/53/EY vaatimuksia, ei pidetty toivottavana vaihtaa suurinta osaa vetoautoista telivetoisiksi ja vaatimus 25 % vetävään akseliin kohdistuvasta massasta kotimaan liikenteessä saatiin estettyä. Vaativissa ajo-olosuhteissa esimerkiksi puutavarayhdistelmän vetoautolta edellytetään hyvää veto-kykyä. Aloitteessa esitetty kahden tonnin massan siirto perävaunusta vetoauton korottaa vetoauton telimassaa noin 1,7 tonnia ja vetävän akselin massaa noin 1 tonnilla (6 x 2). Muutos parantaa vetokykyä (kitkavoimaa) noin 9-10 %.

Hallitus kannattaa aloitetta, koska se parantaa liikenneturvallisuutta eri käyttötilanteissa ilman kuljetusyriyksille aiheutuvia lisäkustannuksia. Ensin on kuitenkin selvitettävä muutoksen vaikutukset eri kuljetustehtävien ja kalustotyyppien osalta, jotta esitys olisi tehtävissä liikenne- ja viestintäministeriölle. Hallitus esittää, että asian valmistelua varten perustetaan erillinen työryhmä. Tätä puoltaa myös se, että komissio valmistelee parhaillaan asetusehdotusta ajoneuvojen mittojen ja massojen täysharmonisoimiseksi tyyppihyväksynnässä, eikä näin ollen kaikkia asiaan vaikuttavia seikkoja ole tällä hetkellä tiedossa. Mikäli näyttäisi siltä, että muutoksen yhteydessä säädettäisiin esim. vetävälle akselille minimimassavaatimus, tulee esityksestä luopua.

Aloite nro 8 / SKAL suoritealat ry

Yleiset kuljetussopimusehdot

Kuljetusalalle on kehitettävä kiireellisenä yleiset ja toimivat kuljetussopimusehdot, joissa olisi vakiona sekä polttoaine- että palkkakustannusmuutoslauseke. Nämä ehdot tulisi kehittää niin, että ne olisivat vakiintuneita sopimusehtoja pohjoismaisessa logistiikkasopimuksissa.

Suomen Säiliöautoliiton vuonna 2006 esille tuoma Logterms hanke ei valitettavasti ole saanut mukaan riittävästi käyttäjiä. Logistiikka-alalla on kuitenkin esim. huolinta- ja ahtaus-toiminnassa käytössä alan yleisiä ehtoja, joita sekä kuljetusasiakkaat että logistiikkayritykset soveltavat pohjoismaissa.

Hallituksen lausunto:

SKAL on laatinut Säiliöautoliiton liittokokousaloitteen johdosta Yleiset kuljetus- ja logistiikkapalveluehdot Logterms -ehdot, jotka julkaistiin vuoden 2008 liittokokouksessa. Ehdot sisälsivät yksityiskohtaisia kustannusmuutosklausuuleita, jotka Kilpailuviranomaisen vaatimuksesta jouduttiin muotoilemaan uusiksi.

Yleisten sopimusehtojen saattamiseksi alalle vakiintuneeksi kauppataivaksi edellyttää sitä, että niitä aletaan käyttää mahdollisimman laajalti. Erityisesti KTK-yritysten tekemissä sopimuksissa Logterms -ehdot ovat usein osa sopimusta. SKAL:n Barometrin I / 2010 kyselyn mukaan jopa 40 % vastanneista ilmoitti käyttävänsä ainakin osassa sopimuksissaan Logterms -ehtoja. Markkinoinnista huolimatta kauppa ja teollisuus eivät ole vielä kovin ha-lukkaita ehtojen käyttöön.

Kuljetusalan pelisääntöjen kehittämisessä on edistytty, sillä joulukuussa 2010 SKAL, Huo-lintaliikkeiden Liitto ja Logistiikkayritysten Liitto allekirjoittivat SKAL:n kehittämät kuljetus-verkoston eettiset ohjeet. Eettiset ohjeet ovat merkittävä askel yhteisen arvomaailman luomiseksi logistiikka-alalle. Luonteva jatko tälle on asiakaspuolen sitouttaminen eettiseen toimintatapaan ja edelleen yhteisten sopimusehtojen käyttöön.

Hallitus pitää lähtökohtaisesti aloitetta hyvänä, mutta edellyttää, että kehitystyö tehdään Logterms -ehtojen pohjalta päivittäen ehtoja siten, että niissä huomioidaan uudistuvan lupalainsäädännön määräykset. Kehitystyössä tulee kiinnittää huomiota indeksiehtojen käytön lisääntymiseen yritysten toiminnassa ja pyrkiä hyödyntämään Pohjoismaissa käytössä olevia yleisiä ehtoja. SKAL:n tulee myös jouduttaa ehtojen vakiintumista panostamalla ehtojen markkinointiin ja käyttöönottoon.

Aloite nro 9 / SKAL Keski-Suomi ry

Tielle määrätyn minimileveyden toteutuminen perusparannuksen yhteydessä

SKAL Keski-Suomi ry esittää liittokokoukselle, että SKAL ryhtyisi työskentelemään tiekohtaisesti määrätyn minimileveyden toteutumisen varmistamiseksi myös perusparannuksen yhteydessä. Käytännössä asetetut mittavaatimukset eivät aina toteudu ja käyttäjäkokemusten perusteella voidaan sanoa, että perusparannettu tie usein kaventuu ja muuttuu profiililtaan harjamaiseksi. Tien kapeneminen on joissain tapauksissa ollut jopa niin merkittävää, että raskaat ajoneuvot eivät ole pystyneet turvallisesti liikennöimään parannetulla tieosuudella. Tien liiallinen kapeus vaarantaa kaikkien tienkäyttäjryhmien liikenneturvallisuuden kohtaamistilanteissa ja aiheuttaa raskaille ajoneuvoille suistumisvaaran.

Teiden riittävän leveyden toteutuminen on varmistettava valvontaa ja tarkastustoimintaa tehostamalla. Lisäksi tien parannusehdotukseen liittyviin määräyksiin on lisättävä aikaisempaa tarkempaa ohjeistusta niiden työmenetelmien valitsemiseksi, joilla halutunlainen lopputulos on mahdollista saavuttaa.

Hallituksen lausunto:

Teiden perusparannukset tulee toteuttaa kullekin tielle määriteltyä ohjemitoitusta noudattaen. Kuten aloitteessa on todettu, perusparannuksessa olevat tieosuudet saatetaan tehdä mitoituksen vastaisesti niin, että tuloksena on perusparannettu, mutta aiempaa kapeampi ja kaltevampi ja siten turvattomampi tie.

Hallitus toteaa, että SKAL on jo esittänyt Liikennevirastolle valvonnan tuntuva lisäämistä sekä pääurakoitsijan ja aliurakoitsijoiden välisten sopimusehtojen tarkistamista sopimustasapainon saavuttamiseksi.

Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja velvoittaa SKAL:n ryhtymään toimenpiteisiin perusparannukseen liittyvien virheiden poistamiseksi. Aloitteen pohjalta laaditaan Liikennevirastolle esitys, jossa edellytetään ohjemitoituksen tarkkaa noudattamista sekä urakoitsijoiden valvonnan lisäämistä.

Aloite nro 10 / SKAL Keski-Suomi ry

Yksityisteiden liittymien ohjemitoituksen muuttaminen

SKAL Keski-Suomi ry esittää liittokokoukselle, että SKAL ryhtyisi toimenpiteisiin voimassa olevan yksityisteiden liittymiä koskevan mitoituseräysten ja -ohjeiden muuttamiseksi siten, että liittymät rakennettaisiin nykyistä käytäntöä leveämmiksi ja siten raskaiden yhdistelmäajoneuvojen tarpeisiin soveltuviksi. Ohjeistuksen noudattaminen tulee myös sitoa yksityistien rakentamiseen liittyvään lupasäädäntöön. Uudistettu mitoituseräde tulee ulottaa koskemaan paitsi uudisrakentamista, myös yksityisteiden ja niiden liittymien kunnossuonon yhteydessä tehtäviin toimenpiteisiin.

Liittymien liian kapeasta mitoituksesta johtuen yhdistelmäajoneuvon on jopa mahdotonta kulkea liittymästä rikkomatta sitä. Kuljetusliikkeen kohdistuu merkittäviä kustannusrasitteita syntyneiden korvauseräyden johdosta. Ongelma koskettaa esimerkiksi raaka- ja energiakuuljetuksia ja maatalouden maidonkeräily- ja lannoitekuuljetuksia, jotka joutuvat lähes päivittäin siirtymään valtion teiltä yksityistielle ja toisinpäin.

Hallituksen lausunto:

Julkiseen tieverkkoon liittyvien yksityisteiden liittymien tulee olla sellaiset, että nykyisen raskaan kaluston on helppoa ja turvallista käyttää niitä. Kuten aloitteessa on todettu, niissä on paljon puutteita.

Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja velvoittaa SKAL:n ryhtymään toimenpiteisiin liittymien ohjemitoituksen ajantasaistamiseksi. Aloitteen pohjalta laaditaan Liikennevirastolle esitys mitoituksen uudistamisesta ja osallistutaan asian valmisteluun viranomaisyhteistyössä.

Aloite nro 11 / SKAL Itä-Suomi ry

Tienhoidon kilpailutuksen vaikutukset onnettomuuksiin

Itä-Savon Kuljetusyrittäjät ry on huolissaan lisääntyneistä raskaanliikenteen suistumisonnettomuuksista. Itä-Savon Kuljetusyrittäjät ry:n vuosikokous esittää, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry selvittäisi tienhoidon kilpailuttamisien aikana tapahtuneiden raskaanliikenteen onnettomuuksien määrän ja niistä aiheutuneiden taloudelliset kulut suhteutettuna saavutettuihin säästöihin tienhoidon kustannuksissa. Onko oikeaa säästöä tienhoidon kilpailuttamisessa syntynyt kun huomioidaan edellä mainitut seikat. Vertailuja voisi tehdä myös vakuutusyhtiöiden korvauslukuihin sekä muuttuneisiin liikennemääriin huomioiden. Myös erilaiset tieluokat tulisi huomioida selvityksessä.

Hallituksen lausunto:

Maanteiden talvihoidon kokonaisedullisuutta selvittäneessä tutkimuksessa on osoitettu, että valvonta on ollut osin puutteellista. Tiestä ei ole hoidettu ohjeistuksen edellyttämällä tavalla, mikä on omiaan lisäämään mm. onnettomuusriskiä. Tutkimuksessa ei selvitetty sitä, oliko valvonnan puutteellisuudella vaikutusta onnettomuuksiin.

Hallitus toteaa, että SKAL on jo esittänyt Liikennevirastolle valvonnan tuntuva lisäämistä sekä pääurakoitsijan ja aliurakoitsijoiden välisten sopimusehtojen tarkistamista sopimustasapainon saavuttamiseksi.

Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja velvoittaa SKAL:n ryhtymään toimenpiteisiin asian selvittämiseksi. Aloitteen pohjalta pyydetään A-Vakuutusta tekemään selvityksen raskaan kaluston talviaikaisista onnettomuuksista, jotta nähtäisiin, onko kilpailutuksen käynnistymisellä ollut onnettomuuksia lisäävä vaikutus.

Aloite nro 12 / Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Liikenneturvallisuuskasvatusta perusopetukseen

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry esittää, että perusopetuksen yleisiin valtakunnallisiin tavoitteisiin lisättäisiin tärkeänä osa-alueena liikenneturvallisuuskasvatusta, jota voitaisiin toteuttaa nykyistä enemmän mm. poliisien ja muiden liikenteen eri sidosryhmien vierailuina peruskoululaisten oppitunneilla ja liikuntatuntien yhteyteen tulisi lisätä tutustumista koulun lähialueen liikenne- ja risteysalueisiin.

Hallituksen lausunto:

Liikenneturvallisuuskasvatus on kirjattu perusopetuksen opetussuunnitelmaan useamman aineen yhteyteen sekä myös omana kokonaisuutenaan. Opetuksessa tavoitteena on, että oppilas oppii toimimaan vastuullisesti ja turvallisesti liikenteessä sekä vaikuttamaan liikenneympäristön ja muun toimintaympäristön turvallisuuteen. Sen sisältönä ovat keskeiset liikennesäännöt ja erilaiset liikenneympäristöt, muut huomioiva liikennekäyttäytyminen,

liikenneympäristön turvallisuus ja turvalaitteet sekä lähiympäristön vaaranpaikkojen kartoittaminen ja turvallisuuden parantaminen.

Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja esittää, että SKAL vaatii liikenneturvallisuus-koulutuksen lisäämistä ja tehostamista peruskoulussa, kun opetussuunnitelman perusteita uusitaan vuonna 2011. Hallitus kannustaa paikallisyhdistyksiä pohtimaan, miten ne voisivat edistää liikenneturvallisuutta. Yhdistykset voisivat olla kouluihin yhteydessä ja tarjoutua osallistumaan liikenneturvallisuusasioiden opetukseen mm. tuomalla kuorma-auton koululle opetustilanteeseen tai osallistumalla ns. Vaaran paikka -kartoitukseen. Lisäksi tulee kehittää yhdessä Liikenneturvan kanssa opetusmateriaalia, jossa raskaan liikenteen erityispiirteet on huomioitu.

Aloite nro 13 / SKAL Itä-Suomi ry

Liikennetraktoriyrittäjäkurssin opetussisältö

Ehdotamme, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyisi toimenpiteisiin liikennetraktoriyrittäjäkurssin opetussisällön laajentamiseksi vastaamaan paremmin nykyisiä tarpeita.

Liikennetraktoriyrittäjäkurssin pituus on vähintään 40 oppituntia, jossa ajassa tulee käydä läpi soveltuvien osien liikenneyrittäjäkurssin kansallista tavaraliikennettä koskevat aihepiirit. Käytännössä tämä tarkoittaa liikenneyrittäjäkurssin kuudelle opetuspäivälle osallistumista. Yhteisölupaan tähtäävän liikenneyrittäjäkurssin pituus on vähintään 140 oppituntia, eli kaksikymmentä opetuspäivää.

Liikennetraktoreiden määrä on kasvanut viimeisten vuosien aikana maanrakennuskuljetuksissa, ja samalla toiminta on entistä ammattimaisempaa ja useammilla yrityksillä myös ympärivuotista sekä kokopäiväistä. Koska liikennetraktorilupa oikeuttaa toimimaan yksinomaan kotimaassa, liikenneyrittäjäkurssin ulkomaanliikennettä käsittelevät osuudet voidaan jatkossakin jättää liikennetraktoriyrittäjäkurssin ulkopuolelle. Muutoin ei ole perusteltua, että kurssin opetussisältö tai pituus on riippuvainen yritystoiminnassa käytettävästä kalustosta.

Hallituksen lausunto:

Liikennetraktoriluvasta on säädetty laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 21.7.2006/694. Liikennetraktoriluvalla tarkoitetaan muualla Suomessa kuin Ahvenanmaan maakunnassa liikennetraktorilla tapahtuvaan kaupalliseen tavarankuljetukseen myönnettyä lupaa.

Liikennetraktoriluvan saamiseksi vaadittavia kursseja järjestettiin alun perin Kauhavalla Suomen Yrittäjäopiston toimesta. Kyseiset kurssit peruuntuivat kahden vuoden ajan osanottajien vähäisyydestä johtuen. Liikennetraktoriluvan edellyttämien pakollisten kurssien puuttuminen laukaisi tämän jälkeen poliittisen paineen vapauttaa liikennetraktorit luvanvaraaisuudesta kokonaan. Tätä koskeva hallituksen esitys eteni aina eduskunnan liikenneva-

liokuntaan saakka jossa SKAL onnistui pysäyttämään sen ennen sen viemistä valtiopäiville.

Lopulta päädyttiin kompromissiratkaisuun ja liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen yrittäjäkoulutuksen järjestämisestä. Asetuksen 2 § mukaan liikennetraktoriluvan hakijan tulee suorittaa hyväksyttävästi 40 opetustuntia sisältävä kokonaisuus 140 opetustuntia kestävän tavaraliikenteen yrittäjäkurssin yhteydessä. Liikennetraktoriluvan saamiseen liittyvät opetusaiheet on soveltuvin osin täsmennetty direktiivin 96/26 EY liitteessä I.

Liikennetraktorikurssien järjestäminen on luvanvaraista elinkeinotoimintaa ja vaatii TraFi:n luvan. Koulutuslupa on voimassa viisi vuotta ja luvan hakijan tulee esittää opetussuunnitelma, johon on merkitty liikennetraktorilupaa suorittaville henkilöille seurattavaksi määrätyt pakolliset opetuspäivät. Opetussuunnitelman tulee sisältää olennaisilta osin asetuksen mukaiset aihepiirit ja tuntiohjelma luennoitsijoihin sekä oppimateriaalin.

Liikennetraktoriyrittäjille järjestettävän kokeen sisältöön, rakenteeseen ja läpäisyvaatimukseen sovelletaan direktiivillä EY 98/76 vahvistettuja periaatteita. Liikennetraktoriyrittäjien tulee hallita säädökset jotka liittyvät soveltuvin osin kansallisen tavaraliikenteen harjoittamiseen.

Opetustuntien lisääminen nykyisen liikennetraktorikurssiin johtaisi helposti tilanteeseen, jossa molemmille lupatyypeille samanaikaisesti annettavaa opetusta jouduttaisiin muokkaamaan nykyistä laajemmin liikennetraktoreiden erityistarpeet ja ajoneuvotekniset määräykset huomioivaan suuntaan. Annettavan opetuksen painopiste etäännyisi pääryhmälle eli yhteisölupaa suorittaville tarjottavasta opetuksesta. Opetusta toteutetaan molempien lupatyyppien kohdalla samanaikaisesti samassa luokkatilassa. Liikennetraktorilupaa suorittavia ei osallistu kursseille yleisesti niin montaa henkilöä, että heille pystyttäisiin järjestämään kohtuukustannuksilla erillisiä opetuspäiviä.

Kokonaan erillisten liikennetraktorikurssien käynnistäminen uudelleen ei ole mahdollista osanottajien vähäisyydestä johtuen. Kurssien peruuntuminen saattaisi käynnistää uudeleen toimet, jotka tähtäävät liikennelupien poistamiseen liikennetraktoreilta kokonaisuudessaan.

Hallitus ei kannata aloitetta liikennelupapoliittisten riskitekijöiden johdosta. Nykyistä järjestelmää voidaan luonnehtia eräänlaiseksi kompromissiratkaisuksi. Toisaalta vallitseva lainsäädäntö tarjoaa liikennetraktoreille perusteettomia kilpailuetuja, jonka vuoksi hallitus esittää, että SKAL:n tulisi ryhtyä toimiin, joiden avulla liikennetraktorit saatettaisiin samanarvoisiksi ammattimaista tavaraliikennettä kuorma-autoilla harjoittavien yrittäjien kanssa.

Aloite nro 14 / SKAL suoritealat ry ja SKAL Pohjanmaa - Österbotten ry

Ammattipätevyyskoulutuspäivien tarkistus ja ilmoittautuminen turvallisuusneuvonantajutkintoon

Kuljetusyritykset maksavat vuosittain erittäin merkittäviä summia Liikenteen turvallisuusvirastolle (TraFi) mm. erilaisista lupa- ja rekisterimaksuista. TraFi:n tulisi kiireisesti kehittää

ammattiliikenteelle tarjoamia palveluita näiden maksujen vastapainona. Tarvitsemme välittömästi järjestelmän, jonka avulla kuljetusyrietykset työnantajina pystyvät luotettavasti tarkastamaan, kuinka monta ammattipätevyyskoulutuspäivää työnhakija on suorittanut. Lisäksi ilmoittautumismenettely turvallisuusneuvonantajatutkintoon tulee saada joustavammaksi niin, että osallistuja pääsee tutkintoon ilmoittautumalla siihen 3 arkipäivää ennen tutkintoa.

Hallituksen lausunto:

TraFi perii suoritteistaan Liikenne- ja viestintäministeriön maksuasetuksen mukaisia maksuja kustannusvastaavuusperiaatteella. Palvelut ostetaan avoimilta markkinoilta kilpailutamalla palvelun tuottajia. Esimerkiksi ammattipätevyysrekisteröintimaksulla katetaan rekisteröintijärjestelmästä ja koulutusten valvonnasta aiheutuneet kulut.

Työnantajan on tärkeää tietää työsuhdetta solmittaessa ja myös työsuhteen aikana kuljettajan ammattipätevyysmerkintöjen määrä. Tieto on keskeinen mm. koulutusten jaksotusten suunnittelun ja luonnollisesti myös koulutuskustannusten kannalta.

TraFi:lta saadun tiedon mukaan järjestelmä, josta pystyttäisiin tarkastamaan ammattipätevyysmerkinnät, valmistuu aikaisintaan vuonna 2013. Järjestelmän valmistumisen jälkeenkin työnantajalla ei ole oikeutta nykylainsäädännön mukaan saada kuljettajia koskevia ammattipätevyysmerkintöjä nähtäväkseen. Omat tietonsa jokainen voi tarkistaa järjestelmästä sen valmistuttua aivan kuten tällä hetkellä voi tehdä ajokorttirekisteristä. Työnantaja voi pyytää kuljettajalta tiedot ammattipätevyysmerkinnöistä jo nyt.

Hallitus pitää aloitteessa esitettyä huolta rekisterimerkintöjen seurannasta aiheellisenä ja velvoittaa toimiston kiirehtimään TraFia ko. järjestelmän käyttöönotossa. Lisäksi hallitus esittää, että selvitetään mahdollisuudet muuttaa lainsäädäntöä siten, että työnantaja voi tarkistaa yritykseen työsuhteessa olevan kuljettajan tiedot ammattipätevyysrekisteristä.

Toisena asiana aloitteessa esitetään muutettavaksi turvallisuusneuvonantajatutkintoon ilmoittautumisaika kahdesta viikosta kolmeen päivään.

Ilmoittautuminen viimeistään kaksi viikkoa ennen koetta on ollut voimassa koko turvallisuusneuvonantajajärjestelmän ajan vuodesta 2000. Kyseessä ei ole lainsäädännössä esitetty säädös vaan TraFi:n oma ohjeistus. TraFi:lta saadun selvityksen mukaan kahden viikon ilmoittautumisaika perustuu siihen, että turvallisuusneuvonantajakokeiden järjestelyt kokeineen ja tilajärjestelyineen ovat koko maassa muutaman henkilön vastuulla, joten resurssien vähyydestä johtuen on päädytty ko. aikaan.

Hallitus katsoo, että turvallisuusneuvonantajatutkintoon osallistuvilla voi olla tilanteita, joissa kahden viikon ilmoittautumisaika on liian pitkä. Hallitus velvoittaa SKAL:n toimiston käymään TraFin kanssa neuvottelut siitä, voidaanko kahden viikon ilmoittautumisaikaa lyhentää.

Aloite nro 15 / SKAL Itä-Suomi ry

Liiketoimintaosaamisen lisääminen liikenneyrittäjäkoulutuksessa

Jo vuosien ajan on kuljetusyrittämisen suurimpana ongelmana ollut työtehtävien alihinnoittelu. Usein asiaan ovat vaikuttaneet asiakkaiden yksipuoliset mahdollisuudet erilaisten hinnoittelujen käyttöönottamiseksi. Suurimpana ongelmana on kuitenkin yrittäjien oman osaamisen puute kustannustaloudessa, kustannuslaskennassa, tarjouslaskennassa, tarjousten tekemisessä sekä sopimusneuvottelujen osaamisessa. Lisäksi on havaittavissa puutteita kustannusindeksien, sopimusklauసుulien ja muiden kuljetussopimustarkastelukäytäntöjen osaamisessa.

SKAL:n tulisi selvittää mahdollisuudet lisätä liikenneyrittäjäkoulutukseen kustannuslaskentaa, kuljetustalouden perusteita, tarjouslaskentaa ja tarjouksen tekemistä, sopimusneuvottelua sekä kustannusindeksin käyttöä koskevien koulutusosioiden määrää nykyistä noin kahta ja puolta päivää merkittävästi suuremmaksi.

Hallituksen lausunto:

Liikenneyrittäjäkoulutuksen järjestämistä ja valvontaa koskee laki (21.7.2006/694), jonka tarkoituksena on varmistaa asianmukaisen ja laadukkaan opetuksen antaminen liikenneyrittäjäksi aikovalle. Koulutuksen antaminen on luvanvaraista elinkeino toimintaa ja edellyttää TraFi:n myöntämää lupaa, joka on voimassa 5 vuotta. Luvanhakijan tulee esittää opetussuunnitelma, joka sisältää liikenne- ja viestintäministeriön antaman asetuksen mukaiset aihepiirit. Luvanhakijan tulee laatia erillinen tuntiohjelma luennoitsijoinen sekä esittää kurssiaineisto. Kurssin kokonaispituus on 140 opetustuntia, ja sen päätteeksi järjestetävän kokeen sisältö ja läpäisyvaatimukset on tarkennettu direktiivillä EY 98/76.

Voimassaolevalle lupakaudelle hyväksytyssä SKAL:n tavaraliikenteen yrittäjäkurssin ohjelmassa on pyritty varaamaan riittävästi aikaa asetuksen edellyttämien aihepiirien luennointiin. TraFi tilastoi kokeiden läpäisy- ja hylkäysprosentit kunkin kouluttajan osalta lupakauden ajan. Kukin kouluttaja hyväksyttää itse omilla kursseillaan käyttämänsä opetusohjelman. Tämän vuoksi SKAL ei pysty vaikuttamaan siihen, minkälaista kurssiohjelmaa kilpailevat toimijat omilla kursseillaan käyttävät.

SKAL:n opetusohjelman sisältö on laadittu direktiivin mukaisesti ja suunnittelussa on hyödynnetty sekä kurssilaisilta että luennoitsijoilta saatuja palautteita. Opetusalueiden välis-ten painotusten onnistuneisuudesta kertovat mm. korkea tasoa edustavat kokeen läpäisyprosentit.

SKAL:n hallitus pitää aloitetta tärkeänä ja suosittelee, että kustannuslaskentaa ja kannattavuuteen liittyvät opetusaiheet käsitellään SKAL:n kursseilla omina kokonaisuuksinaan siirtämällä mahdollisuuksien rajoissa kyseisten aihepiirien ulkopuolelle jäävät asiat erikseen luennoitaviksi.

Aloite nro 16 / SKAL Itä-Suomi ry

Keltaisten varoitusvalojen ja erikoiskuljetusten huomioiminen ajokorttiopetuksessa

Liikenteessä tapahtuu hyvin usein keltaisilla varoitusvilkuilla liikkuvien kuorma-autojen sekä työkoneiden ”läheltä piti” tilanteita, jotka suurimmaksi osaksi selittyvät muiden tielläliikkujien tietämättömyydestä ja välinpitämättömyydestä varoitusvilkkuja ja niitä käyttäviä ajoneuvoja kohtaan. Erityisesti erikoiskuljetuksissa on havaittu tietämättömyyden aiheuttamia hankaluuksia muiden tielläliikkujien johdosta.

Esitämme, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry hakisi aktiivisesti keinoja saada liikenneopetukseen lisää tiedostavaa koulutusta em. tilanteiden osalle. Tällaisia keinoja voisi olla mm. painettu sekä esitysmuodossa oleva materiaali autokouluille, puolustusvoimille sekä ammattiopistoille.

Hallituksen lausunto:

Ajokorttikoulutus Suomessa perustuu EY:n direktiiveihin 91/439/ETY, 2000/56/EY ja 2008/65/EY, joiden pohjalta Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi vahvistaa opetussuunnitelmat.

Aloitteen aihe oli esillä Oulun liittokokouksessa 2009, jolloin todettiin, että varoitusvaloihin ja erikoiskuljetuksiin liittyvä opetusmateriaali oli jo tehty ja toimitettu Suomen Autokoululiitolle jaettavaksi autokouluille. Tällöin myös käytiin keskustelu Autokoululiiton kanssa aiheen tärkeydestä liikenneturvallisuuden kannalta. Käydyn keskustelun pohjalta todettiin, että B-luokan kuljettajaopetukseen käytettävissä oleva aika on vähäinen, eikä sitä voi juuri lisätä. Lisäksi opettajien ammattitaito aiheen kouluttamiselle vaihtelee suuresti.

Hallitus yhtyy aloitteeseen ja katsoo, että aiheen käsittely ajokorttiopetuksessa on mm. liikenteenturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta tärkeää. Hallitus esittää, että SKAL:n toimisto jatkaa keskustelua Suomen Autokoululiitto ry:n ja viranomaisten kanssa ajokorttikoulutuksen kehittämisestä siten, että opetuksessa otetaan aiempaa enemmän huomioon erikoiskuljetukset ja niiden erityispiirteet.