

Aloitteet 2006

Aloite nro 1

Liikennevaloinformaation parantaminen

Yhdistyksemme hallitus esittää, että Suomessa otettaisiin käyttöön liikennevalojen alle lisätaulu, joka vihreän valon palaessa näyttää kuinka kauan valot ovat vielä vihreät.

Kun aika loppuu, valo vaihtuu keltaiseksi. Taulun avulla tietäisi jo valoihin tullessaan, paljonko on aikaa valojen vaihtumiseen. Tällaisia valoja voisi olla raskaan liikenteen eniten käyttämällä liikennöintialueilla.

Lappeenrannassa 26.3.2006

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Matti Jaatinen
puheenjohtaja

Eeva-Maija Koponen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Aloitteessa mainittu liikennevalon lisätaulu on käytössä joissakin maissa, mutta nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista sen käyttöön ottamista Suomessa.

Liikennevalojen ohjauksen noudattaminen ja äkkinäinen pysähtyminen saattaa olla erityisesti liukkaalla kelillä raskaalle liikenteelle ongelmallista ja jopa vaarallista valon vaihtuessa äkillisesti vihreästä keltaiseen ja edelleen punaiseen. Tässä suhteessa tieto jäljellä olevasta vihreän valon näkymisajasta lisää liikennevalo-ohjauksen turvallisuutta ja on omiaan vähentämään ”vanhoilla vihreillä” risteykseen ajamista.

Hallitus kannattaa esitystä ja esittää, että SKAL:n toimisto valmistelee liikenne- ja viestintäministeriölle esityksen lisätaulun kokeilemisesta käytännössä. Mikäli kokemukset ovat myönteisiä, lainsäädäntöä tulee muuttaa, että liikennevaloihin voidaan asentaa valo-ohjaukseen liittyvä vihreän valon jäljellä olevan palamisajan ilmaiseva valotaulu.

Aloite nro 2

Vilkkuva vihreä valo liikennevaloihin

Jäsenyhdistyksemme Joroisten Kuorma-autoilijat ry:n aloitteesta teemme Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukselle aloitteen liikennevalojen uudesta toiminnasta.

Esitämme selvitettäväksi, voitaisiinko Suomen liikennevaloihin saada sellainen toiminto, että valon muuttuessa vihreästä keltaisen kautta punaiseksi vihreä valo vilkkuisi varoitukseksi muutaman kerran.

Perustelemme aloitetta sillä, että mainittu toiminto varoittaisi valojen muuttumisesta punaiseksi ja helpottaisi ennakointia sekä vähentäisi äkkinäisten jarrutusten aiheuttamia peräänajoja. Samalla se lisäisi liikenteen joustavuutta varsinkin kaupunkien ja taajamien liikennevalo-ohjatuilla läpiajoreiteillä.

Pieksämällä 25.3.2006

SKAL Itä-Suomi ry

Taito Kainulainen
puheenjohtaja

Kari Palojärvi
toiminnanjohtaja

Hallituksen lausunto:

Liikennevalojen vaihtumisaika vihreästä keltaisen kautta punaiseksi vaihtelee kyseisen tieosuuden tai kadun nopeusrajoituksen mukaan siten, että vaihtumisaika on pidempi nopeusrajoituksen ollessa korkeampi.

Liikenne- ja viestintäministeriö on perustellut kielteistä suhtautumistaan aikaisempiin vastaaviin esityksiin sillä, että autoilijoille tarkoitettussa kolmivaiheisessa valo-ohjauksessa juuri keltainen valo on tarkoitettu kertomaan lähestyvälle ajoneuvolle valon olevan vaihtumassa punaiseksi. Kaksivaiheisissa jalankulkuvaloissa vastaava viesti annetaan vilkkuvalla vihreällä valolla.

Raskaan ajoneuvon pysäyttäminen erityisesti liukkaalla on valon vaihtuessa äkkiä vihreästä keltaisen kautta punaiseksi ongelmallista ja jopa vaarallista.

Hallitus kannattaa aloitetta ja velvoittaa SKAL:n toimistoa esittämään liikenne- ja viestintäministeriölle selvityksen tekemistä vilkkuvan vihreän valon käyttämisestä varoittamaan valon vaihtumisesta erityisesti taajamien ja kaupunkien liikennevalo-ohjatuilla läpiajoreiteillä.

Aloite nro 3

Lastaussiltojen suunnittelun parantaminen

Jäsenyhdistyksemme Tampereen Seudun Kuljetusyrittäjät ry:n aloitteesta esitämme, että suuriin kaupan keskittymiin, tavarataloihin ja marketteihin sekä vähittäismyyntikeskuksiin pitäisi jo rakennuslupaa haettaessa liittää rakennussuunnitelmiin tehokasta logistiikkaa tukevat purku- ja lastaussiltaratkaisut. Niiden tulisi olla rakennusluvan myöntämisen yhtenä ehtona.

Purku- ja lastaussiltojen toimivuus ja hyvä suunnittelu nopeuttaisi huomattavasti lastausta ja purkamista. Se myös vähentäisi mahdollisia tavarankäsittelyvahinkoja ja edistäisi myös tavaraa käsittelevien turvallisuutta. Parempi toimivuus toisi pitemmän päälle kustannussäästöjä kaikille osapuolille.

Teollisuuden ja kaupan lastaus- ja purkupaikkojen lattiataso tulisi olla samalla tasolla kuljetusautojen kuormatilan kanssa (lastaussillan korkeus noin 115 cm ja pienille jakeluautoille noin 80 cm.) Tällöin saataisiin hydraulisella läppäsillalla minimoitua erilaisten kuljetuskalustojen pienten korkeuserojen vaikutus lastaukseen ja purkamiseen. Lastaussiltoja tulee myös olla riittävästi tavaravirtoihin nähden.

Lastauspaikkojen katoksien ja lippojen vapaa korkeus tulisi olla minimissään 4,7 m, jolloin matalan kuljetusyksikön ilmajousituksella olisi riittävästi nostovaraa.

Nykyinen lastaus- ja purkupaikka pitäisi varustaa tiivisjärjestelmällä varastojen lämmönhukan vähentämiseksi ja nykypäivän ja huomisen työolosuhteiden luomiseksi.

Lisäksi muu liikenne pitäisi siirtää purku-/lastauspaikkojen ulkopuolelle liikenneturvallisuuden varmistamiseksi.

Hämeenlinnassa 4.4.2006

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Reijo Virtanen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Ajoneuvojen kuormien lastaukseen ja purkamiseen käytettyjen kuormaussiltojen korkeudella on, kuten aloitteessa on todettu, suuri merkitys lastaus-/purkutapahtuman toimivuuteen. Liian korkeat tai matalat lastauslaiturit aiheuttavat helposti sekä tavara- että henkilövahinkoja. Edellä mainitusta syystä lastauslaitureiden ohjeellisia lukuarvoja tulisi tarkistaa määrääjain, jotta ohjeistukset vastaisivat mahdollisimman hyvin ajoneuvojen kuormaus-/purkukorkeuksia.

Rakennusten suunnittelun ja rakentamisen ohjeistoksi Rakennustietosäätiö on julkaissut RT-kortiston, jossa on mm. kuormaustiloja (RT 98 - 10490) ja ajoneuvojen mittoja (RT 98 - 10479), sekä moduuliyhdistelmiä (98 -10642) koskevat kortit.

Kuormaustiloja ja ajoneuvojen mittoja koskevat RT-kortit ovat vuodelta 1992, eivätkä enää täysin vastaa nykykaluston mitoitusta. Moduuliyhdistelmiä koskeva kortti on vuodelta 1997 ja siinä on otettu huomioon sallittujen mittojen muutokset. Kuormaustiloja koskevassa RT-kortissa on kuormauslaiturin korkeudeksi ohjeistettu kuorma-autolle 1,1...1,4 m ja paketti-autolle 0,7 m sekä vapaaksi ajokorkeudeksi vähintään 4,5 m.

Raskaan ajoneuvokaluston rungon korkeus maasta on nykyisin noin 950–1 000 mm ja kuormakorin lattiataso noin 1 150–1 250 mm maasta. RT-korteissa oleva kuormauskorke-

us on ainakin ylärajan osalta liian korkea. Se tulisi korjata vastaamaan nykyisen kaluston asettamia mittavaatimuksia. Lastaussiltojen ohjeellinen korkeus nykykalustolla tulisi olla 100–1 200 mm keskiraskaiden ja raskaiden ajoneuvojen osalta ja 80 - 90 mm kevyiden ajoneuvojen osalta.

Ajoneuvojen sallittu korkeus on 1.8.1997 muutettu 4,0 metristä 4,2 metriin, joten kuormauslaiturin vapaata korkeutta koskeva ohjearvo ei vastaa muuttuneita mittavaatimuksia. Aloitteessa on esitetty, että kuormauslaitureiden katosten minimikorkeus korotetaan vähintään 4,7 metriin. Hallitus pitää aloitteessa esitettyä katosten 4,7 m:n minimikorkeutta erilaisten kuormauslaitureissa syntyvien vahinkojen torjunnan kannalta tarkoituksenmukaisena korkeutena.

Hallitus kannattaa aloitteen hyväksymistä ja esittää, että SKAL:n toimisto tekee esityksen Rakennustietosäätiölle RT-korttien ajanmukaistamisesta kuormauslaitureiden ja ajoneuvojen mittojen osalta edellä mainitulla tavalla. Lisäksi hallitus esittää, että SKAL:n toimisto tekee myös Kuntaliitolle esityksen siitä, että kaupan sekä teollisuuden rakennuslupien käsittelyssä otetaan huomioon lastauslaitureille RT-korteissa asetetut vaatimukset ja annetaan ohjeet siitä, miten muun liikenteen liikkumista lastausalueilla tulisi rajoittaa.

Aloite nro 4

Hirvieläinvahinkojen korvaaminen

Esitämme jäsenyhdistyksemme Kaakon Kuorma-autoilijat ry:n aloitteesta, että valtioneuvoston asetusta hirvieläinvahinkojen korvaamisesta (1162/2000) 3 § muutettaisiin niin, että hirvieläinten liikenteelle aiheuttamat vahingot korvattaisiin kaikille yhtiöille ja yhteisöille valtion varoista.

Tällä hetkellä korvauksen piiriin kuuluvat seuraavat yhtiöt ja yhteisöt:

- luonnollisten henkilöiden perustama yhtiö, jonka pääasiallisena tarkoituksena on maatilatalouden harjoittaminen
- yhteismetsän osakaskunta
- yksityisen viljelijän tai maanomistajan kuolinpesän osakkaiden muodostama yhtiö.

Lappeenrannassa 26.3.2006

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Matti Jaatinen
puheenjohtaja

Eeva-Maija Koponen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Kuten aloitteessa todetaan, hirvieläinten maataloudelle, metsätaloudelle ja liikenteelle aiheuttamat vahingot korvataan valtion varoista siten kuin valtioneuvoston asetuksessa (1162/2000) hirvieläinvahinkojen korvaamisesta säädetään.

Hirvieläinten liikenteelle aiheuttamista vahingoista korvataan hirvieläimen (hirvi, peura, kauris) ja moottoriajoneuvon yhteentörmäyksessä moottorikäyttöiselle rekisteröidylle ajoneuville tai hinattavalle laitteelle aiheutunut vahinko, välttämättömät hinauskustannukset sekä vaurioituneen ajoneuvon tarkastamisesta aiheutuneet kulut siltä osin kun vahingon määrä ylittää 250 euron omavastuuosuuden. Jos ajoneuvo on vakuutettu hirvieläinvahinkojen varalta, on korvausta haettava ensin omasta vakuutuksesta. Tämän jälkeen omavastuuosuudesta voi hakea korvausta Valtiokonttorilta. Omavastuuosuus korvataan vain 250 euroa ylittävältä osalta.

Kuten aloitteessa todetaan yhtiölle tai yhteisölle aiheutunutta vahinkoa ei asetuksen mukaan korvata, ellei kyseessä ole luonnollisten henkilöiden perustama yhtiö, jonka pääasiallisena tarkoituksena on maatilatalouden harjoittaminen, yhteismetsän osakaskunta tai yksityisen viljelijän/maanomistajan kuolinpesän osakkaiden muodostama yhtymä.

Kyseinen asetus tuli voimaan 1. päivänä tammikuuta 2001. Asetuksella kumottiin hirvieläinvahinkojen korvaamisesta 1982 annettu valtioneuvoston päätös (319/1982). Vuoden 1982 valtioneuvoston päätöksessä korvauksen suorittaminen oli rajattu kapeammin. Korvausta ei saanut, mikäli ajoneuvo oli valtion, kunnan tai seurakunnan omistuksessa tai hallinnassa.

Hallitus kannattaa aloitetta siten, että selvitetään mahdollisuus muuttaa asetusta hirvieläinvahinkojen korvaamisesta. Hirvieläinten maanteiden tavaraliikenteen kuljetusyrityksille aiheuttamat vahingot tulisi voida korvata valtion varoista.

Aloite nro 5

Kuljetusalalle omat toimituslausekkeet

Esitämme ryhdyttäväksi kiireellisesti toimiin omien toimituslausekkeiden kehittämiseksi kuljetusalalle. Vaarallisten aineiden tiekuljetuksissa tulee toimituslausekkeissa ja lainsäädännössä kiinnittää huomiota riittävän ajoissa tehtyyn sitovaan kuljetustilaukseen.

Tiekuljetuksissa erilaiset muut logistiikkapalvelut kuin varsinainen tavaran kuljettaminen muodostavat nykyisin merkittävän osan kuljetusyrityksen toiminnasta. Näiden tehtävien kustannuksista ja vastuista ei kuitenkaan yleensä sovita kuljetussopimusosapuolten välillä. Alalle on tämän takia tarpeen kehittää vastaavanlaiset omat toimituslausekkeet kuin on kaupan osapuolten välillä. Incoterms- ja Finnterms-lausekkeilla kaupan osapuolet määrittelevät kätevästi toimintavelvollisuudet ja kustannusvelvollisuudet.

Alan liikenne- ja työturvallisuuden ja kannattavuuden parantamiseksi vaarallisten aineiden tiekuljetuksiin tarvitaan lisäksi selkeät vaatimukset riittävän ajoissa tapahtuvista kuljetustilauksista.

TES-, työaika-, ajo- ja lepoaikamääräykset sekä kuljetusten ympäristövaikutusten vähentämistarpeet ja kuljetustaloudellisuus edellyttävät, että kuljetuspalvelujen tuotanto jatkossa jaotellaan eri kiireettömyyskategorioihin. Jako perustuu suunnittelu- ja järjestelyaikaan,

joka tarvitaan, jotta toimitukset tapahtuisivat täsmällisesti, turvallisesti ja ympäristövaikutukset huomioiden. Jako voisi olla esimerkiksi seuraavanlainen:

Normaalitoimitus: 5 vuorokauden kuluessa tilauksesta
Kiiretoimitus: 2 arkivuorokauden kuluessa tilauksesta
Pikatoimitus: 24 tunnin kuluessa tilauksesta

Helsingissä 10.4.2006

Suomen Säiliöautoliitto ry

Robert Nyman
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Kuten aloitteessa on todettu, logistisen kehityksen myötä selkeiden pelisääntöjen tarve on korostunut. Alalta puuttuvat kuljetus- ja logistiikkapalveluyritysten tarvitsemat räätälöidyt toimituslausekkeet. Uudenlaista ajatustapaa edustaa myös aloitteen esitys ottaa huomioon normaalitoimitukseen tarvittava riittävä aika, sekä tilausten jaottelu palvelun kiireellisyyden mukaan, joka otettaneen huomioon myös resurssien kohdentamisessa sekä palveluiden hinnoittelussa.

Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta, ja pitää tärkeänä sen jatkovalmistelua. Sitä tulisi jouduttaa SKAL:n hallituksen nimeämällä työryhmällä, johon kootaan tarpeellinen juridinen ja käytännön asiantuntemus. Esityksensä työryhmä tekisi SKAL:n hallitukselle vuoden 2006 loppuun mennessä.

Aloite nro 6

Oikeus tuoda tullittomasti polttoainetta EU-alueen ulkopuolelta

EU-komissio on todennut sopimuksen, jolla Suomi on sallinut Venäjän federaation ajoneuvojen tuoda tullitta polttoainetta tankeissa yli 400 litraa, asettavan EU-jäsenvaltioiden maantiekuljetusyritykset lähtökohtaisesti epäedulliseen asemaan venäläisiin kuljetusyrityksiin nähden.

Esitämme, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyy nopeisiin toimiin, jotta tämä vanha säädös kumottaisiin ja molempien maiden ajoneuvoihin sovellettaisiin samoja säädöksiä verottomana tuotavan polttoaineen enimmäismäärien osalta. Esitämme enimmäismääräksi 200–400 litraa.

Helsingissä 7.4.2006

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry

Kari Kanerva
puheenjohtaja

Hallituksen lausunto:

Suomen ja Neuvostoliiton hallitusten välillä on vuonna 1968 solmittu sopimus kansainvälisestä autoliikenteestä, joka on ratifioitu uudestaan 24.7.1995. 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.

Venäläisten ajoneuvojen mahdollisuus tuoda tavanomaisessa polttoainesäiliössä verotta ja tullitta polttoainetta Suomeen on ristiriidassa tullilain 9 §:n 3 momentin vaatimuksien kanssa, jonka mukaan Euroopan talousalueen ulkopuolelta Suomeen saapuvan hyötyajoneuvon polttoainesäiliön sisältämä polttoaine on tullitonta enintään 400 litraan asti ja erikoiskonttien polttoainesäiliön polttoaine 200 litraan asti matkaa kohti.

SKAL on jo aiemmin tehnyt liikenne- ja viestintäministeriölle esityksiä polttoainemäärärajoitusten yhtenäistämiseksi, mutta esitykset eivät ole johtaneet tulokseen. EU-komission todettua, että jäsenvaltioiden kuljetusyrietykset ovat nykytilanteessa epäedullisemmassa asemassa venäläisiin yrityksiin nähden, antaa se lisäpainoa SKAL:n vaatimuksille.

Hallitus kannattaa aloitteen hyväksymistä ja edellyttää, että entistä ponnekkaammin vaaditaan valtiota neuvottelemaan uudestaan Suomen ja Venäjän välinen tieliikennesopimus tullitonta polttoainemäärää koskevien vaatimuksien osalta, jotta ne saadaan vastaamaan tullilain 9 §:n 3 momentissa asetettuja vaatimuksia.

Aloite nro 7

Jatkoaika leveille moduuliyhdistelmille

Esitämme jäsenyhdistyksemme Lappeenrannan Kuorma-autoilijat ry:n aloitteesta, että leveille moduuliyhdistelmille saataisiin jatkoaikaa. Tällöin kalusto voitaisiin käyttää tehokkaasti käyttöikänsä loppuun. Pelkästään Etelä-Karjalan alueella kuljetusyrietyksillä on monia kymmeniä yksiköitä kyseistä kalustoa.

Kuljetusyrittäjät ovat ymmärtäneet liikenne- ja viestintäministeriön ilmoittaman mahdollisen siirtymäajan jatkuvan vielä vuoden 2007 jälkeen. Monien kuljetusyrittäjien toimeksiantajat ovat vaatineet käyttämään omissa kuljetuksissaan vain 260 cm leveitä moduuliyhdistelmiä.

Vetoamme kuljetusalan nykyiseen taloudelliseen tilanteeseen. Kuljetusyrietyksillä ja päällirakentajilla ei ole mahdollisuuksia kaventaa yhdistelmiä näin nopeassa siirtymäaikataulussa. Nykyisten päällirakenteiden käyttöikä on vähintään 15 vuotta ja yrittäjät ovat virheellisesti luottaneet liikenne- ja viestintäministeriön lupailemaan jopa 5 vuoden siirtymäaikaan.

Lisäksi mahdollisuudet kaventaa koko Suomessa oleva liian leveä kalusto ovat käytännössä mahdottomat, koska tekijöitä ei löydy tarpeeksi. Tämä ei mielestämme myöskään vaikuta Suomessa kansainväliseen kilpailuun tai kilpailuun.

Lappeenrannassa 26.3.2006

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Matti Jaatinen
puheenjohtaja

Eeva-Maija Koponen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Suomen liittyttyä 1995 Euroopan unioniin Suomi jätti ajoneuvojen suurimpia sallittuja mittoja koskevan varauman. Mittoja koskevassa neuvottelussa päädyttiin ratkaisuun, jonka mukaan Suomi sai säilyttää 1997 voimassa olleet mitat, sillä edellytyksellä, että Suomessa hyväksyttiin moduuliratkaisu, jossa lämpöeristämättömällä kuormatilalla varustettujen moduuliajoneuvojen suurin sallittu leveys saa olla enintään 2,55 metriä. Neuvoston direktiivissä 96/53/EY on säädetty mittoja koskeva ylimenokausi, niille ajoneuvoille, jotka olivat käytössä ennen direktiivin voimaantulua (17.9.1997).

Ajoneuvojen käytöstä tiellä annettua asetusta muutettiin 11.7.1997, jolloin asetuksen 24, 25 ja 26 §:ssä lisättiin moduuliajoneuvoja koskevat vaatimukset. Asetuksen 25 §:n 2 momentissa säädettiin "Ajoneuvon suurin sallittu leveys on 2,60 metriä. Kiinteältä korirakenteeltaan yli 22,0 metrin pituisessa yhdistelmässä käytettävän muun kuin lämpöeristetyn ajoneuvon suurin sallittu leveys on kuitenkin 2,55 metriä". Siirtymäsäädöksissä määrättiin, että lämpöeristämättömällä korirakenteella varustetun moduuliajoneuvon suurin sallittu leveys saa olla 1.1.2007 alkaen enintään 2,55 metriä. Asetuksen 25 §:ssä mainittu leveysvaatimus oli direktiivin vastainen. Neuvoston direktiivin nro 96/53/EY artiklan 4 kohdassa 6 mainittu ylimenokausi vuoden 2006 loppuun saakka koski niitä ajoneuvoja, jotka oli otettu käyttöön ennen 11.7.1997.

Liikenne- ja viestintäministeriö muutti asetuksen 25 §:ää 1.10.2004 alkaen siten, että lämpöeristämättömällä korirakenteella varustetussa moduuliyhdistelmässä käytetyn uuden ajoneuvon/korirakenteen suurin sallittu leveys saa olla enintään 2,55 metriä. Muutoksen syynä oli se, että yritykset hankkivat edelleen uusia korirakenteita ja ajoneuvoja, joiden leveys oli 2,60 metriä. Muutoksella pyrittiin minimoimaan jo tiedossa olevien ajoneuvojen kaventamiseen liittyviä ongelmia.

SKAL käynnisti alustavat neuvottelut liikenne- ja viestintäministeriön edustajien kanssa jo vuonna 2003 siitä, miten moduulien leveyteen liittyviä ongelmia voitaisiin minimoida. Nämä neuvottelut koskivat moduulien pituusrajan muuttamista 22 metristä 24 metriin ja yli 24 metriä pitkille ylileveille ajoneuvoille myönnettävää ylimenokautta. Komissio lähetti syksyllä 2005 liikenne- ja viestintäministeriölle kirjeen, jossa moitittiin liikenne- ja viestintäministeriötä siitä, että Suomessa oli sallittu direktiivin vaatimusten vastaisten ajoneuvojen käyttäminen kansallisessa liikenteessä. Tämän kirjeen johdosta liikenne- ja viestintäministeriö perui alustavasti lupaamansa kaventamiseen liittyvät muutokset. Liikenneministeri ja ministeriön johtoryhmä tekivät 7.2.2006 päätöksen siitä, että ylileveät moduuliyhdistelmät tulee kaventaa 1.1.2007 mennessä 2,55 metriä leveiksi.

SKAL on lähettänyt kirjeen liikenneministerille, ministeriön virkamiesjohdolle sekä eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenille kaventamiseen liittyvistä ongelmista ja kaventamisesta alalle aiheutuvista kustannuksista. SKAL on esittänyt, että erikoistarkoitukseen rakennetuille ajoneuvoille hyväksytään 2,60 metrin leveys direktiivin 4 artiklan kohdassa 4 a jäsenvaltioille annetun oikeuden perusteella ja sallitaan lämpöeristämättömien ajoneuvojen kuormatilan kaventaminen sisäpuolelta.

Aloite nro 8

Suomalaisen keskiakseliperävaunuyhdistelmän pituus autojen kuljetuksissa

Autojenkuljetukseen käytetyille 18,75 metrin pituisille keskiakseliperävaunuyhdistelmille on Suomessa mahdollisuus saada poikkeuslupa, joka sallii lastattuna 20,75 metrin pituuden. Lupa myönnetään kahdeksi vuodeksi kerrallaan.

Esitämme selvitettäväksi kyseisen asetukseen muuttamista siten, että näitä kuljetuksia hoitaville EY-rekisterissä oleville ajoneuvoille sallittaisiin pysyvä poikkeus. Vastaavanlainen käytäntö on voimassa muun muassa Tanskassa.

Helsingissä 4.4.2006

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry

Kari Kanerva
puheenjohtaja

Hallituksen lausunto:

Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 24 §:n 3 momentissa keskiakseliperävaunuyhdistelmän suurimmaksi sallituksi pituudeksi on säädetty 18,75 metriä. Asetuksen 52 §:n 3 momentissa on annettu Ajoneuvohallintokeskukselle oikeus myöntää hakemuksesta autojen kuljetukseen käytetyn keskiakseliperävaunuyhdistelmän suurinta sallittua pituutta ja/tai korkeutta koskeva poikkeuslupa. Poikkeuslupan perusteella kuormatun keskiakseliperävaunuyhdistelmän suurin sallittu pituus saa olla enintään 20,75 metriä ja korkeus enintään 4,40 metriä. Tyhjän ajoneuvoyhdistelmän pituus saa olla enintään 18,75 metriä. Lupa myönnetään 2 vuoden määräajaksi.

Neuvoston direktiivissä 96/53/EY ei ole autojen kuljetukseen käytetyille keskiakseliperävaunuyhdistelmälle säädetty pääsäännöstä (18,75 m) poikkeavaa pituutta. Tästä huolimatta eräissä jäsenvaltioissa on säädetty autojen kuljetuksiin käytetyille yhdistelmille direktiivin liitteessä 1 mainitusta suurimmasta sallitusta pituudesta poikkeava pituus.

Liikenne- ja viestintäministeriön muualla kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröidyille tai käyttöönotetuille ajoneuvoille myönnettävistä poikkeusluvista annetun asetuksen 3 §:ssä annetaan Ajoneuvohallintokeskukselle oikeus myöntää hakemuksesta edellä mainituissa valtioissa rekisteröidyille autojen kuljetukseen käytetyille keskiakseliperävaunuyhdistelmille poikkeuslupa käyttäen 19,35 metrin suurinta sallittua pi-

tuutta. Tyhjän ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu pituus saa olla enintään 18,75 metriä. Venäläiset yritykset kuljettivat Suomesta Venäjälle vuonna 2005 noin 340 000 autoa.

Muissa EU-maissa toimivat yritykset, jotka kuljettavat autoja Suomen alueella, voivat hakea Ajoneuvohallintokeskuksesta edellä mainitun poikkeusluvan käyttöä 20,75 metrin pituutta kuljetuksissaan. Mikäli lainsäädäntöämme muutetaan siten, että autojen kuljetuksiin käytetyille keskiakseliperävaunuyhdistelmille myönnetään pysyvä poikkeuslupa 20,75 metrin enimmäispituudelle, helpottaisi muutos lupien hakuprosessia, mutta saattaisi varsin nopeasti johtaa siihen, että myös venäläiset yritykset tulisivat vaatimaan samoja oikeuksia itselleen.

Edellä mainitusta syystä hallitus esittää, että tässä vaiheessa aloitteessa esitettyä muutosta lainsäädäntöömme ei lähdetä esittämään.

Aloite nro 9

Poikkeus raskaan kaluston valomääräyksiin

Yhdistyksemme esittää, että Suomi hakisi poikkeusluvan Ruotsin mallin mukaisesti siten, että kauko- ja kaarrevaloheittimien määrää ei rajoitettaisi maksimissaan kahteen. Valovoima direktiivin 97/28/EY mukaan saa olla maksimissaan 225 000 cd, kun kaikki valot ovat sytytettyinä. Direktiivi pitää sisällään myös sen, että ajoneuvossa saa olla maksimissaan kaksi ylimääräistä takavaloa.

Raskas ammattimainen tavaraliikenne on lisääntyvässä määrin vuorotyötä läpi koko vuorokauden. Valaistus sekä eteen että taaksepäin on tärkeä työympäristön ja turvallisuuden kannalta, koska työ tapahtuu lisääntyvässä määrin vuorokauden pimeinä tunteina.

Italialaisen ajoneuvon optimaalinen valaistus ei välttämättä ole sama ajoneuvon kuljettajalle Suomessa. Ilmasto on erilainen, samoin myös liikennetiheys. Villieläimet ovat yksi liikenneturvallisuusriski. Työympäristö- ja liikenneturvallisuussyistä tarvitaan enemmän valaistusta kuin direktiivi määrittelee.

Raskaissa ajoneuvoissa on lisävalot asennettuna joko kuljettajan silmien korkeuden yläpuolelle tai sitten alemmaksi. Korkealle asennetuista lisäkaukovaloista on se hyöty, että valo jakaantuu paremmin ja pystyy näkemään yli lumivallien ja mäennyppylöiden ja näin huomaa liikenne-esteet ja villieläimet aikaisemmin.

Korkealle asennettavien valonheittimien etu on myös se, että häikäisyriski vähenee, koska kohtaavat ajoneuvot havaitsevat toisensa samanaikaisesti ja voivat vaihtaa lyhyille valoille. Raskaiden ajoneuvojen kuljettajat ajoneuvoissa, joissa ei ole katolla lisävaloja häikäistyvät usein vastaantulevien henkilöautojen valoista, koska nämä eivät havaitse kuorma-autojen valoja riittävän aikaisin, samanaikaisesti he eivät ole tietoisia kuljettajien häikäisyriskistä, koska nämä istuvat usein kaksi metriä päävalonheittimien yläpuolella.

Alas asennettavien kauko- ja kaarrevaloheittimien etuna on erityisesti se, että lumipyryssä ja sumulla valot eivät tee valkoista seinää kuljettajan eteen.

Ylös asennetuilla takavalloilla lisääntyy näkyvyys taaksepäin, mikä on takana olevalle liikenteelle hyvä asia. Näkyvyys ylitse muiden ajoneuvojen esimerkiksi jonoissa on tärkeää näyttää äärivaloilla, takavalloilla sekä vilkkuvaloilla. Riski korkealle asennettujen valojen peittymisestä lumeen, kuraan tai pölyyn myös vähenee merkittävästi. Henkilöauton kuljettaja, joka on erityisen lähellä raskasta ajoneuvoa, ei näe korkealle asennettuja valoja. Ylimääräiset takavalot, jotka vastaavasti on asennettu alas, antavat selvän varoituksen jarrutustilanteessa tai kaistanvaihtotilanteessa.

Helsingissä 4.4.2006

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry

Kari Kanerva
puheenjohtaja

Hallituksen lausunto:

Suomen ja muidenkin Pohjoismaiden liikenteessä joudutaan ajamaan pimeän aikana yleensä enemmän ja huonommissa olosuhteissa kuin muissa Euroopan maissa, joten meillä tarvitaan autoihin hyvät valot sekä kuljettajan näkyvyyden että ajoneuvon havaittavuuden kannalta. Ruotsissa on maan sisäisessä liikenteessä käytössä kansalliset valomääräykset, jotka poikkeavat yleiseurooppalaisesta direktiivistä. Kansalliset poikkeukset eivät yleensä ole voimassa muissa jäsenmaissa.

Ajoneuvohallintokeskuksen ohjeen mukaan 1.1.1980 jälkeen käyttöön otetuissa kuorma-autoissa sallitaan kuusikin kaukovalo, joista kuitenkin käytännössä enintään neljä voi kytkeä päälle samanaikaisesti, koska niiden yhteenlaskettu valovoimakkuus saa olla (direktiivin mukaisesti) enintään 225 000 cd, joka vastaa referenssilukua 75. Pääsääntöisesti tämä valovoimakkuutta koskeva rajoitus estää nykyistä tehokkaampien valojen käytön maassamme, joten se tulisi poistaa kokonaan tai ainakin nostaa suuremmaksi.

Ylimääräisiä takavaloyksiköjä (sisältää myös suunta- ja jarruvalot) sallitaan lähinnä vain hinausautoissa sekä kuormausnostureissa ja pitkällä takaylityksellä olevissa vaihtokoreissa, jos ajoneuvon runko-osaan asennettujen alkuperäisten valojen näkyvyys on merkittävästi rajoittunut. Muidenkin raskaiden ajoneuvojen taka-, suunta- ja jarruvalojen paremman havaittavuuden kannalta olisi eduksi, jos toiset valot voitaisiin asentaa joko ylös tai alas riippuen alkuperäisten valojen sijainnista.

Hallitus kannattaa aloitteen hyväksymistä siten, että SKAL esittää liikenne- ja viestintäministeriölle, että Ruotsin mallin mukaisesti kansallisissa valomääräyksissä ei rajoiteta kaukovalojen määrää eikä valovoimakkuutta ja että toinen (ylimääräinen) takavaloyksikkö voidaan asentaa muuhunkin kalustoon, kuin nykyisin sallittuihin poikkeustapauksiin.

Traktoreita koskevan lainsäädännön korjaaminen

SKAL Itä-Suomi ry esittää SKAL ry:lle pikaisia toimia:

- tiellä liikkuvien traktoreiden turvallisuusvaatimusten saattamiseksi nykyajan vaatimuksia vastaaviksi,
- traktoreita koskevan lainsäädännön yksinkertaistamiseksi,
- tasapuolisen kilpailuasetelman saamiseksi niin kuorma-autojen ja traktoreiden kuin kuljetusyrittäjien ja maatalousyrittäjien välille.

Tiellä tapahtuvissa kuljetuksissa ja työtehtävissä on viimeisten kahden vuoden aikana erilaisten traktoreiden käyttö lisääntynyt merkittävästi. Tämän vuoksi SKAL Itä-Suomi ry haluaa tuoda esille seuraavat kysymykset ja esittää SKAL ry:n ryhtyvän pikaisiin toimiin lainsäädännöllisten muutosten aikaansaamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja myös koko yhteiskunta painottaa yhä enemmän liikenne-turvallisuuden merkitystä. Kuorma-autoliikenteelle asetetaan yhä tiukempia vaatimuksia turvallisuusvaateiden täyttämiseksi. Samaan aikaan samoista maantiekuljetusmarkkinoista kilpailevat kuorma-autojen kanssa traktorit, joiden turvallisuusvaateet ovat vuosikymmeniä jäljessä.

Lainsäädännössä traktoreiden turvallisuusajattelu lähtee siitä, että toiminta tapahtuu ”Pikku-Valmetilla” ja on pääsääntöisesti maatalouden kuljetustoimintaa. Todellisuudessa nykyisin toimitaan traktoreilla, joiden yhdistelmän kokonaispaino voi olla yli 25 tonnia ja toiminta on puhtaasti urakointityyppistä.

SKAL/Yritystalous ja kuljetustekniikan tekemä vertailutaulukko ”Traktoreita ja kuorma-autoja koskevat säädökset tieliikenteessä 2006” antaa erinomaisen kuvan, miten eritasoisia turvallisuusvaatimuksia voi olla samoja tehtäviä suorittavilla koneilla. Tutkimustuloksetkin osoittavat selvästi, että traktoreiden turvallisuusvaatimukseen on pikaisesti puututtava (VALT ISBN 951-9346-60-0 ja Liikennevakuutuskeskus, tilastot ”Vahinkotiheys”).

Ministeriö on kuitenkin esittänyt traktoreiden osalta ”tavaraliikennelakiin” liberalisointia. Samalla on todettava traktoreita koskevan lainsäädännön monimutkaisuus ja valvonnan vaikeus tulkinnanvaraisuuksien vuoksi.

Kilpailun tasapuolisuus on myös vaarantunut maa- ja metsätalousministeriön asetuksella. ”Maatilatalouden rakennetuen ja vastaavan yritystoimintaa myöntävän tuen kohdentamisesta 2006” Maatilatalouden harjoittajat saavat tukea tukialueesta riippuen jopa kolmasosan esimerkiksi traktorin talvihoitovaruksista. On yksiselitteisesti selvää, että kyseinen tukijärjestelmä vääristää kilpailua. Hyväksymme tuen maaseudulle, mutta emme hyväksy sitä, että tuen saajia ovat ainoastaan maatilataloudenharjoittajat. Uskomme kuljetus- ja koneyrityksienkin olevan tuen arvoisia ja myös tärkeitä maaseudun elävänä pysymiselle.

Pieksämällä 25.3.2006

SKAL Itä-Suomi ry

Taito Kainulainen
puheenjohtaja

Kari Palojärvi
toiminnanjohtaja

Hallituksen lausunto:

Traktorit on tarkoitettu käytettäväksi pääasiassa tiealueen ulkopuolella tapahtuvissa työtehtävissä. Tästä syystä traktoreiden käyttöä ja teknillisiä vaatimuksia koskevat säädökset poikkeavat autoille asetetuista vaatimuksista. Lainsäädännön muutoksissa ei ole otettu riittävästi huomioon sitä, että traktoreita on ryhdytty käyttämään enemmän myös yleisellä tiealueella tapahtuvissa tavarankuljetuksissa. Traktoreita koskevaa lainsäädäntöä olisi pitänyt mukauttaa tähän kehitykseen.

Traktoreita koskevien määräysten lähtökohtana tulisi olla se, että jos traktoreita käytetään yleisellä tiellä tavarankuljetuksiin, tulee niitä koskevia määräyksiä harmonisoida muiden yleisellä tiellä liikkuvien ajoneuvoryhmien kanssa. Tänä päivänä merkittäviä puutteita traktoreita koskevassa lainsäädännössä on mm. teknisissä määräyksissä, ajo- ja lepoaika-määräyksissä, verotusta koskevissa määräyksissä, ajokortteja koskevissa määräyksissä, katsastus- ja rekisteröintimääräyksissä jne.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on jo esittänyt seuraavia säädöksiä traktoreiden osalta muutettavaksi: ylikuormamaksulaki, ajo- ja lepoaikasäädökset, rekisteröintiasetus ja katsastusasetus. SKAL on tuonut ja tulee edelleen eri säädöksiä koskevissa muutosesityksissä tuomaan esille traktoreita koskevissa säädöksissä olevat puutteet sekä esittämään muutoinkin traktoreita koskevia säädösmuutoksia todettuaan niissä selviä epäkohtia.

Hallitus kannattaa aloitteen hyväksymistä ja edellyttää, että toimisto käynnistää neuvottelut traktoreita koskevien säädösten osalta niiden viranomaisten kanssa, joiden vastuualueelle ko. säädösten valmistelu kuuluu. Hallitus pitää tärkeänä, että myös polttoainemaksusta annettua lakia muutetaan siten, että polttoainemaksu on yhdenmukainen eri liikennetraktoriyppien osalta.

Aloite nro 11

Kotimaisten kuljetusyrittäjien aseman turvaaminen

Suomalaisten kuljetusyrittäjien osuus on itäliikenteessä romahtanut vajaaseen 100 yritykseen. Länsiliikenteessä kilpailu on EU-laajentumisen myötä olennaisesti kiristynyt, kun halvemman kustannustason yrityksiä on tullut mukaan varsinaiseen ulkomaanliikenteeseen ja ns. CEMT-markkinoille.

Keväällä 2009 vapautuva kabotaasiliikenne tuo lähialueiltamme uusien EU-maiden yrityksiä väistämättä myös kotimaan kuljetusmarkkinoille. Tähän muutokseen sopeutuminen edellyttää valtiovalalta pikaisia päätöksiä kotimaisten yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n tulee vaatia pikaisia päätöksiä ns. EU:n vähämerkityksellisen tuen ulottamisesta kuljetusalalle (100 000 € vuodessa tai 200 000 € kolmessa vuodessa).

Helsingissä 4.4.2006

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry

Kari Kanerva
puheenjohtaja

Hallituksen lausunto:

Suomalaisten maanteiden tavaraliikenteen ja logistiikan palveluyritysten ja -yrittäjien kansainvälinen kilpailuasema on aloitteessa kuvatulla tavalla heikentynyt viimeisten 5 vuoden aikana oleellisesti. Uusien EU-jäsenmaiden ja nk. kolmansien maiden kuljetusyri-tysten kustannustaso on oleellisesti matalampi kuin Suomesta ja muista vanhoista EU15-jäsenmaista tulevilla yrityksillä. Alempiin kustannuksiin perustuva hintakilpailuetu on keskeisin syy markkinaosuuksien muutoksille.

Maantieliikenteen kabotaasi vapautuu joko keväällä 2008 tai 2009, jolloin kilpailu myös kansallisilla kuljetusmarkkinoillamme kiristyy edelleen. Aloitteessa edellytetään valtioval-
ta perustellusti pikaisia etukäteistoimia kotimaisten kuljetusyri-tysten toimintaedellytysten turvaamiseksi.

SKAL oli jäsenenä liikenne- ja viestintäministeriön johdolla toimineessa työryhmässä, joka valmisti Suomen kantaa kabotaasiliikenteen siirtymäkausiin jatkamisesta 1.5.2006 jäl-keen. Työryhmässä sovittiin, että toukokuuhun 2007 mennessä laaditaan ehdotus siitä, kuinka kabotaasiliikenteessä noudatettavia työehtoja, verotussäännöksiä, lakiin perustuvia velvoitteita sekä liikenneturvallisuuksäännösten noudattamista pystyttäisiin valvomaan nykyistä paremmin. Lisäksi ulkomaisten yritysten valvonnan tulisi olla samalla tasolla suomalaisyritysten valvonnan kanssa.

Myös kabotaasiliikenteen tilapäisyyden määritelmä tulisi yhdenmukaistaa koko EU:n alu-
eella. Koska väliaikaisuuden kestoa ei ole määriteltä, vaihtelee käytäntö eri maissa. Suomen johdolla itämeren maiden liikenneministereiden ryhmittymä (Saksa, Ruotsi ja Tanska) onkin jo yhteisesti kirjelmöinyt EU-komissiolle tilapäisyyden käsitteen harmoni-
soimiseksi.

Aloitteessa on viitattu EU-komission asetukseen vähämerkityksellisistä valtioneu-
sta, jonka muutosesitys on jo pitkään ollut lopullista ratkaisua vaille. Tukien ulottaminen myös kulje-
tusyri-tyksille tulisi mahdolliseksi, mikäli EU:n liikennekomissaari päättäisi julkistaa täysin
valmiin asetusmuutoksen. Julkistamista on arvioitu viivästetyn poliittisin perustein. SKAL
on toistuvasti pyytänyt komissiota kiirehtimään asian käsittelyä niin kirjallisesti kuin komis-
sioon tehtyjen edunvalvontakäyntien yhteydessä.

Hallitus yhtyy tehtyyn aloitteeseen ja velvoittaa SKAL:n jatkamaan toimenpiteitään vähämerkityksellisten valtiontukien ulottamiseksi myös EU:n kuljetusalalle, etsimään kansallisten viranomaisten kanssa malleja alan yritysten tukemiseksi sekä osallistumaan tiiviisti kabotaasiliikenteen vapautumista edeltävän ehdotuspaketin valmisteluun.

Aloite nro 12

Pakollinen koulutus EU:n ulkopuolisille kuljettajille

Esitämme jäsenyhdistyksemme Ruokolahden ja Rautjärven Ammattiautoilijat ry:n aloitteesta, että EU:n ulkopuolelta tulevilta raskaan liikenteen kuljettajilta vaadittaisiin vastaava koulutus kuin EU:n kuljetusyrittäjiltä ja kuljettajilta vuonna 2009 EU:n alueella liikkeessään.

Olemme huolestuneita varsinkin Kaakkois-Suomessa ulkomaalaisen raskaan liikenteen huomattavasta lisääntymisestä ja sen aiheuttamista suurista onnettomuusmääristä.

Esitämme, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyisi toimiin, jotta kuljetusyritykset olisivat myös koulutuksen suhteen tasapuolisessa kilpailuasemassa, niin EU:ssa kuin sen ulkopuolella.

Lappeenrannassa 26.3.2006

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Matti Jaatinen
puheenjohtaja

Eeva-Maija Koponen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

EU:n ammattipätevyysdirektiivi 2003/59/EY astuu kuorma-autonkuljettajien osalta voimaan 10.9.2009. Tämän jälkeen jokaisen uuden alalle tulevan kuljettaja on suoritettava pakollinen peruskoulutusvaihe. Sen lisäksi kaikilta kuljettajan työtä tekevilta edellytetään 35 tuntia jatkokoulutusta 5 vuoden jaksoissa.

Kuten kaikki muukin Euroopan unionin lainsäädäntö, koskee myös kuljettajien ammattipätevyysdirektiivi vain EU-jäsenmaita sekä Euroopan talousalueen jäsenvaltioita. Näin ollen direktiivin soveltamisalan piiriin kuuluu ainakin 28 eurooppalaista valtiota sekä mahdollisesti ennen mainittua direktiivin voimaantuluspäivää Euroopan unionin jäseniksi hyväksytyt uudet maat. Yhteisöläinsäädäntö ei lähtökohtaisesti ulotu EU- ja ETA-alueen ulkopuolelle, elleivät alueen ulkopuoliset maat sitä itse vapaaehtoisesti tai sopimuksenvaraisesti ala soveltaa.

EU:lla ei ole käytännössä mitään mahdollisuutta velvoittaa nk. kolmansia maita sovelta-
maan yhteisön päätöksentekojärjestelmän tuottamaa lainsäädäntöä edes osittain.

Käytäntö toki on, että ainakin EU:n jäsenyyttä tavoittelevat valtiot alkavat omaehtoisesti *implementoida* yhteisölainsäädäntöä kansallisiin lakeihinsa ja täten jouduttaa jäsenyyshakemuksensa etenemistä. Esimerkiksi Suomen ja Ruotsin liittyessä EU:n jäseniksi vuonna 1995, olivat maiden kansalliset lait jo lähes täydellisesti mukautettu yhteisön säädöksiin.

Myös kansainvälisin sopimuksin voidaan ulottaa yhteisössä sovellettavaa säädöstä EU- ja ETA-alueen ulkopuolelle. Eurooppalainen sopimus kansainvälisissä maantiekuljetuksissa toimivan ajoneuvohenkilöstön työskentelystä (AETR-sopimus) on mahdollistanut tieliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskevan sosiaalilainsäädännön sekä sen valvonnan yhdenmukaisen toteutuksen verraten laajasti EU:n ulkopuolellakin.

Aloitteessa tarkoitettu ammattipätevyysdirektiivi on rajattu koskemaan jäsenmaiden kansalaisia sekä kuten direktiivin perusteluosassa todetaan *"kilpailueriarvoisuuden välttämiseksi myös kolmannen maan kansalaisia, joilla on jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhde tai jota jäsenvaltioon sijoittautunut yritys käyttää"*. Direktiivissä ei ole esitetty edes puitetavoitetta vaatimusten ulottamiseksi yhteisön alueelle tuleviin kolmansien maiden yrityksiin ja niiden palveluksessa oleviin kuljettajiin.

Vaikka aloitteen tavoite on edellä kerrotun perusteella varsin epätodennäköisesti saavutettavissa, on tehty esitys koko EU:n kuljetus- ja logistiikkaelinkeinojen kannalta hyvin tärkeä ja perusteltu. EU:n ei pitäisi heikentää omaa kilpailukykyään saattamalla voimaan ainoastaan omia yrityksiä koskevia lisävaateita. Lisäksi EU:n tulisi edellyttää kolmansilta mailta vastaavia panostuksia ammattitaitoon ja turvallisuuteen silloin, kun liikutaan yhteisön alueella ja tieverkolla. Näin ollen hallitus yhtyy aloitteeseen ja edellyttää SKAL:n ottavan asian esille sekä EU-komission liikenteen pääosaston että EU-parlamentin kanssa. Lisäksi tavoite on esitettävä liitettäväksi Suomen EU-puheenjohtajuuskauden asialistalle vuoden 2006 syksyllä.

Aloite nro 13

VAK/ADR-kuljetusyrityksille ja kuljettajakoulutukseen valtiontukea

Esitämme, että SKAL ja Maakuljetuspooli ryhtyisivät toimenpiteisiin, jotta VAK/ADR-säiliöautokuljetusyrityksille ja kuljettajakoulutukseen saada jatkossa valtiolta tukea. Tämä varmistaisi, ettei huoltovarmuus vaarantuisi kriisitilanteessa.

Valtioneuvosto on päätöksessään määrittänyt kuljetus-, varastointi- ja jakelujärjestelmät kaikissa oloissa turvattavaksi yhteiskunnan elintärkeiksi toiminnoiksi ja varautumisen painopistealueeksi. Päätöksen mukaan kuljetusalan varautumisessa pääpaino on peruselintarvike- ja energiahuollon vaatimien kuljetusten turvaamisessa.

Osalla kuljetusalan yrityksistä on viranomaisten antama velvoite valmiussuunnitelman tekemiseen. Maakuljetusten valmiussuunnittelua ja varautumista johtaa Maakuljetuspooli, jossa SKAL on mukana.

Kovat pakkastalvet tai laajat sähköverkkojen toimintahäiriöt ovat esimerkkejä häiriöistä, jotka voivat olla kriittisiä maamme energiahuollon kannalta. Tällöin maamme nykyinen ajoneuvokalusto ja kuljettajamäärä eivät välttämättä riitä. Alan yritykset eivät saa tällä hetkellä minkäänlaista tukea valtiolta, vaikka heidän ajoneuvokalustoaan voidaan tarvittaessa ottaa käyttöön kriisitilanteissa.

Poistamalla käyttövoimavero siltä ADR-kalustolta, joka tarvittaessa voidaan ottaa käyttöön energiahuollon turvaamiseksi, saadaan paremmat edellytykset kaluston ylläpidolle ja liisäämiselle.

Ruotsissa viranomaiset ovat jo useita vuosia järjestäneet ilmaisia ADR-ajolupakursseja, jotta tarvittava ADR-kuljettajareservi löytyy myös poikkeustilanteessa. Tätä mallia tulisi soveltaa myös Suomessa.

Helsingissä 10.4.2006

Suomen Säiliöautoliitto ry

Robert Nyman
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Kuten aloitteessa on todettu, energiahuollon vaatimien kuljetusten turvaaminen on eräs painopistealue varauduttaessa yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamiseen (YETT) valmiussuunnittelussa. Paikkansa pitää myös väite, että mahdollisessa häiriötilanteessa säiliöautokalusto ei välttämättä ole riittävä, josta voi olla vakavia seuraamuksia maamme energiahuollolle.

Kansallisen huoltovarmuuden turvaaminen on valtion ja elinkeinoelämän yhteistyötä. Tätä yhteistyötä koordinoivat Huoltovarmuuskeskus ja Puolustustaloudellinen suunnittelukunta. Öljyalan valmiussuunnittelusta vastaa PTS:n Öljypooli. Yrityskohtaisen valmiussuunnittelun lisäksi pooli ylläpitää öljytuotteiden kuljetuksiin liittyviä valmiusjärjestelyjä. Pooli on öljyalan ja viranomaisten välinen yhteyselin, jossa ovat mukana Öljy- ja Kaasualan Keskusliiton jäsenyritykset.

Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta pitäen tärkeänä selvittää yhdessä Huoltovarmuuskeskuksen, Maakuljetuspoolin ja Öljypoolin kanssa keinoja säiliöautokaluston sekä ADR-kuljettajien riittävyden turvaamiseksi. Tällöin voisi pohtia mm. sitä, olisiko mahdollista liittää huoltovarmuusluentoja ADR-kurssiin, jolloin Huoltovarmuuskeskus mahdollisesti osallistuisi kurssin kustannuksiin.