

Liittokokousaloitteet 2007

Aloite nro 1

SKAL:n sääntöjen noudattaminen

Esitämme, että liittokokous edellyttää SKAL:n hallituksen jäsenten huolehtivan johtamiensa yhdistysten automäärien tarkastamisesta ja mikäli niissä on oikaistavaa, tietojen korjaamisesta ennen vuoden 2008 jäsenmaksulaskutuksen suorittamista sekä raportoimaan tehdyistä toimenpiteistä SKAL:n puheenjohtajistolle vuoden 2007 loppuun mennessä.

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry ja sen jäsenyhdistykset ovat kiinnittäneet jo pidemmän aikaa huomiota SKAL:n sääntöjen mukaisten automäärien ilmoittamiseen Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:lle mm. jäsenmaksulaskutusta varten. Tiedossamme on, että sääntöjä on tulkittu niiden 3 ja 4 §:n osalta melko "joustavasti". SKAL:n säännöissä on määräykset, jotka ovat kaikkien tiedossa ja joita kaikkien jäsenten tulee noudattaa. Mikäli sääntöjä sovelletaan toisten jäsenten osalta eri tavalla kuin toisten, loukataan silloin yhdistyslainsäädännön keskeisintä, jäsenten yhdenvertaisuuden periaatetta. Tiedämme, että jotkut SKAL:n jäsenyhdistykset ovat vedonneet siihen, että heidän säännöissään asiat on määritelty eri tavalla ja että he noudattavat omia sääntöjään. Täytyy kuitenkin ymmärtää, että nämä kaksi asiaa ovat täysin erillisiä asioita ja jäsenyhdistysten tulee SKAL:n jäsenmaksujen määräytymisperusteiden osalta noudattaa SKAL:n sääntöjä.

Tiedämme myös sen, että aivan täydelliseen sääntöjen noudattamiseen on hyvin vaikea päästä, koska jäsenyritysten automäärät saattavat vaihdella hyvinkin paljon vuoden mittaan. Mielestämme riittävään tarkkuuteen on kuitenkin mahdollista päästä, jos vain siihen on halua. Nyt tilanne on kuitenkin sellainen, että automäärältään suurikin yritys saattaa maksaa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:lle jäsenmaksut vain muutaman auton mukaan ja sääntöjen vastainen menettely on "hiljaisesti hyväksytty" jo vuosien ajan.

Liittokokouksen tulee edellyttää tinkimätöntä jäsenten yhdenvertaista kohtelua niin jäsenmaksuissa kuin muissakin asioissa.

Lisäksi pyydämme liittokokousta tässä yhteydessä määrittelemään, mitä sääntöjen mukaan "oikealla" automäärällä tarkoitetaan. Esimerkiksi Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry jäsenyhdistyksineen on paremman tiedon puutteessa kysynyt suoraan jäsenyritykseltä sillä käytössä olevan automäärän, koska muuta luotettavampaa menetelmää ei tiedossamme ole ollut.

Turussa 2.4.2007

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Teppo Mikkola
puheenjohtaja

Tero Siitonen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Aloitteessa esitetään jäsenyritysten automäärien selvittämistä ja sääntöjen tinkimätöntä noudattamista jäsenmaksujen määräytymisessä ko. automäärien mukaisesti. Näin varmistettaisiin jäsenten yhdenvertainen kohtelu, jota yhdistyslaki yhdistykseltä edellyttää.

SKAL:n hallitus on jo kahdesti aiemmin edellyttänyt AKE:n autorekisteritietojen asettamista jäsenmaksujen perustaksi. Hallitus on kuitenkin joutunut perumaan päätöksensä vuoden 2006 jäsenmaksulaskutuksessa SKALrek -järjestelmän keskeneräisyyden vuoksi ja vuoden 2007 jäsenmaksulaskutuksen osalta AKE:n rekisteritiedoissa olevien yllättävien puutteiden ja epäselvyyksien vuoksi.

Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja siinä esitettyä raportointivelvoitetta. Jäsenyritysten automäärien tarkistus aloitetaan jäsenkyselyllä toukokuussa ja suoritetaan loppuun syksyyn 2007 mennessä alueittain ja paikallisyhdistyksittäin, jotta tiedot saadaan korjattua ennen vuoden 2008 jäsenmaksulaskutuksen suorittamista.

Aloite nro 2

SKAL:n organisaatorakenteen tarkistaminen

Esitämme, että etujärjestömme käynnistäisi järjestörakenteen tarkistamisen. SKAL-organisaation moninainen jäsenyhdistyskenttä tulisi muokata vastaamaan paremmin tulevaisuuden tarpeita. Tavoitteena tulisi olla jäsenpalvelun parantaminen niin, että jäsenyys tuottaa oikeuden kaikkiin niihin palveluihin, joita etujärjestö tarjoaa, riippumatta siitä, mitä kautta jäsenyys järjestöön on syntynyt.

Huolenamme on SKAL:n alueellisen palvelun turvaaminen, erityisosaamisen säilyminen ja erityisesti pienten, toimimattomien paikallisyhdistyksien tilanne. Järjestörakenteen kehittäminen auttaisi myös jäsenhankinnassa, kun jäsenyyttä voisi myydä uusille yrittäjille yhdellä jäsenmaksulla. Merkittävää olisi myös se, että järjestön kaikki henkilöresurssit saataisiin nykyistä tehokkaammin hyödynnettyä.

Asiaa valmistelemaan tulisi perustaa toimikunta, johon kuuluisivat edustajat alue- ja suoritealayhdistyksistä sekä SKAL:n toimistolta.

Seinäjoella 4.4.2007

SKAL Pohjanmaa - Österbotten ry

Tapio Järvimäki
puheenjohtaja

Esko Nummi
toiminnanjohtaja

Hallituksen lausunto:

Aloitteessa esitetään, että SKAL-organisaation rakennetta muokattaisiin vastaamaan paremmin tulevaisuuden tarpeita. Järjestörakennetta tulisi virtaviivaistaa aloitteessa esitetyillä perusteilla. Hanke on käynnistetty aiemmin kahdesti siinä vielä onnistumatta.

Sivujuonteena tosin syntyi SKAL Itä-Suomi ja useita paikallisyhdistysten fuusioita eri puolilla Suomea.

Esitetty uudistus tulisi toteuttaa nykyisen hallintorakenteen pohjalta, jolla toteutetaan mm. sääntöjen mukaan määräytyvä jäsenyritysten tasapuolinen, valtakunnallinen edustaminen liittokokouksessa ja SKAL:n hallinnossa. Uudistuksen tavoitteiksi tulisi asettaa koko järjestön henkilöresurssien tehostettu käyttö sekä yhden jäsenmaksun periminen. Jäsenmaksuvaroilla ylläpidettäisiin jäsenjärjestöjen toimintaa ja niiden hallintoa esim. Suomen Yrittäjien tapaan.

Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta, ja esittää, että liittokokous velvoittaisi hallituksen nimeämään toimikunnan, johon kuuluisivat edustajat alue- ja suoritealayhdistyksistä sekä SKAL:n toimistolta. Toimikunnan tehtävänä olisi laatia esitys vuoden 2008 liittokokoukselle järjestörakenteeseen tehtävistä muutoksista ja niiden vaikutuksista SKAL:n ja jäsenyhdistysten talouteen. Esitetyt muutokset tulisi ottaa huomioon jo vuoden 2009 talousarviossa.

Aloite nro 3

Yhtenäiset kalustomitat Ruotsin kanssa

Esitämme SKAL:n liittokokoukselle, että ryhdyttäisiin toimenpiteisiin, joiden tuloksena Suomen kuorma-autoliikenteessä otetaan käyttöön Ruotsin kanssa yhtenäiset kalustomitat.

Yhdistelmien (sekä varsinaisten perävaunu- että puoliperävaunuyhdistelmien) enimmäispituus olisi näin ollen molemmissa maissa 24 metriä ja leveys 2,6 metriä, ns. siltasäännön ja kääntyvyysvaatimuksen asettamissa rajoissa. Toimenpide ei aiheuta kilpailun vääristymää, sillä muista yhteisön jäsenmaista peräisin olevat kuljetusliikkeet voisivat luonnollisesti käyttää näitä mittoja ja massoja toimiessaan maittemme alueella.

Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä on käytetty 24 metrin pituisia ja 2,6 metrin levyisiä täysperävaunuyhdistelmiä vuodesta 1997 alkaen. Ruotsin kotimaanliikenteessä tämä yhdistelmä on ollut käytössä huomattavasti kauemmin. Tämä yhdistelmä onkin osoittautunut varsin käytännölliseksi myös maittemme välisessä liikenteessä 2,55 metrin levyistä yhdistelmää paremman lastausleveytensä ansiosta. Mm. lastin sidonta on tällaisessa yksikössä helpompaa ja vaikuttaa osaltaan liikenneturvallisuuteen.

Vuoden 2007 alussa kyseisen kaluston sisäleveys on jouduttu keinotekoisesti kaventamaan meillä Suomessa 2,51 metriin toisin kuin Ruotsin sisäisessä liikenteessä. Sisäleveydeltään 2,51 metriin kavennettua kalustoa voidaan käyttää yleisessä liikenteessä vain vuoden 2009 loppuun saakka.

Perusteena muutokselle on, että kaluston mitoitus olisi yhtenäinen maittemme välillä ja pääsisimme eroon suurelta osin nykyisistä leveyteen liittyvistä ongelmista. Suomen ja Ruotsin välinen liikenne on nykyisin varsin mittavaa. Ns. lastattuja yhdistelmäkuorma-autoja kulki maiden välillä viime vuonna yhteensä 230 000 kpl (vrt. irtoperävaunut 50 000 kpl) ja maitse 200 000 kpl eli yhteensä 430 000 kpl.

Ruotsin liikenne kasvaa edelleen Ruotsin ollessa tärkeä kauppakumppanimme ja huomattava osa maittemme välisistä kuljetuksista suoritetaan kuorma-autoilla. Lisäksi haluamme todeta, että jo joulukuussa 2004 SKAL:n hallitus teki päätöksen, jossa 24 metrin yhdistelmäpituus asetettiin tavoitteeksi.

Helsingissä 30.3.2007

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry

Simo Räihä Antti Seppälä
puheenjohtaja johtaja

Hallituksen lausunto:

Suomi ja Ruotsi jättivät EU:n jäsenneuvotteluissa varaumat ajoneuvojen suurimpia sallittuja mittoja ja massoja koskevista säädöksistä. Ajoneuvojen suurimpia sallittuja mittoja ja massoja koskevan neuvoston direktiivin 96/53/EY tultua hyväksytyksi kesällä 1997, saivat Suomi ja Ruotsi säilyttää tuolloin voimassa olleet mittansa sillä edellytyksellä, että sallivat muista jäsenvaltioista tulevien yrittäjien käyttää alueellaan ns. moduuleja. Suomelle ja Ruotsille myönnettyä poikkeusta ei ole kirjattu direktiiviin nro 96/53/EY ja tämä puute saattaa myöhemmin aiheuttaa molemmille maille ongelmia.

SKAL:n hallitus päätti joulukuussa 2004 Kuusamossa pitämässään kokouksessa, että SKAL:n toimisto esittää liikenne- ja viestintäministeriölle ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 25 §:n 2 momenttia muutettavaksi siten, että 22 metrin pituusraja (moduuleja koskeva) muutetaan 24 metriin, jolloin 24 metriä pitkän yhdistelmän suurin sallittu leveys saa olla lämpöeristämättömillä korirakenteilla 2,60 metriä. SKAL teki muutosesityksen joulukuussa 2004 ja liikenne- ja viestintäministeriö valmisteli tammikuussa 2005 luonnoksen edellä mainitusta muutoksesta, joka oli tarkoitus toteuttaa myöhemmin vuoden 2005 aikana. Ministeriö luopui muutoksen toteuttamisesta, koska EU:n komission edustajien kuultua Suomessa voimassa olevista direktiivin mittavaatimuksista poikkeavista mitoista, komissio moitti kirjallisesti liikenne- ja viestintäministeriötä em. poikkeamien hyväksymisestä.

Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä olisi logististen toimintojen kannalta tarkoituksenmukaista soveltaa samoja mitta- ja massavaatimuksia etenkin, kun otetaan huomioon tämän liikenteen mittasuhteet. Muutoksen muita välittömiä hyötyjä olisi se, että satoja eristämättömillä 2,60 metriä leveillä korirakenteilla varustettuja ajoneuvoyhdistelmiä ei tarvitsisi kaventaa vuoden 2009 loppuun mennessä ja kuorman varmistaminen helpottuu useissa tapauksissa.

Norja, jota ETA-maana sitoo direktiivin nro 96/53/EY mittavaatimukset, muutti 1.1.2007 varsinaisen perävaunuyhdistelmän suurimman sallitun pituuden 18,75 metristä 19,50 metriin ja puoliperävaunuyhdistelmän pituuden 16,5 metristä 17,50 metriin komission puuttumatta asiaan. Edellä mainitut muutokset osoittavat, että direktiivin vaatimukset eivät ole aivan ehdottomia.

Hallitus kannattaa aloitetta ja esittää, että SKAL:n toimisto aloittaa liikenne- ja viestintäministeriön kanssa neuvottelut siitä, että ajoneuvojen käytöstä tiellä annettua

asetusta muutetaan ajoneuvoyhdistelmien mittavaatimusten osalta yhdenmukaiseksi Ruotsissa voimassa olevien määräysten kanssa.

Aloite nro 4

Digitaalinen ajonvalvontalaite

Esitämme Porin Kuorma-autoilijat ry:n aloitteesta, että liittokokous päättäisi lähettää ajoneuvojen valmistajille ja valmistajien edustajille ehdotuksen digitaalisen ajonvalvontalaitteen sijoittamisesta ajoneuvoon.

Digipiirturi on usein sijoitettu liikenneturvallisuuden ja käyttömukavuuden kannalta kyseenalaiseen paikkaan. Asia tulisi korjata ja piirturi tulisi sijoittaa ajoneuvoon siten, että sitä voidaan käyttää kuljettajan paikalta niin kuin muitakin hallintalaitteita.

Lisäksi pidämme digitaalista ajonvalvontalaitetta vanhentunutta teknologiaa edustavana laitteena, jossa ei ole riittävästi hyödynnetty nykYTEknologian tarjoamia mahdollisuuksia. Mielestämme esimerkiksi digipiirturin näytöt tulisi ohjata suoraan ajoneuvossa olevalle monitoiminäytölle ja piirturia tulisi voida käyttää esimerkiksi ajoneuvon ohjauspyörässä olevilla käyttökytkimillä. Esitämme, että SKAL:n toimisto valtuutetaan ottamaan yhteyttä laitevalmistajiin laitteiden kehittämiseksi ja, mikäli asiaa koskeva säännöstö tarvitsee korjausta, tekemään tarvittavat korjausesitykset viranomaisille.

Turussa 2.4.2007

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Teppo Mikkola
puheenjohtaja

Tero Siitonen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Ajoneuvon hallinta- ja näyttölaitteiden sijainnilla on kuljettajan ergonomisesti oikeiden työasentojen lisäksi myös merkitystä ajoneuvon liikenneturvalliseen käyttöön. Laitteiden sijainti tulisi olla sellainen, että niiden käyttäminen olisi helppoa ja käyttäminen häiritsisi mahdollisimman vähän kuljettajan keskittymistä muun liikenteen seuraamiseen. Euroopan Yhteisön komissio on antanut suosituksen nro 2000/53/EY Euroopan autoteollisuudelle ja laitteiden valmistajille. Siinä komissio painottaa muun muassa sitä, että ajoneuvossa ajon aikana käytettävien laitteiden on oltava niin sijoitettuja, että kuljettaja voi käyttää ja kiinnittää niihin huomiota ajamisen edellyttämän huomiokyvyn siitä kärsimättä.

Useissa kuorma-automerkeissä digitaalinen ajopiirturi on sijoitettu ohjaamossa tuulilasin yläreunan yläpuolelle, jolloin piirturin toimintanäppäinten käyttäminen etenkin ajon aikana on hankalaa. Digitaalisen ajopiirturin ainoa toiminto, jota voidaan ajon aikana käyttää, on tarkistaa edellisen 45 minuutin tauon jälkeinen ajoaika ja pidetyt taukoajat, jotka ilmestyvät piirturin näyttöön painettaessa valintanäppäimiä. Kuljettajalla ei ole mahdollisuutta seurata riittävästi muuta liikennettä tarkistaessaan digitaalisesta ajopiirturista edellä mainittuja aikoja.

Digitaalisen ajopiirturin kehitystyö ja piirturin käyttöä koskevan lainsäädännön hyväksyminen kestivät runsaat 10 vuotta. Piirturin asennuspakon astuttua voimaan 1.5.2006 piirturia voitiin pitää jo jossain määrin tekniikaltaan vanhentuneena. On varsin perusteltua edellyttää, että piirturin rakennetta ja ominaisuuksia kehitetään monipuolisemmiksi ja käyttäjäystävällisemmiksi. Muutokset edellyttävät, että piirturin teknisiä vaatimuksia koskevat asetukset nro 2135/98 ja 1360/2002 uudistetaan. Digitaalisen ajopiirturin kehitystyön kanssa tulisi myös kehittää kuljettajakorttia niin, että sama ”sirukortti” sisältäisi ajo- ja kuljettajakortin sekä ADR-ajoluvan tiedot ja toiminnot.

Hallitus esittää aloitteen hyväksymistä ja edellyttää, että SKAL:n toimisto yhdessä autonvalmistajien, liikenne- ja viestintäministeriön, Euroopan parlamentin jäsenten ja IRU:n kanssa pyrkisi vaikuttamaan siihen, että digitaalista ajopiirturia koskevia teknisiä vaatimuksia uudistetaan. Tavoitteena on, että piirtureiden valmistajat pystyvät tekemään toiminnoiltaan monipuolisempia ja käyttäjäystävällisempiä laitteita, jotka tulee sijoittaa ohjaamoon siten, että kuljettajan on helppoa ja turvallista käyttää niitä ajon aikana.

Aloite nro 5

Ohituskieltoalueen reunapaalujen väritys

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n hallitus esittää, että ohituskieltoalueella olevat valkoiset heijastavat reunapaalut korvattaisiin erivärisillä, esimerkiksi keltaisilla paaluilla.

Talvella, pimeällä ja huonoilla keliolosuhteilla on vaikea havaita keltaisia ohituskieltoviivoja tiessä. Esimerkiksi keltaisilla paaluilla ja keltaisilla heijastimilla merkityt ohituskieltoalueet

olisi helppo havaita ja noudattaa kieltoa. Tällöin voisi myös helposti havainnoida eteenpäin, missä kohtaa ohituskielto alkaa tai loppuu.

Kouvolassa 25.3.2007

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Matti Jaatinen
puheenjohtaja

Eeva-Maija Koponen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Ohituskieltoalueella oleva keltainen sulkuviiva on hyvin havaittavissa silloin, kun maalaukset ovat hyväkuntoisia ja tienpinnat ovat sulia ja kuivia. Sulkuviivan havaittavuus heikkenee merkittävästi sulkuviivojen maalausten ollessa kuluneita, tienpinnan ollessa märkä tai likainen sateella sekä pimeällä. Sulkuviivan havaitseminen on vaikeaa ja usein jopa mahdotonta lumisateen aikana tai tienpinnan ollessa jäinen ja luminen.

Ohituskieltoalue merkitään sulkuviivojen lisäksi myös usein ohituskieltoa osoittavilla liikennemerkkeillä. Liikennemerkkit ovat selvästi havaittavissa valoisana aikana ja merkkien sijaitessa näkyvillä paikoilla. Kieltoverkkejä voi olla vaikea havaita pimeällä ja sateisella kelillä, merkkien ollessa lumen peittämiä tai ohitustilanteessa merkin jäädessä ohitettavan ajoneuvon taakse.

Ohituskieltoalueen havaittavuutta voidaan parantaa aloitteessa esitetyillä keltaisella maalatuilla tien reunapaaluilla. Tällaiset paalut voidaan varustaa keltaisilla heijastimilla tai maalata heijastavalla keltaisella värillä. Paalut näkyvät hyvin pimeällä auton valojen osuessa niihin ja ovat myös lumisateen aikana nähtävissä sulkuviivojen ollessa lumen peittämiä.

Hallitus kannattaa aloitteen hyväksymistä ja edellyttää, että SKAL:n toimisto tekee liikenne- ja viestintäministeriölle esityksen siitä, että tieliikenneasetukseen lisätään pykälä, jossa edellytetään ohituskieltoalueet merkittäväksi keltaisilla reunapaaluilla.

Aloite nro 6

Ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltaminen EU:n pohjoisosassa

Jäsenyhdistyksemme Porin Kuorma-autoilijat ry:n tekemän aloitteen perusteella esitämme, että SKAL ryhtyisi toimiin EU:n pohjoisten alueiden osalta ajo- ja lepoaika-asetuksen vuorokausilepoa koskevien säännösten muuttamiseksi siten, että näiden alueiden osalta säädöksiin saataisiin poikkeus, jonka nojalla ajoneuvossa vietettävää vuorokausilepoa voitaisiin lyhentää nykyisestä 11/9 tunnista.

Esityksen perusteluksi esitämme, että esimerkiksi pakkaskausina 11 tunnin tai lyhennetyin 9 tunnin vuorokausilevon aikana ei ajoneuvon lämmittäminen pelkästään siihen tarkoitetulla lämmittimellä sen tehottomuuden vuoksi onnistu pohjoisissa oloissa. Ajoneuvossa olevien akkujen teho ei myöskään kylmissä olosuhteissa riitä, ilman niiden välillä tapahtuvaa lataamista, turvaamaan ajoneuvon järjestelmien toimintaa asetuksessa

määrättyjen lepoaikojen aikana. Näin ollen lämmön- ja sähkönsaannin turvaamiseksi joudutaan ajoneuvon omaa moottoria käyttämään tyhjäkäynnillä, jopa useiden tuntien ajan jokaista taukoa kohden, koska korvaavia energiankäyttömahdollisuuksia ei taukopaikoilla ole tarjolla.

Taukopaikoilla saattaa olla yhtä aikaa kymmeniä ajoneuvoja, joiden aiheuttamat pakokaasupäästöt heikentävät huomattavasti ko. alueen ilmanlaatua ja aiheuttavat ajoneuvoissa majoittuville kuljettajille tarpeetonta altistumista pakokaasuille ja niiden sisältämille terveydelle vaarallisille aineille. Tällainen, pakon sanelema tyhjäkäynti ei ole myöskään EU:n huippukokouksen keväällä 2007 päättämän hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteen kanssa sopusoinnussa eikä ole eduksi alamme imagolle. Tyhjäkäynnistä johtuvat päästöhaitat taukopaikoilla ovat jokaisen hyvin konkreettisesti havaittavissa esim. pakkasaamuina.

Ajo- ja lepoaikasäädökset muuttuivat keväällä 2007 ja näin esim. jaetun vuorokausilevon osalta tapahtui säädösten kiristymistä. Lisäksi asetuksen soveltamisala laajeni. Näin ollen lepoajan viettäminen ”tien päällä” on lisääntynyt. SKAL-organisaatio on jo pitkään vaatinut valtiota ryhtymään toimeen asianmukaisten taukopaikkojen saamiseksi hyötyliikenteelle. Lainsäädännöstä johtuvat pakolliset tauot ja lepoajat voitaisiin silloin viettää inhimillisissä, sosiaalisissa ja työterveyden kannalta tarkoituksenmukaisissa olosuhteissa. Mitään ei kuitenkaan ole tapahtunut ja tätä työtä tulee mielestämme edelleen jatkaa.

Lisäksi esitämme, että SKAL ryhtyy yhdessä sähkönjakelijoiden/-myyjien kanssa kehittämään järjestelmää, jolla ajoneuvojen taukopaikoilla tarvitseman (lämmitys-/jäähdytyslaitteet) sähkön jakelu, myynti ja laskutus saadaan järjestettyä nykyaikaisin menetelmin.

Turussa 2.4.2007

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Teppo Mikkola
puheenjohtaja

Tero Siitonen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Aloitteessa esitetään, että SKAL ryhtyisi toimiin EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksessa määrätyn raskaan liikenteen kuljettajien vuorokausilevon lyhentämiseksi silloin, kun vuorokausilepo vietetään ajoneuvossa. Aloitteessa ehdotetaan lyhennysoikeuden rajaamista EU:n pohjoisille alueille.

EU:n ajo- ja lepoaika-asetus on hiljattain uudistettu ja uuden sisältöinen säädös astui voimaan koko yhteisön alueella 11.4.2007. Uudistamisprosessi kesti useamman vuoden ja lopputulos on kompromissi, jossa on pyritty ottamaan huomioon eri jäsenmaiden esiin nostamia erityistoiveita. Toisaalta uusittuun asetukseen sisältyy lukuisia kohtia, jotka käytännön kuljetustoiminnan kannalta kiristävät aiempaa, vuodesta 1985 voimassa ollutta säädöstä. Useat EU-jäsenmaat ovat kuluneen kevään aikana raportoineet uuden asetuksen käyttöönottoon liittyneistä vakavista ongelmista. Vahvistamattomien tietojen mukaan osa maista ei ole noudattanut käyttöönotolle asetettua päivämäärää lainkaan.

Suomi onnistui neuvottelemaan uuteen asetukseen mahdollisuuden myöntää nk. harvaan asutuille alueille, joiden asukastiheys on alle 5 henkilöä neliökilometriä kohden, vähäisiä poikkeuksia asetuksen soveltamisalasta. Nämä poikkeukset kohdennetaan kuitenkin ainoastaan elävien eläinten kuljetuksiin, hinauskuljetuksiin sekä rajoitetusti linja-autoliikenteeseen. Suomi hyväksyy mainitut poikkeukset EU-komissiossa kevään 2007 kuluessa.

Hallitus pitää esille nostettua kysymystä erittäin merkittävänä, yhtyy aloitteeseen ja edellyttää SKAL:n ryhtyvän aloitteessa esitettyihin toimenpiteisiin. SKAL:n on lisäksi yhdessä Suomen liikenne- ja viestintäministeriön kanssa kansallisesti sekä yhteistyössä muiden EU-jäsenmaiden järjestöjen ja kansainvälisen maantiekuljetusliitto IRU:n kanssa kansainvälisesti kartoitettava ja raportoitava EU-komissiolle uusitun ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamiseen liittyvät muut käytännön ongelmat.