

# KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

yrittäjä

7/2008  
Syyskuu

**Kuljetusliike  
Honkanen & Co  
on logistiikan  
monitoimitalo**

s. 12



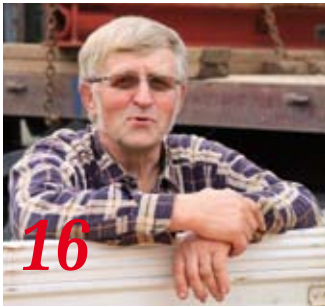
**Kuulumisia  
Satakunnasta**

s. 32-38

Kalustomarkkinat

**SKAL**

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka



16

Leo Leppänen on tarkka kalustohankinnoissa.



18

Possuille kyytiä kolmessa kerroksessa.



28

Litra päivässä -klubi starttaa!



36

Kati Huhtalan veri veti perheyrikykseen.

## Sisältö

<b>Pääkirjoitus:</b> .....	5	MAN-uutuudet esittäytyivät juhlatunnelmissa Augsburgissa: Mallistolle yhtenäisilme – suoritealakohtaisia päivityksiä .....	40
Liikenteen vihreä syksy			
<b>Toimitusjohtajalta:</b> .....	7	Volvo-mallisto laajeni sekä uudistui ulkoa ja sisältä: Uudet ilmeet, uusi moottori, uusia vaihteistoja .....	42
Sabotaasia, ylikomisario Seppä!			
<b>Ajassa</b> .....	8	Ilmarinen: Kysymyksiä ja vastauksia.....	44
<b>Pysy ajan hermolla: Mobiilitiedotus</b> .....	10	<b>Ristimäki</b> .....	45
<b>Kalustomarkkinat</b> .....	12	Svensk Resumé .....	46
Kuljetusliike Honkanen & Co Oy, Turku: Uusi tai käytetty – tarve ja suhdanteet ratkaisevat .....	12	<b>Parhaat Palvelut 2008</b> .....	50
Leo Leppänen, Auvon Kuljetus Ky: Auto hankitaan ajoon valmiina jos mahdollista! .....	16	SKAL-Asianajorengas .....	52
Pajalanmäen rekassa siat saavat kyytiä kolmessa kerroksessa: Eläinten hyvinvointi ratkaisi valinnan ...	18	Tulevia tapahtumia.....	53
Kustannusmuutokset edelleen suuret kuorma- ja pakettiauto liikenteessä .....	24	Jäsenetuja.....	53
Mercedes-Benz Actros Guinnessin ennätysten kirjaan.....	26	<b>SKAL kouluttaa</b> .....	54
Säästöä tankkiin – Litra päivässä.....	28	Ajoneuvoverot vaivattomasti AKEn laskutussopimuksella .....	55
Alahärmän Power Truck Show – jälleen yleisöennätys! .....	30	Verokonsultointi ja Lakipalvelut .....	55
Jukka Vestervik: Paikallisyhdistysten merkitystä ei sovi vähätellä .....	32	<b>SKAL-tapahtumia</b> .....	56
Ulvilan aktiivit: Kokouksissa pitää olla hauskaa!.....	34	<b>www.skal.fi</b> .....	59
Kati Huhtalan, 30, veri veti perheyrikykseen .....	36	Uutisia .....	60
		Nimityksiä.....	62
		Ajankuva .....	63
		Onnittelemme.....	65
		<b>Profiili</b> .....	66

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Julkaisija: SKAL Kustannus Oy

### Toimitus

päätöittäjä Pasi Moisio  
toimituspäällikkö Anneli Similä  
viestintäsihteeri Ulla Eskelinen  
toimitus@skal.fi tai  
etunimi.sukunimi@skal.fi

### Toimituksen osoite

Nuijamiestentie 7  
00400 Helsinki  
puh. (09) 478 999  
fax (09) 587 8520

### Vakituiset avustajat

Olli Blomberg  
Kirsi Heikkilä  
Laura Ristolainen  
Kari Sautero

### Ilmoitusmarkkinointi

Suomen Media-Kamari Oy  
www.media-kamari.fi  
Aune Autio  
Matti Karppanen  
Pisteenskaari 4  
03100 Nummela  
puh. (09) 2238 5615  
fax (09) 222 6515  
etunimi.sukunimi@media-kamari.fi

### Ilmoitustrafiikka

ilari.luhtavaara@newattitude.fi

### Ulkoasu

New Attitude Oy  
ilari.luhtavaara@newattitude.fi

### Painopaikka

Painotalo Auranen Oy  
Forssa 2008

Keskimääräinen painos  
10 000 kpl  
LT-levikki 8 423 kpl 2007

Aikakauslehtien liiton jäsen  
ISSN 1236-066X



## Liikenteen vihreä syksy

**Y**mpäristöasioissa paineet alkavat kasaantua erityisesti maantieliikenteen niskaan, kun EU-tason uusia säädosehdotuksia julkaistaan liukuhihnalta. Samanaikaisesti kotimaassa valmistellaan sekä lyhyemmän tähtäimen energia- ja ilmastoselontekoa että pidemmän tähtäimen ilmastostrategiaa. Varmaa on, että myös niissä otetaan kantaa liikenteen osuuteen energiankäytöstä ja päästöistä. Meillä edunvalvojilla on nyt täysi työ muistuttaa valmistelijoita, että kotitarpeina on aina hyvä pitää sopivasti jäitä hattuun laitettavaksi.

Heinäkuussa EU-komissio antoi ehdotuksensa laajasta liikenteen vihreyttämisspaketista. Se koostuu ympäristöystävällistä liikennettä käsittelevästä selonteosta, aiemmin toteutettujen toimien yhteenvedosta sekä mallista liikenteen ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi tiemaksuihin ja yleisesti hinnoitteluun. Näiden lisäksi paketissa on muutosesitys raskaan liikenteen tie- ja käyttäjämaksuja koskevan direktiivin osalta ja pohdintaa rautatieliikenteen meluhaittojen ehkäisemiseksi. Raskaan sarjan tavaraa, joka käytännön toimiksi ja yksityiskohtaisemmiksi säädöksiksi jalostuessaan aiheuttaa vielä kovasti pohdittavaa. Toki kaikille liikennemuodoille, mutta alkutahdit kumautellaan jälleen maanteillä.

Ehdotetuilla toimilla on kovat tavoitteet. Niiden myötä pyritään vähentämään raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen hiilidioksidi-, typen oksidi- sekä rikkipäästöjä 6-8 prosenttia vuositasolla. Jos se onnistuu, ovat EU:n keväällä annetun energia- ja ilmastopaketin tavoitteet liikenteen osalta hyvinkin saavutettavissa. Ainakin maantielogistiikka on silloin hoitanut oman osuutensa.

Kaikki kunnia tehdyille valmistelutyölle. Nyt on käytännön toimien aika.

Yksi asia on kuitenkin syytä pitää kristallinkirkkaana. Ympäristötoimien varjolla ei voida palauttaa EU:n jo kertaalleen kumotun vanhan liikennepolitiikan henkeä ja alkaa suosia tiettyjä liikennemuotoja muiden kustannuksella. Kaikkia kuljetusmuotoja on kohdeltava tasavertaisesti ja tuettava kunkin vahvuuksien kehittymistä edelleen. Ristiinsubventioiden ja maantiekuljetusten kurmuuttamisen aika on lopullisesti ohi. Myös valtion budjetin kautta pitäisi viimein saada edes naposteluporkkanoita kuljetusalan ympäristötoimiin.

SKAL on valmis aktiivisesti juurruttamaan energia- ja tehokkuuden periaatteita kuljetusalalla. Toteutamme jäsenillemme ja yhteistyötahoille ensimmäisen valtakunnallisen maantiekuljetusten energiatehokkuustapah-tuman syyskuun alussa Jyväskylässä. Koolla on koko kirjo tietoa, tuotteita ja palveluita, jotka liittyvät ympäristöön ja yritysten tehokkaaseen energiatalouteen. Samalla käynnistyy myös Litra päivässä -klubin toiminta, jota esitellään tarkemmin myös tässä lehdessä. Tähän uuden ilmeen -klubiin kutsumme mukaan koko laajan jäsenkunnan.

Pasi Moisio



## Sabotaasia, ylikomisario Seppä!

**T**änä vuonna kirjailija **Mika Waltarin** syntymästä tulee kuluneeksi sata vuotta. Juhlavuoden tunnelmissa innostuin otsikoimaan tämän palstan yhden tunnetuimman komisario Palmu -elokuvan mukaan. Siihen se ilo loppui, sillä sabotaasia on ihan liikaa. Sabotaasilla tarkoitan laitonta kabotaasia, joka on viime kevään jälkeen riistäytynyt käsistä, ja ylikomisario Sepällä haluan viitata poliisivoimiimme, joiden virkavelvollisuuksiin kuuluu lopettaa laitton kabotaasiliikenne.

Harva alkuvuodesta ymmärsi, kuinka paljon ulkomalaisia kuorma-autoja tunkee välittömästi Suomen kuljetusmarkkinoille, kun ovea vähänkin raottaa. Ovi avautui vappuna, kun valtio yksipuolisesti antoi puolalaisille ja muille uusien EU-maiden kuorma-autoille mahdollisuuden suorittaa tilapäisiä kuljetuksia Suomen sisäisessä tavaraliikenteessä.

Ja tilaisuus on tehnyt varkaita. Kesäaikana on omin silmin saattanut havaita, kuinka paljon Puolasta, Baltiasta ja muista uusista jäsenmaista Romaniaa ja Bulgariaa myöten on kuorma-autoja pyörinyt tieverkollamme, eikä kyse ole ollut pelkästä ulkomaanliikenteestä eikä viikon visiitistä. Maansiirtoautot harvoin kuljettavat soraa Itä-Euroopasta Suomeen.

Enpä kehtaisi olla johtajana sellaisessa suomalaisessa asiakasyrityksessä, joka arkailematta käyttää hyväkseen laittomia kuljetuspalveluita ja hyödyntää valvonnan poraanreikiä. Selityksiä kyllä löytyy. Talvivaaran soranajoon virolaisia ottanut Morenia Oy vetoaa siihen, ettei ole saanut yrityksistään huolimatta riittävästi kotimaista kuljetuskalustoa. Vaikea tätä on uskoa, kun kaiken kukkuraksi Morenia puolustele virolaisten käyttöä EU-säädösten

tulkinnanvaraisuudella.

Miksi tähän ei sitten puututa? Poliisi viivyttelä ja vetoaa tilapäistä kabotaasiliikennettä koskevien EU-määräysten tulkinnanvaraisuuteen ja pelisääntöjen puutteeseen. Selitykset eivät vetele. Komissio on jo linjannut tilapäisyyden yhdeksi viikoksi, jonka aikana enintään kolme keikkaa, ja sen jälkeen maasta on poistuttava. Eikä Suomeen saa tulla pelkästään kabotaasia ajamaan, vaan maahantulon syynä tulee olla tuonti- tai vientikuorma. Komission kabotaasimääritelmän ovat sekä EU-parlamentti ja ministerineuvosto jo hyväksyneet, joten mitään tulkinnanvaraisuutta ei tässä EU:n tilapäisyysmääritelmässä enää ole.

Kun muuta keinoa ei ollut, teki SKAL Oulun lääni ry heinäkuun alussa rikosilmoituksen poliisille virolaisten kuorma-autojen kabotaasikuljetuksista Talvivaarassa. Heinäkuun helteet ja jutturuuhka ovat kuulemma viivästyttäneet asian tutkintaa, joka käynnistyy syyskuussa. Toivomme, että kuljetuksiin puututaan, ennen kuin tekijät ovat poistuneet maasta.

Tämä yksittäinen esimerkki ei ole ainoa, ja rikosilmoitusten tekemistä joudutaan harkitsemaan muuallakin Suomessa. Toivomme, että viranomaiset tarttuisivat toimeen mahdollisimman nopeasti ja ottaisivat asian vakavasti. Kabotaasin siedämme, mutta emme sabotaasia.



*Iiro Lehtonen*



Kuljetusliike Honkanen & Co Oy, Turku

# Uusi tai käytetty – tarve ja

*Suomen vanhimpiin, edelleen saman suvun hallussa oleviin kuljetusyrityksiin kuuluva Kuljetusliike Honkanen & Co Oy on vuosikymmenten saatossa yrittänyt hakea myös uusia ratkaisuja kuljetustapoihin. Yrityksen kalustohankinnoissa ratkaisevat tarve ja suhdanteet, olipa sitten kyseessä uusi tai käytetty kuljetusväline.*

**K**uljetusliike Honkasta ei perheen omaksuman näkökannan mukaan koskaan varsinaisesti perustettu. Työnsä ääreen vuonna 1895 kuollut ajuri **Karl Mauritz Honkanen** oli vain joskus aikoinaan yksinkertaisesti huomannut tarjoavansa hevosineen turkulaisille kuljetuspalveluja.

Hänen poikansa **Karl Walfrid** jatkoi toimintaa nimellä *Ajuriliike K.W. Honkanen*. Talossa oli parhaimmillaan kuusi hevosta. Vuonna 1924 hän osti ensimmäisen autonsa. Malliltaan se oli Ford TT ja se sai sittemmin varusteikseen pitkän tavarankuljetuksen mahdollistavat ”krom-

Satu Laaksonen katsoo avoimin mielin tulevaisuuteen. Kun kalusto hankitaan perusteellista harkintaa soveltaen, täyttää se yrityksen tarpeet parhaalla mahdollisella tavalla.



# suhdanteet ratkaisevat



Se kuuluisa, kavennetulla ohjaamolla varustettu kromppu-Hoppa vuodelta 1924, jolla näytettiin turkulaisille mallia kuinka pitkäkin tavara kulkee näppärästi automobiiliin kydyissä. Kuva on otettu vuonna 1927.

put”. Siksi myös auton ohjaamo oli kavennettava. Tuosta autosta lähtien Honkasteen kuljetusliikkeen kalusto on pääsääntöisesti hankittu kulloiseenkin kuljetustehtävään mahdollisimman hyvin räätälöitynä.

Kun Karl Walfrid vuonna 1942 menehtyi, jatkoi hänen vaimonsa **Lydia Honkanen** liikennettä aluksi yhdellä autolla. Seuraavaksi johtoon astui hänen poikansa **Niilo** ja tätä nykyä yritystä johtaa Niilon tytär **Satu Laaksonen**. Lisäksi yrityksen eri johtotehtävissä on Niilon ja hänen kolmen veljensä perillisiä. Jo viides sukupolvi on mukana tässä hyvin menestyneessä ja tunnetussa perheytyksessä.

## Tehtävä ratkaisee

– Autojen tehtäväkohtaiset räätälöinnit ovat todellakin kautta aikain kuuluneet toimintamme periaatteisiin. Olemme aina halunneet vastata haasteisiin, Satu Lehtonen kuvaa yrityksen filosofiaa.

Esimerkkinä hän mainitsee ennakkoluulottomas-

ti hankitun Suomen ensimmäisen 5-akselisen kuorma-auton, joka otettiin käyttöön vuonna 1988. Tuo nimen ”Satu” saanut SM-sarjan Sisu sai myöhemmin seurakseen samoin 5-akselisen F-sarjan Volvon.

– Silloisten paino- ja mitamääräysten mukaan nuo autot soveltuivat erinomaisesti 20 jalan konttien kuljetuksiin. Kehitimme samoihin aikoihin omaan käyttöömme laitteiston, jolla voitiin tyhjentää jauhe- tai raemaisilla aineilla kuormattuja kontteja. Näin autoista tuli todella tehokkaita ja suosittuja kuljetusyksiköitä. Sitten puoliperävaununuratkaisut kylläkin korvasivat 5-akseliset autot kontinkuljetuksissa, sillä rekan kyytiin saatiin myös 30 ja 40 jalan kontit ja voitiin hyödyntää suurempi kantavuus.

Honkasteen tärkeimmäksi suoritealaksi on viime vuosina muodostunut ulkomaisten irtoperävaunujen veto 2- tai 3-akselisilla vetoautoilla. Lisäksi palvelutarjontaan kuuluu vaunujen pienimuotoiset huolto- ja korjaustyöt sekä



Honkasteen 5-akselisia kuorma-autoja – tässä Volvo FL10 VTA 10x4 – konttityhennyslaitteineen esiteltiin mm. Turun Kuljetuspalvelu-messuilla vuonna 1996.



vaunujen säilytykset ulko- tai sisätiloissa.

Hyvänä suoritekakkosena tulevat erilaisten konttien kuljetukset puoliperävaunuyhdistelmillä, yritys on erikoistunut ns. bulk-box-konttien käsittelyyn. Niiden kuorma voidaan esimerkiksi siirtää painesiirtoautoihin tai kuormata suursäkkeihin. Purkauslaitteiston avulla kuorma voidaan puhaltua suoraan asiakkaan silloihin. Vaihtoehtona on suora kippaus.

**Kippaava kontinkuljetuspuoliperävaunu oli sekin oman aikakautensa innovaatio.**

– Kaikissa näissä tehtävissä vaaditaan omanlaistaan erikoiskalustoa ja -osaamista, sanoo yrityksen kalustohankinnoista ja teknisistä toiminnoista vastaava **Jyrki Honkanen**. Yritykselle vielä joitakin vuosi sitten tyypillisistä paikallisjakelukuljetuksista on lähes luovuttu. ▶

– Kun kaikki nykyinen toiminta niputetaan ja mukaan vielä otetaan toimitilojen vuokraus sekä erilaiset jälleenguormaus- ja kuormankäsittelytyöt trukeilla ja kuormaajilla, voimme kai nimittää itseämme tietynasteiksi logistiikkataloksi.

### Käytetty hyvä vaihtoehto

Palveleva ja monipuolinen logistiikka edellyttää toimintoiltaan ja varustelultaan kuljetustehtävän mukaista kalustoa.

Sekä Sadun että Jyrkin mielestä käytetty mutta valmiiksi varusteltu yksilö onkin monissa tapauksissa toimiva ja hyvä vaihtoehto silloin, kun auto pitää saada nopeasti liikenteeseen. He eivät epäröi tunnustaa, että Keski-Euroopasta on saatavana kohtuuhintaista ja ihan kelpo kalustoa, kunhan valintaprosessissa vain pitää mielen avoimena ja silmät tarkkana. Riskejä toki esiintyy ja niiltä pitää pyrkiä välttymään.

– Internet on lähtökohtaisesti ihan hyvä työväline kalustotarjontaa tarkasteltaessa, Jyrki huomauttaa. – Meillä hankintaan vaikuttavia peruseikkoja ovat hinta-/laatusuhde sekä auton tai perävaunun soveltuvuus aiottuun käyttötotehtäväänsä. Paras tarjonta lienee tätä nykyä Hollannissa ja Tanskassa.

Jyrkin mukaan näistä maista ostettu kalusto on siinä mielessä Suomesta hankittua parempaa, että sikäläiset ilmastot ja kelit ovat suopeampia, suola ja loska eivät siis ole syövyttäneet ra-



kenteita. Lisäksi kotimaisella käytetyllä kalustolla on yleensä takanaan enemmän ajokilometrejä kuin vastaavalla ulkomaisella.

– Voin vain todeta, että meidän osaltamme ulkomailta tehdyt ostot ovat onnistuneet, Jyrki huomauttaa.

Uuden kaluston hankinnossa tarjoukset pyydetään lähes poikkeuksetta paikallisilta piirimyyjiltä. Pääsääntöisesti viime aikoina on turvattu kahteen skandinaaviseen suurmerkkiin, joiden edustajat ns. tuntevat Honkasen tarpeet. Osamaksukauppa on kalustohankinnoissa vielä mukana kuvassa, mutta

leasing on rahoitusmuotona yhä useammin harkinnassa, sillä se vaikuttaa alentavasti sotumaksuluokitukseen.

### Jälkimarkkinat tärkeät

– Olipa sitten kysymyksessä uusi tai käytetty auto, niin jälkimarkkinat ovat entistä ratkaisevammassa asemassa, Jyrki muistuttaa. – Ne ovat meillekin tärkeitä, vaikka teemme suurimman osan huoltotoista itse. Kuljetusalan tämän hetken tilanteessa kalusto ei jouda seisomaan sen paremmin korjausten kuin kuljetusten puutteen vuoksi.

Satu Laaksonen yhtyy Jyrkin mielipiteisiin ja lisää, että vallitsevat suhdanteet ja ajankohtainen markkinatilanne ovat lopulta ne tekijät, jotka ratkaisevat kuljetusyrityksen kulloinkin käytössä olevan kaluston määrän ja laadun.

– Kuljetussopimukset ovat osaltaan ratkaisevassa asemassa kalustohankintoja mietittäessä, Satu sanoo korostaen sopimukseen kirjattavia voimassaolo- ja maksu-erusteita. Niiden pohjaltaan

**Toimitusjohtaja Satu Laaksonen sekä yrityksen kalustohankinnoista ja teknisistä toiminnoista vastaava Jyrki Honkanen pitävät käytettynä hankittavaa kalustoa hyvänä vaihtoehtona silloin, kun se on suoraan ja nopeasti sovitettavissa kuljetusliikkeen akuutteihin kuljetustehtäviin.**

koko yritystoiminta ja siinä käytettävä kalusto varsinaisesti määräytyy.

Hänen mukaansa ikävintä mitä kuljetusyritykselle voi tapahtua on se, että yritys sopimukseen liittyen ensin panostaa kehittämällä erikoiskalustoa, mutta tehtävät kokeilukausien jälkeen siirtyvätkin toiselle palveluntarjoajalle, joka näin pääsee hyötymään kustannuksia vaatineesta kehitystyöstä.

– Näin on käynyt meillekin muutaman kerran. Jatkossa suhdanteet ja niiden mahdolliset muutokset pyritään hyvissä ajoin huomioimaan yrityksen tulevaisuutta ajatellen, Satu Laaksonen toteaa. ■

## Kuljetusliike Honkanen & Co Oy

- Toiminta alkanut 1800-luvulla, autoliikenne 1924
- Kotipaikka Turku
- Liikenteessä n. 30 autoa ja 20 perävaunua
- Suoritealoina:
  - sopimus- ja tilausliikenne
  - irtoperävaunujen veto- ja huoltopalvelut
  - konttien kuljetukset
  - materiaalinkäsittely
  - ympäristösektorin kuljetukset
  - toimitilojen vuokraus



– Hankintahinta ja toimitusaika ovat tietenkin ne tärkeimmät seikat uutta kalustoa hankittaessa, Leo Leppänen painottaa.

Leo Leppänen, Auvon Kuljetus Ky

# Auto hankitaan ajoon valmiina jos mahdollista!

*Kaluston hankinta kuljetusliikkeeseen on aina pitkän ja huolellisen harkinnan tulos. Jokaisella kuljetusyrittäjällä ja -yri-tyksellä on investointien suhteen omat kriteerinsä ja näkemyksensä, oli- pa sitten kyse uudesta tai käytetystä autosta. Toimitusnopeus on tätä nykyä yhä tärkeämpi tekijä.*

**S**yntyjään kivijärveläinen **Leo Leppänen** istahti **Esa Karttusen** puuta- vara-auton ratin taakse Ranu- alla marraskuussa 1971. Siitä lähtien toimeentulolähteenä on ollut kuljetusala. Ura itse- näisenä yrittäjänä alkoi hel- mikuussa 1974, jolloin Leo liikenneluvan saatuaan osti ensimmäisen oman autonsa käytettynä **Valde Piriltä**. Tuo kauppa käynnisti perinteen, jota yrityksessä on nouda- tettu näihin päiviin saakka: auto on saatava hankittua niin ajoon valmiina tuotte- na kuin mahdollista.

## Sorasektorilta rakennusalalle

Rautaruukin Raahan teräs- tehtaalla käynnistyivät mitta-

vat hiilen kuljetukset vuonna 1992. Leo kertoo siihen liitty- en omakohtaisen esimerkin siitä, kuinka neuvokas kul- jetusyrittäjä ratkaisee kalus- toon liittyvät ongelmat, kun kiire todella painaa päälle.

– Minun piti saada auto Raahen nopeasti. Niinpä päätin varustella hajottamos- ta löytämästäni, mutta täysin ajokuntoisesta neliakselisesta ”niittikoppi-Sisusta” juuri tuo- hon työhön sopivan ajokin. Siitä tulikin yksi parhaista ja tuottavimmista autoista mikä talossa koskaan on ollut!

Hiilenajo kuitenkin päät- tyi jo vuoden 1993 lopulla. Niinpä Leon ja Sisun uudet haasteet löytyivät aluksi so- ran ja muiden maa-ainesten kuljetuksista, muun muassa

Juankoskella, Virolahdella, Turussa ja Oulussa. – Se oli sellaista kiertolaisaikaa, työ- maita oli kautta koko Suo- men, Leo muistelee.

Vuonna 1995 Leppästen perhe muutti Oulunsaloon. Samalla yritystoiminta alkoi laajentua, enimmillään nel- jään ajoneuvoyksikköön. Myös toimiala vaihtui, vuo- desta 1997 lähtien tuotettiin sopimus pohjaisesti kuljetus- palveluja Kiitolinja-ketjulle Vähälä-yhtiöiden kautta.

Seuraava muutos ajoittui vuoteen 2004, josta lähtien rakennuselementtien kul- jetukset ovat muodostaneet perheyrietyksen päätoimialan. Kaikki autot ja perävaunut on tätä nykyä varusteltu erityi- sesti näitä kuljetuksia silmäl-



OLLI BLOMBERG



Uutta rekkavetäjää hankkiessaan Leo Leppänen päätyi pitkän harkinnan jälkeen DAFiin saatuaan lupauksen nopeasta toimituksesta ja huollon toimitavuudesta. – Eikä tuossa viimeistelytasossakaan mitään moitittavaa näytä olevan, Leo totesi DAF-tehtaalle suuntautuneella tutustumiskäynnillä.

läpitiän. Palvelut tuotetaan edelleen sopimus pohjaisesti, mutta nyt oululaiselle Transport Savikko Yhtiöt Oy:lle.

Tulevaisuutta silmällä pitäen perustettiin vuonna 1997 Auvon Kuljetus Ky, josta Leo sekä pojat **Auvo** ja **Mika** omistavat kolmanneksen kukin. Sukupolvenvaihdokseen on siis valmistauduttu, vaikka Leo edelleen jatkaakin liikenteestä vastaavana johtajana.

– Eläkeikään saakka, jos vain terveys pitää, kuten hän itse sanoo. Lupia talossa on useampia, mutta tätä kirjoitettaessa liikennetarve saadaan tyydytettyä kolmella yksiköllä, kahdella rekalla ja yhdellä täysperävaunuyhdistelmällä.

### Tiukat periaatteet

Leo tunnustaa olevansa vaativa ja tarkka, niin uutta kalustoa hankittaessa kuin entistä talossa pidettäessä. Tärkeimpinä kriteereinä ovat vallitsevat suhdanteet ja ajotyöllisyystilanne sekä kaluston kunto. Tuottamatonta autoa on turha pihassa seisottaa.

– Aikaisemmin hankimme kaluston käytettynä, mutta riittävän hyväkuntoisena ja valmiiksi tulevaan käyttötehtäväänsä varusteltuna, joten taloon tullut auto saatiin nopeasti liikenteeseen. Ei siis tarvinnut kärsiä uusien au-



Auvon Kuljetus Ky:n uusi DAF tuli taloon 23.7.2008, sai peräänsä allasvaunun ja lähti suoraan tien päälle.

tojen pitkistä toimitusajoista, Leo perustelee.

Kolme viimeisintä hankintaa ovat koostuneet tehdas- uudesta kalustosta. Näissäkin tapauksissa Leo on ollut tinkimätön, auto on voitava heti toimitushetken jälkeen laittaa suoraan ajoon. Siinä suhteessa uudella toimittajalla on nyt näytön paikka.

– Taloon on näet tulossa ensimmäinen DAF. Se valittiin myyjän, maahantuojan ja valmistajan antamiin lupauksiin luottaen, niistä lyhyt toimitusaika painoi eniten vaa'assa Leo painottaa. – Koska kyseessä on vetopöydällä varustettu rekkaveturi, uskon että lupaukset myös pitävät.

Hankintaa edelsi tiukka

tarjouskilpailu. Tarjouksia tutkittiin Leon mukaan pitkään ja hartaasti ja avoimin mielin eri ominaisuuksia tarkoin keskenään vertaillen.

– Elementinajossa vetoautossa pitää kantavuus- ja korkeussyistä ehdottomasti olla 70-sarjan rattaat, toisin sanoen 315/70R22.5-renkaat normaalivanteilla. Ja ihan jo polttoaineen hinnoista johtuen moottoriksi aivan hyvin riittää 460-hevosvoimainen kuutoskone. AdBlue-lisäaineen käyttö ei mielestäni ole mikään kynnyksysymys, sitä joko tarvitaan tai ei. Automatisoituun vaihteistoon päädyttiin sen polttoainekuluja säästävien ominaisuuksien vuoksi ja lisäähän se voimansiirron

ikä, kun kuljettaja ei voi vaihtaa väärin.

Koeajoissa Leo omien sanojensa mukaan kiinnitti huomiota ajo-ominaisuuksiin, lämmitykseen ja ilmastointiin sekä muuhunkin kuljettajamukavuuteen. Ohjaamon piti myös olla riittävän tilava tien päällä yöpymiseen ja vaatteiden vaihtoon keikkojen välillä.

– Lopulta jäljellä oli kaksi tarjokasta, joista toinen valittiin, Leo sanoo. – Viimeisinä ratkaisevina tekijöinä olivat siis toimitusaika ja tehdasvarusteena toimitettava huoltovapaa vetopöytä. Uuteen merkkiin uskalsin lähteä osin siksi, että täällä kotiseudulla perinteisesti käyttämämme huoltokorjaamo hallitsee myös DAF-tuotteet.

### Tulevaisuus näyttää

Uuden DAFin tieltä väistyy kaksi Auvon Kuljetus Ky:tä vuodesta 1999 palvellutta autoa, joten Leo odottaa tulokkaan pärjävään samoissa elementtirekan vetotehtävissä vähintään yhtä pitkään.

– Ainakin siltä pohjalta on suunnitelmat laadittu ja budjetit tehty. Liikennealueenahan meillä on koko Kaskisten yläpuolelle jäävä osa Suomea, joten kilometrejä kertyy jonkin verran ja kelitkin tulevat olemaan vaihtelevat.

Uusi DAF tullaan pääsääntöisesti näkemään ns. allasvaunun vetäjänä korkeiden seinäelementtien kuljetuksissa. Yrityksen kahta rekkaveturia käytetään kuitenkin myös "taksimaisesti" eri vaunujen vedossa, jotta juuri oikea kuorma pääsee oikealla ajallaan lähtemään oikeaan paikkaan. Kiivas rakennustahti edellyttää elementtien olevan kohteessaan määrätynä kellonaikana, sillä ahtailla työmailla ei juuri ole mahdollisuuksia elementtien varastointiin.

– Tämän alan kiivas tahti edellyttääkin, että niin autot kuin perävaunut aina ovat kunnossa ja lähtövalmiina, Leo Leppänen toteaa. ■

Pajalanmäen rekassa siat saavat kyytiä kolmessa kerroksessa

# Eläinten hyvinvointi ratkaisi valinnan

Teurassikojen kuljetukseen tarkoitetut kolmikerrosperäväunut ovat jo pitkään olleet arkipäivää Keski-Euroopassa. EU:n eläinkuljetuksille asettamien uusien tilavaatimusten myötä vastaavanlainen ratkaisu tuli Suomessakin ajankohtaiseksi. Asiakkaan kanssa käytyjen neuvotte- lujen jälkeen myös Pajalanmäen Kuljetus Oy siirtyi tämän menetelmän käyttä- jäksi.



**O**n helteinen heinäkuu- nen iltapäivä Maalah- della. Ammattiopistos- ta Pajalanmäelle työharjoit- teluun tullut ja sen kautta suoraan vakituiseksi kuljet- tajaksi jäänyt **Mikko Järvelä** osaa työnsä. Actros-Mersun vetämän yhdistelmän peruut- tus sikalan ovelle sujuu var- moin ottein ilman yhtään tur- haan liikettä.

– Meillä on tällaisesta koulutuksesta tulleista nuorista ja taitavista kuljettajista yksinomaan positiivisia ko- kemuksia, nyt apumiehen ominaisuudessa keikalla mu- kana oleva **Olli Paavola** to- teaa. Yhdessä **Janne**-veljensä kanssa hän pyörittää Pajalan- mäen Kuljetus Oy:tä, Kausti- sellä toimivaa, seitsemällä

ajoneuvoyksiköllä liikennöi- vää kuljetusyriytystä, joka on saanut nimensä veljesten lap- suudenkodin sijaintipaikan mukaan.

Tälle suoritealalle tuttuun tyyliin Mikko ja Olli valmis- tautuvat kuormaustyöhön pe- rävaunun sivulla olevan ”so- siaalitalan” ääressä. Alushou- suja lukuun ottamatta omat vaatteet viikataan huolella si- vuun. Päälle puetaan suoja- haalarit, jalat sujautetaan ku- misaappaisiin, päähän napa- taan lätsä ja käsiin vetäistään kunnan työsoormikkaat.

## Kolmeen kerrokseen – yhdeksään karsinaan

VAK Oy:n valmistama 3-ak- selinen puoliperävaunu on varustettu hydraulisesti alas-

laskettavalla/nostettavalla ja pituudeltaan teleskooppisesti säädettävällä kuormaussillal- la. Mikon tarkan peruutuk- sen ansiosta se osuu juuri sikalan oviaukkoon. Sitten vain sillan sivuseinät pystyyn ja niin kuorma voi alkaa.

– Sika on utelias eläin, yleensä muut seuraavat hel- posti perässä, kun yksi tai kaksi ensin on suvainnut mennä vaunuun, Olli selvit- tää. Niin käy nytkin, kun ti- lan isäntä sekä Olli ja Mikko yhteisvoimin ohjaavat ”mat- kustusvuorossa” olevat teu- rassiat vaunun etummaisii- n, päällekkäin oleviin kolmeen karsinaan. Seuraavalla tilalla täytetään sitten keskimmäiset kolme karsinaa ja viimeisellä tilalla takimmaisiet kolme.

**Kolme kovaa Kaustiselta: kulje- tusyrittäjä Olli Paavola, kuljettaja Mikko Järvelä ja Pajalanmäen Kuljetus Oy:n kolmikerroksinen sikojen kuljetusyhdistelmä.**

– Toisen ja kolmannen kerroksen karsinat nousevat kuljetuskorkeudelle hydrau- liikan voimalla, Olli selvittää ja osoittaa kannettavaa kau- kosäädintä, jolla Mikko oh- jalee hissiperiaatteella toimi- via kuormatasoja. Tarvittaes- sa voidaan käyttää vaunun seinillä olevia painikkeita.

Ennen kuormausta Olli on avannut kaikki 24 vaunun si- vuilla olevaa tuuletusaukkoa sekä edessä ja takana olevat läpät. Ennen liikkeelle lähtöä Mikko kytkee virran yhteen- sä 18 tuulettimeen, joilla var-



mistetaan riittävä ilmanvaihto. Ollin mukaan vaunussa on mitattu kolminkertainen ilmanvaihtoteho EU:n minimivaatimuksiin verrattuna. Tehoa tarvitaan, sillä siat tuottavat melkoisesti lämpöä.

Kun kuormaussilta on suljettu ja lastaushälinä laantunut, voi havaita mielenkiintoisen ilmiön: useimmat siat asettuvat rauhallisesti maakuulle kylki kylkeä vasten.

– Ne ovat mielellään lähellä toisiaan ja joskus ne nukkuvat matkan aikana niin sikeästi, että niitä saa purkauksen alkaessa ihan toisissaan herätellä, Mikko selvittää ennen lähtöään seuraavalle sikatilalle. Sitä ennen miehet ovat riisuneet työvaatteensa ja sijoittaneet ne perävaunun alla olevaan kuivaan tilaan. Sitten Mikko suuntaakin Mersun keulan kohti Ylistaroa, jossa odottaa seuraava kuorma.

### Mutta miksi rekkaratkaisu?

– Siksi, että EU:n tilavaatimus eläinten kuljetuksissa muuttui vuoden 2007 alus-

**Vaikka puoliperävaunuyhdistelmä onkin mitoiltaan pienempi kuin saman sikamäärän kuljettava täysperävaunuyhdistelmä, ovat tilustiet yhtä kapeita ja puiden oksat yhtä matalalla.**

ta, Olli Paavola perustelee. – Siitä lähtien sikojen kuljetuksissa on sallittu 235 kilon kuormitus neliömetrille. Siat siis tarvitsivat lisää tilaa, joten perinteisen 2-kerroksisen täysperävaunuyhdistelmän käyttö ei mielestäni enää ollut perusteltua, sillä kuljetettavien eläinten määrä olisi käytännössä ollut lähes sama. Nyt kyytiin otetaan Atrian kuljetuksissa 195–205 sikaa niiden koosta riippuen. Karsinoissa on kuljetuksen aikana keskimäärin 22 sikaa kussakin.

Ollin mukaan yhdistelmän monimutkaisuus aluksi hieinan hämmensi, mutta käytössä kaikki toiminnot ovat osoittautuneet perustelluiksi. Peruutuskameroita on kaksi, yksi näyttää taakse ja yksi on vaunun oikealla sivulla. Vaunun alla olevaan lämmitettävään säiliöön mahtuu 600 litraa vettä, josta riittää niin

### Kuljetusyhdistelmä:

- Vetoauto Mercedes-Benz Actros 2544 L 6x2 vm/-05
- Perävaunun valmistaja VAK Oy, Vahto
- Kokonaisuus otettu käyttöön 8/-07
- Korkeus 4,20 m
- Sisäkorkeus (takana) 3,25 m
- Pituus 16,5 m
- Leveys 2,55 m
- Yhdistelmän omamassa 24 t
- Yhdistelmän kokonaisuus 48 t



**Siat ovat uteliaita ja omaksuvat kuljetusvälineen nopeasti uudeksi olinpaikakseen. Valoisa ja ilmava kuormatila on oleellisesti vähentänyt eläinten loukkaantumisia kuljetuksen aikana.**

siaille juotavaksi kuin kuljetajalle käsien pesuun.

Hydrauliikan toimivuuden ja sähkön saannin turvaa polttomootorikäyttöinen aggregaatti. Tämä on tarpeen, mikäli vetoauto rikkoutuu tai perävaunu jostain syystä joudutaan pysäköimään autosta erilleen. Lämpöäkin riittää, siitä pitävät vaunun kolme Webasto-laitetta huolen, kaksi hönkii kuormatilaan ja yk-

si pitää vaate-/saapaslaatikon kuivana.

– Pientä huolta meille on aiheutunut perävaunun telirakenteesta, Olli selvittää. – Pieni rengaskoko, 17,5R22,5, ei ole paras mahdollinen ratkaisu pehmeillä tilusteilla. Lisäksi akseleiden nostomekanismi sekä niiden pakko-ohjausjärjestelmä on vaatinut melkoisesti huolenpitoa ja säätöä. Jo yksistään vaunun

### Pajalanmäen Kuljetus Oy:

- Kotipaikka Kaustinen
- Perustettu 1999
- 1 nuppiauto välityseläinten kuljetuksissa
- 1 puoliperävaunuyhdistelmä teurassikojen kuljetuksissa
- 5 puoliperävaunuyhdistelmää ulkomaanliikenteessä
- 2 sopimussuhteessa olevaa kuljetusyrittäjää
- Asiakkaina mm: Atria/A-Tuottajat Oy, Jokisen Eväät
- 16 työntekijää

yli 17 tonnin omapaino pitää huolen siitä, että akseleille riittää kuormitusta, etenkin tiukkoja käännöksiä vaativilla tilojen ahtailla pihamailla.

### Hankinnat suhdanteiden mukaan

Kuljetusteknikoksi Jyväskylän teknillisestä oppilaitoksesta vuonna 1985 valmistunut Olli Paavola paljastuu kuljetusmaailman realiteetit mieltäväksi asiantuntijaksi. Pitkä työrupeama raskaan kaluston kaupan parissa, ensin Volvon ja sittemmin Mer-sun väriä tunnustaen, on vain omiaan korostamaan miehen perusteltuja näkemyksiä kuljetusten ja logistiikan nykytilasta.

– Peruslähtökohta on, että kuljetusyrittäjyydessä pitää tarkkailla suhdanteita, niin kalustohankintojen ja muiden investointien kuin juoksevien menojen ja henkilöstön suhteen. Lisäksi kuljettajista on pidettävä huolta, muodostavathan he tosiasiallisesti yrityksen tärkeimmän voimavaran.

– Ja kun palkat maksetaan



Kuljetuksen jälkeen yhdistelmä pestään kuumalla vedellä sisältä ja ulkoa sekä desinfioidaan.

voimassa olevien säädösten mukaan sekä kuunnellaan mitä heillä on sanottavana, pysyvät asenteet kohdallaan – puolin ja toisin, Olli painottaa.

### Perillä Poutulla

Ollaan jo reilusti uuden vuorokauden puolella, kun Pajalanmäen Kuljetus Oy:n 3-ker-

rosyhdistelmä saapuu kuormaa purkamaan Pouttu Oy:n Kannuksen teurastamolle. Mikko Järvelän ajovuoro päättyi iltakymmeneltä. Pajalanmäen omalla terminaalilla Kaustisella tapahtuneessa vahdinvaihdossa Actroksen ratin taakse asettui Ilkka Järvelä, yllättävää kyllä ”talossa nuorempi” kuin poikansa Mikko.

Mutta suoritealakohtainen osaaminen on samaa korkeaa tasoa. Yhdistelmä taittuu siististi Poutun vastaanottonavetan laituriiin. Alkaa kuorman purkaus, karsina kerralla edeten, ensin kolme takimmaista, sitten keskimmäiset ja viimeksi etummaiset.

Sen jälkeen onkin vuorossa tämän suoritealan ikävin ja raskain vaihe, kuljetusvälineen huolellinen pesu sisältä ja päältä kuumalla vedellä. Edellisenä aamuna vielä niin kiiltävä ajoneuvo on työvuoron aikana saanut sisuksiinsa ja kylkiinsä työn jäljet. Siat eivät tunnetusti ole sisäsiistejä, eivätkä kaikki Pohjanmaan tilustiet suinkaan ole kestopäällystettyjä.

Vie oman aikansa ennen kuin perävaunun kaikki yhdeksän karsinaa kattoineen, seinineen ja latioineen on jynssätty. Onneksi lika irta-aa suhteellisen helposti tälle

kuljetusmuodolle parhaaksi osoittautuneesta lattiapinnoitteesta eli ”turkkilevystä”.

Silti Ilkka on pesuvedestä ja hiestä läpimärkä, kun työ on tehty. Vielä on edessä puhtaiden kuivikkeiden levittäminen karsinoiden lattioille ja kuormaustasojen ”ajo” omille korkeuksilleen seuraavan aamun kuormausta odottamaan.

Aamun jo sarastaessa Ilkka kurvaa takaisin Kaustisen terminaalille, missä tuiki tarpeellinen ikilämmin sauna odottaa, sian ominaishaju on sitkeänsorttista. Ja sitten onkin edessä uusi työpäivä, talon periaatteita noudattaen tiukasti työ-, ajo- ja lepoaika-säädösten rajoissa.

Yli 400 000 euron arvoisen sikarekka ei jouda seisomaan. Se on jatkuvassa liikkeessä, mikä numeerisesti ilmaistuna vaatii 3,5 kuljettajan säännöllisen työpäivän. Tätä kirjoitettaessa eli runsaassa vuodessa yhdistelmän mittariin on kertynyt pyöreästi 220 000 kilometriä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että yhdistelmällä on sen koko läntisen Suomen kattavalla liikennealueella tuona aikana rahdattu noin 75 000 sikaa Kannuksen ja Nurmon teurastamoille.

Joulu on pelastettu. ■



– Sitähän se kuvaa mitä me kuljetamme, sikoja ja kalaa, Olli Paavola naureskellen toteaa yrityksen liiketunnusta esitellessään.

## En grön höst för trafiken

**T**rycket speciellt gentemot vägtrafiken börjar hopa sig på grund av att nya EU-föreskrifter ges ut på löpande band. Samtidigt förbereder man här i hemlandet både en energi- och klimatredovisning på kort sikt och en miljöstrategi på långt sikt. Alldeles säkert är att man även i dessa fall tar ställning till trafikens andel beträffande energibruk och emissioner. Vi intressebevakare är nu till fullo sysselsatta av att påminna förberedarna om hur det alltid lönar sig att ha en lämplig hemmaportion kall is redo att lägga i hatten när så behövs.

I juli utfärdade EU-kommissionen sitt förslag om ett omfattande grönpaket för trafiken. Paketet består av en redogörelse som behandlar miljövänlig trafik, ett sammandrag om tidigare verkställda åtgärder samt en modell om hur trafikens externa kostnader kan sammanslås med vägavgifter och helt allmänt i prissättningen. Därutöver ingår i paketet ett förändringsförslag angående direktivet om den tunga trafikens väg- och bruksavgifter samt dryftning om hur järnvägsbullret kunde minskas. Tunga grejer som ännu förutsätter massor med resonemang då de vidareförädlas till praktiska åtgärder och detaljerade föreskrifter. Detta berör visserligen alla trafikformer, men de första takterna slås igen på landsvägarna.

Målsättningarna i de föreslagna åtgärderna är strama. Enligt dem strävar man till att minska de tunga godstransportfordonens koldioxid-, kväveoxid- och svavelutsläpp med 6-8 procent på årlig nivå. Om detta lyckas, är

det för trafikens del helt möjligt att nå målsättningarna i det energi- och miljöpaketet EU utfärdade senaste vår. Åtminstone landsvägslogistiken har då skött sin andel.

All ära åt redan genomfört förberedelsearbete, nu är tiden inne för praktiska åtgärder. En detalj måste dock tillägnas kristallklara tankar. Miljöåtgärderna får inte leda till att man återkallar EU:s redan en gång förkastade trafikpolitik som ju gick ut på att man favoriserar vissa trafikformer på de övrigas bekostnad. Alla trafikformer måste beaktas på ett likvärt sätt och så att vidareutvecklingen av styrkorna i respektive form tilldelas stöd. Tiden för olika korssubventioner och vägtransporternas diskriminering är definitivt förbi. Transportbranschens miljöåtgärder borde också äntligen tilldelas åtminstone snaskmorötter via statsbudgeten.

SKAL är redo att aktivt inpräglade principer om energieffektivitet i transportbranschen. Åt våra medlemmar och samarbetskretsars anordnar vi i början av september i Jyväskylä det första riksomfattande evenemanget med landsvägstransporternas energieffektivitet som tema. Utbudet där består av ett omfattande urval information, produkter och tjänster anknutna till miljö och effektiv energiekonomi i företagen. Samtidigt inleds verksamheten i klubben "En liter om dagen", vilket beskrivs närmare i denna tidning. Hela medlemskåren inbjuds härmed att ansluta sig till den nya externa företagsbildens klubb.

*Pasi Moisio*

VD:n har ordet

## Sabotage, överkommisarie Seppä!

**I** år har det förflutit 100 år från författaren Mika Waltaris födelse. I jubileumsårets stämning inspirerades jag att rubricera denna spalt i stil med en av de mest kända filmerna om kommissarie Palmu. Och så var det slut med den glädjen, det förekommer redan sabotage i överskott. Med sabotage hänvisar jag till det olagliga cabotage som efter senaste vår helt slitit sig ur händerna och med överkommisarie Seppä vill jag hänvisa till vår polismyndighet till vars tjänsteplikter det hör att stoppa olaglig cabotage.

Det var inte många som vid årets början hade uppfattning om i vilken omfattning utländska lastbilar omedelbart kilar sig in på den finska transportmarknaden om dörren bara ställs på glänt. Men vid första maj öppnades dörren helt, då staten ensidigt gjorde det möjligt att lastbilar från Polen och de övriga nya EU-länderna kunde börja utföra tillfälliga transporter på vår interna transportmarknad.

Och tillfället gjorde att bovarna dök upp. Under sommarens lopp har man med egna ögon kunnat skåda hur lastbilar från Polen, Baltikum och övriga nya medlemsländer – till och med från Rumänien och Bulgarien – i rikligt antal rullat på våra vägar. Och det har definitivt inte varit fråga om någon internationell godstrafik eller något veckobesök. Anläggningsfordon transporterar tämligen sällan grus från östra Europa till Finland.

Jag skulle inte ha mage att vara direktör i ett sådant finskt kundföretag som utan förbehåll begagnar olagliga transporttjänster genom att utnyttja eventuella kryphål i kontrollen. Förklaringar ges nog. Morenia Oy, som sys-selsatte estländare vid grustransporterna i Talvivaara, vädjar till att företaget trots ihärdig eftersträvan inte kunde finna finskt materiel i tillräcklig

mängd. Det är svårt att tro detta, eftersom Morenia till råga på allt försvarar bruket av estländare genom att vädja till tolkningsvårigheterna av EU-bestämmelserna.

Varför ingriper inte myndigheterna? Polisen fördröjer och vädjar till brist på spelregler och tolkningsvårigheter av de EU-bestämmelser som berör tillfälligt cabotagetrafik. Förklaringarna är inte goda nog. Kommissionen har i sina linjedragningar redan fastställt att tillfällighet betyder en vecka under vilken tre transportuppdrag får utföras – därefter måste landet lämnas. Och det är inte heller tillåtet att man bara kommer till Finland för att här bedriva cabotage. Orsaken till att man anländer måste vara en import- eller exporttransport. Både EU-parlamentet och ministerrådet har redan godkänt kommissionens definiering av cabotage, några tolkningsvårigheter angående EU:s tillfällighetsdefiniering existerar alltså inte längre.

Då det inte fanns möjlighet till några andra alternativ, lämnade SKAL Uleåborgs län rf vid början av juli åt polisen in brottsanmälan beträffande de estniska lastbilarnas olagliga cabotage i Talvivaara. Det påstås att värmeböljan i juli och det stora antalet inlämnade mål fördröjt undersökningsförfarandet. Det torde nu påbörjas i september. Vi ser fram emot att man faktiskt ingriper i transporterna förrän gärningsmännen lämnat landet.

Detta enskilda exempel är inte det enda. Man överväger brottsanmälan också på andra orter i Finland. Vi hoppas att myndigheterna skrider till verket så fort som möjligt och att saken tas på allvar. Vi tål nog cabotage men inte sabotage.

*Iiro Lehtonen*

## AKE:s faktureringsavtal

# Bekymmerfri betalning av fordonsskatter

Genom att med Fordonsförvaltningscentralen AKE uppgöra avtal om betalning av fordonsskatterna, kan företag med fler än fem fordon underlätta sin administration genom att betalningen av skatter sker tidsmässigt mera utjämnat.



Kari Haikkola har bara positivt att säga om AKE:s faktureringsavtal som medför nytta åt bägge parterna genom att minska byråkratin.

Enligt honom har systemet lämpat sig synnerligen bra för företaget. Avtalet uppgörs för företagets hela fordonssflotta. Alla skatter faktureras på efterhand i faktureringsperioder på 1-6 månader med enda faktura som företaget får per e-post i form av ett pdf-dokument.

Fakturan omfattar alla de nyregistreringar, bruksavskrivningar och ibruktagan-

den samt fordonssinköp och -försäljningar som skett i företaget under loppet av respektive tidsperiod. Av fakturan framgår detaljerade uppgifter om företagets alla fordon och respektive fordonsskatter per dag som därmed kan fokuseras på önskad räkenskapsperiod.

– Vi får varje månad en elektronisk, till sin summa likvärdig faktura. Tidigare hopades betalningen av skatterna till slutdelen av året på grund av att också fordonshandeln oftast sker då. Summorna blev ansevärliga och om man betalade i rater, kunde antalet fakturor stiga ända upp till 36 per år. Som råga på allt var tilläggsavgifterna för betalningen i rater. Detta faktureringsavtal sparar både pengar och tid och minskar bekymren, konstaterar Kari Haikkola.

– Kunderna kontakter oss både per e-post och telefon då de vill ha närmare upplysningar. De flesta frågorna berör meddelandena om uteblivna betalningar vilka ofta tolkas som fakturor. Åt våra kunder inom systemet för faktureringsavtal skickas varje söndag ett meddelande om uteblivna betalningar. Av meddelandet framgår om någon av fordonets tidigare ägare inte betalt fordonsskatten eller den hotar att förfalla, säger **Reetta Kangas** som sköter faktureringsavtalen vid AKE-byrån i Helsingfors.

Kunderna får också AKE:s kundtidning och information om olika fortbildningsevenemang.

Närmare information om faktureringsavtalen finns vid AKE:s webbadress [www.ake.fi/ajoneuvovero](http://www.ake.fi/ajoneuvovero). Det går också att ringa upp Reetta Kangas eller **Samuel Acs** på avtalskundernas "heta linje", numret är 020 696 326. ■



ULLA ESKELINEN

– Jag ingick faktureringsavtal genast då jag såg en annons om detta. Jag minns inte längre var jag såg den och jag var också tvungen att kolla i avtalet att

det togs i bruk redan i april 2004, berättar **Kari Haikkola**, VD för Manner-Kuljetus Oy, ett företag som producerar dragbilstjänster åt Itella Abp.



Reetta Kangas med kollegan Samuel Acs betjänar vid AKE i ärenden som berör faktureringsavtal.

# Ilmarinen svarar på frågor angående FöPL-försäkring och pension

## Varför har jag ännu inte fått utdraget om arbetspension? Framgår också min beräknade pension av utdraget?

■ Ilmarinen skickar utdragen om arbetspension per post i partier med födelseåren som grund. De yngsta åldersklasserna har redan fått utdragen för kontroll av respektive uppgifter angående arbetsförhållanden inom den privata sektorn och företagarverksamhet. Alla de som bedrivit företagsverksamhet eller varit anställda hos en privat arbetsgivare, får sina utdrag senast vid slutet av oktober.

Med tillgängliga uppgifter om sysselsättning som grund ger utdraget information om den pension som införtjänats fram till slutet av år 2007. Åt varje företagare som omfattas av FöPL, har Ilmarinen dessutom beräknat värdet av den kommande ålderdomspensionen, som personen i fråga skulle få om han/hon pensioneras vid åldern 63, 65 eller 68 år. Utgångsläget för kalkyleringen är att det aktiva arbetslivet fortsätter med nuvarande inkomstnivå ända fram till pensioneringen. På detta sätt kan företagaren se huruvida arbetsinkomsten motsvarat arbetsinslaget och får därmed möjlighet att korrigera värdet av arbetsinkomsten om den inte ligger på tillräcklig nivå. Åt anställda i arbetsförhållande har värdet för ålderdomspensionen uträknats bara för personer äldre än 50 år.

Även om Du ännu inte fått utdraget om arbetspension i tryckt form, kan Du som Ilmarinens kund kolla Ditt utdrag i webben vid Ilmarinens tjänst för utdrag om arbetspension. Där kan Du också räkna ut värdet av Din ålderdomspension. Du loggar in i tjänsten medels Dina personliga signum och lösenord för webbanktjänster.

## Tidtabellen för postning av Ilmarinens utdrag om arbetspension

### Födelseår

Finskspråkiga	Tid för postning
• 1939–1954	Oktober
• 1955–1967	September
• 1968–1972	Augusti
• 1973–1980	Juli
• 1981–1989	Juni

### Svenskspråkiga

• 1939–1965	September
• 1966–1989	Oktober

## Hur skall man gå till väga om man inte kan betala FöPL-premien då den förfaller månadens 20 dag?

■ Om svårigheter förkommer beträffande betalningen av FöPL-premierna, är det rekommendabelt att man kontaktar försäkringsbolaget redan i god tid före förfallodagen. Då svårigheter med betalningen uppstår, kan pensionsbolaget visa flexibilitet. Det lättaste sättet för erhållande av betalningstid är att ringa upp kundtjänsten för att med den göra upp en betalningsplan. Företagaren kan också själv göra en betalningsplan i webbens Försäkringstjänst, i vilken man loggar in medels personliga signum och lösenord för webbanktjänster.

Det är också möjligt att ändra premiernas förfallomånader. Försäkringsvillkoren begränsar dock möjligheten att fram-

skjuta betalningen av premierna till den senare delen av året. Minst hälften av premierna skall förfalla före augusti.

Om premien inte betalats senast på förfallodagen eller om någon betalningsplan inte uppgjorts, skickas en betalningsuppmanelse månaden efter förfallomånaden. För försenad betalning uppbärs alltid förseningsränta från förfallodagen till den dag då betalning skett. I år är förseningsräntan 11,5 %.

## Är den införtjänade pensionen slutgiltig om jag vid 60 års ålder slutar arbeta?

■ Arbetspensionen införtjänas genom förvärvsarbete. Om Du inte arbetar efter att Du fyllt 60 år, införtjänas inte längre någon pension. Även om pensioneringen uppskjuts, beviljas inte längre någon sk. uppskjutningsförhöjning. Dylig förhöjning beviljas bara i de fall då pensioneringen sker efter att man fyllt 68 år.

Om Du trots allt är arbetsförmögen och därmed berättigad till pension för arbetsförmögenhet, inräknas i pensionen den sk. andelen för pension för kommande tid. Denna "kommande tid" utgörs av den tid som infaller mellan begynnelseåret för pension för arbetsförmögenhet och slutet av den månad då man fyller 63 år. För att denna tid skulle kunna inräknas i pensionen, måste förvärvsinkomst ha förekommit i separat fastsällt värde under minst 10 år före arbetsförmögenheten.

På värdet av arbetspensionen inverkar också till inkomsterna proportionerade övriga förmåner såsom dagtraktamenten som utbetalats på grund av arbetslöshet eller sjukförsäkring samt ersättningar av inkomstförluster ersatta från trafik- eller olycksförsäkringar.

## Har jag möjlighet att i någon grad bedriva företagsverksamhet då jag pensionerats på grund av arbetsförmögenhet? Måste den pensionerade betala pensionspremier?

■ En företagare vars arbetsförmåga på grund av sjukdom varit nedsatt i minst ett års tid, kan beviljas pension för arbetsförmögenhet. Om Du beviljats full pension för arbetsförmögenhet, får Du under pensioneringen förtjäna högst 40 % av den förvärvsinkomst som utgör grunden för Din pension.

Person som beviljats partiell pension för arbetsförmögenhet får förtjäna högst 60 % av den förvärvsinkomst som utgör grunden för pensionen. Av pensionsbeslutet framgår vilka förvärvsgränserna är. Den pensionerade är skyldig att åt pensionsbolaget ange sitt eventuella förvärvsarbete.

För det förvärvsarbete eller företagsverksamhet den pensionerade under pensioneringen bedriver, men före man fyllt 68 år, måste försäkring tecknas. För arbete som bedrivs på sidan om pensionen införtjänas 1,5 % i pension uträknat av de årliga inkomsterna. Endast för den företagsverksamhet som bedrivs på sidan om företagarens ålderdomspension, är det möjligt att teckna frivillig försäkring.

Ny pension som införtjänats på sidan om pension för arbetsförmögenhet beviljas på ansökan då åldern för ålderdomspension uppnåtts. Pension som införtjänats på sidan om ålderdomspension beviljas efter att man fyllt 68 år.

Närmare information: [www.ilmarinen.fi](http://www.ilmarinen.fi); pensions- och försäkringsärenden, tfn 010 195 000. ■

## • Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter •

## Lagen om alkolås trädde i kraft

Lagen om alkolås trädde i kraft vid början av juli. Verksamheten som inleddes experimentmässigt år 2005 blir alltså nu bestående.

Bevakningen av rätt att framföra bil pågår i ett till tre år beroende på domstolens beslut. Polisen har dock rätt att bringa bevakad rätt att framföra bil i gällande kraft redan före domstolsförhandling. Bruk av alkolås inverkar inte på de straff som utfärdas för rattfylleri.

## Reflexmarkeringar på lastbilar och släpvagnar

Nya tunga lastbilar och släpvagnar skall från 10.7.2011 förses men reflekterande konturmarkeringar. Med detta krav som grundar sig på ett EU-direktiv förbättras fordonens synlighet vid mörker.

Kommunikationsministeriets förordning trädde i kraft vid början av juli och berör nya tunga lastbilar och släpvagnar som tas i bruk för första gången. Lastbilar vars bruttovikt överskrider 7,5 ton och släpvagnar vars bruttovikt överskrider 3,5 ton skall förses med enhetlig konturmarkering baktill och partiell markering på sidorna.

Kravet om reflekterande konturmarkering baktill berör fordon vars bredd är större än 2,1 meter. Tung lastbilar och släpvagnar som är längre än 6,0 meter skall förses med konturmarkering på sidorna.

## Kuljetusala.com lyckades över förväntningarna

Kuljetusala.com Road Show besökte under sin första verksamhetsperiod totalt 40 orter och nådde kontakt med över 12 000 unga. Enligt en förhandsforskning är det överlägset de ungas eget intresse som inverkar på valet av studieform efter grundskolan. Både de unga och studieledarna anser att den näst viktigaste faktorn är föräldrarnas rekommendation eller vägledning.

Vid forskningen bad med de unga att värdera transportbranschens yrken medels åtta adjektivmotsvarigheter. Ungdomen ansåg att yrkena inom transportbranschen är relativt urbana, tunga och självständiga. Gammalmodiga är de inte och någon "ADB-fattighet" förekommer inte. Datatekniken ingår som en anseelig faktor i godstransporterna.

Enligt uppgifter angivna av undervisningsministeriet sökte 56 800 unga yrkesorienterad studieplats i år, vilket är 3 500 fler än året innan. Antalet sökande ökade mest vid teknik och trafik.



## Be on top of your business



## TX-MAX, älykäs on-board tietokone

Asiakkaitten maksimaalinen palveleminen ja voittomarginaalien optimointi on nykyisin kaikkien kuljetus- ja logistiikkayhtiöiden tärkein tavoite. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Transics on kehittänyt TX-MAX:n. Nokkela työkalu, joka auttaa sinua ja kuljettajia etenemään matkalla menestykselliseen tulevaisuuteen. Sen käyttäjäystävällisen kosketusruudun ja intuitiivisten säätimien ansiosta TX-MAX on arvostettu apukuski jokaiselle kuljettajalle. Älykäs on-board tietokone auttaa kuljettajia päivittäisissä raportointitehtävissä, viestinnässä, ajo- ja lepoaikojen hallinnassa ja niiden kunnioittamisessa, ja kaiken tämän lisäksi se antaa virheetöntä navigointiapua. Läheisessä yhteistyössä tukipisteen TX-CONNECT:iin, TX-MAX tarjoaa täydellisen ratkaisun kuljetuskaluston edulliseen ja tehokkaaseen hallintaan. Se on helppo integroida jo olemassa olevaan kuljetuksen hallintaohjelmistoon. Muista pysyä 'liiketoimintasi huipulla'.



# Transics®

**TRANSICS INTERNATIONAL**

Ter Waarde 91 - 8900 Ieper - Belgia  
Puh. +32 (0)57 34 61 71 - Telekopio +32 (0)57 34 61 70  
www.transics.com - info@transics.com

**Onnittelemme 15.9.–12.10.2008**

**80 VUOTTA**

14.8.	Vatanen, Olavi	Joensuu
	<i>Myöhästyneet onnitellut</i>	
28.8.	Tuupainen, Jouko	Liperi
	<i>Myöhästyneet onnitellut</i>	
21.9.	Peltola, Reino	Helsinki
23.9.	Houkka, Arvi	Forssa
28.9.	Meri, Mikko	Porras

**75 VUOTTA**

9.8.	Raaska, Onni	Keuruu
	<i>Myöhästyneet onnitellut</i>	
16.9.	Vainio, Hemmi	Jokioinen
21.9.	Tamminen, Eino	Tampere
28.9.	Karunen, Mikko	Punkalaidun

**70 VUOTTA**

24.8.	Nevalainen, Matti	Liekka
	<i>Myöhästyneet onnitellut</i>	
14.9.	Koponen, Eelis	Liperi
15.9.	Toikka, Taisto	Anjalankoski
23.9.	Lammi, Olavi	Valkeakoski
1.10.	Koskinen, Mikko	Koitti
3.10.	Holmberg, Karl-Anders	Helsinki

**60 VUOTTA**

31.8.	Takanen, Jorma	Sievi
	<i>Myöhästyneet onnitellut</i>	
5.9.	Tuisku, Pentti	Vantaa
	<i>Myöhästyneet onnitellut</i>	
20.9.	Uunila, Pertti	Tampere
23.9.	Lehikoinen, Teuvo	Liekka
23.9.	Mäkinen, Teuvo	Lohja
28.9.	Moisio, Raimo	Kangasala
30.9.	Hietala, Raimo	Oulunsalo



7.10.	Koskela, Esa	Ruovesi
7.10.	Koskiniemi, Tuomo	Parkano
8.10.	Silén, Seppo	Lohja as

**50 VUOTTA**

15.9.	Niskanen, Paavo	Espoo
16.9.	Hilli, Kai	Ivalo
21.9.	Lassila, Markku	Ruona
21.9.	Westerlund, Tom	Vantaa
22.9.	Ylönen, Hannu	Naarajärvi
25.9.	Peräaho, Arto	Loimaa kk
25.9.	Mönkö, Tapani	Iittala
27.9.	Komulainen, Rauno	Oulu
27.9.	Sivonen, Veli	Lohja
28.9.	Aalto, Seppo	Haapavesi
29.9.	Isotalo, Juhani	Nousiainen
30.9.	Hölsä, Arvo	Helsinki
30.9.	Käkelä, Pekka	Aikkila
4.10.	Nurminen, Ismo	Kauttua
5.10.	Pahkakangas, Tapio	Evijärvi
6.10.	Siimes, Konstantin	Loviisa
7.10.	Takala, Juha	Pori
11.10.	Helistö, Esko	Lautiosaari
11.10.	Taskinen, Mikko	Karhula
12.10.	Ollila, Pauli	Rautionsaari
12.10.	Puharinen, Jukka	Kulho

Merkkipäiväpalstan pitäminen Kuljetusyrittäjä-lehdessä perustuu Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenrekisteriin. Rekisterissä ovat liikenteestä vastaavien johtajien ja veteraanijäsenten syntymäajat. Palstalla julkaistaan ilman eri pyyntöä rekisterissä mukana olevien 50-, 60- ja 70-vuotiaiden henkilöjäsenten syntymäpäivät sekä yli 70-vuotiaiden syntymäpäivät 5-vuotisportain. Henkilö, jonka syntymäpäivätiedot tulisi tänään periaatteen mukaan julkaisemaan lehdessä, voi halutessaan kieltää julkaisemisen ilmoittamalla siitä kaksi kuukautta ennen merkkipäivää Ulla Eskeliselle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnitella jäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.



**Kuolleita**

Pitkäaikainen jäsenemme  
**Pentti Ahola**

s. 9.6.1929  
k. 16.8.2008

Muistoa kunnioittaen  
Helsingin Kuljetusyrittäjät ry

**Kaarlo Koskinen**

s. 19.3.1921  
k. 21.5.2008

Muistoa kunnioittaen  
HKAL ry:n  
Veteraanien Kerho

**Timo Lahma**

s. 3.1.1942  
k. 13.6.2008

Muistoa kunnioittaen  
Urjalan Seudun  
Ammattiautoilijat ry  
Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry  
Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen  
Kuljetusyrittäjät USL ry

**Markku Merisalo**

s. 20.7.1959  
k. 20.4.2008

Muistoa kunnioittaen  
Porin Kuorma-autoilijat ry



**Eero Matti Viljanen**

s. 12.2.1931  
k. 20.5.2008

Muistoa kunnioittaen  
Kauhajoen Ammattiautoilijat ry

**Eino Pensasto**

s. 6.10.1917  
k. 17.7.2008

Muistoa kunnioittaen  
HKAL ry:n  
Veteraanien Kerho