

Aloite nro 1

Ajokorttikoulutukseen erikoiskuljetusosio

Esitämme jäsenyrityksemme, Huolintalinja Oy:n aloitteesta, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyisi toimenpiteisiin, joilla ajokorttikoulutukseen otettaisiin mukaan osio, jossa painotetaan/tiedotetaan erikoiskuljetuksista.

Pidämme tärkeänä, että jo autokoulussa kerrotaan ja käydään läpi asioita, jotka liittyvät erikoiskuljetuksiin. Käytäntö on osoittanut, että tietoa tarvitaan siitä, mitä tarkoittaa erikoiskuljetus, mitä tulee tehdä tai miten toimia kun tiellä kohtaa erikoiskuljetuksen. Mielestämme se, että osattaisiin hyvissä ajoin ennakoida liikenteen muutoksia, parantaa osaltaan myös liikenneturvallisuutta.

Saariselällä 21.3.2009

Lapin Liikenneyritykset ry

Kari Kähkönen
puheenjohtaja

Hallituksen lausunto:

Ajokorttikoulutus Suomessa perustuu EY:n direktiiveihin 91/439/ETY, 2000/56/EY ja 2008/65/EY, joiden pohjalta Ajoneuvohallintokeskus vahvistaa opetussuunnitelmat. Autonkuljettajan on koulutuksen jälkeen mm. kyettävä tunnistamaan liikenteen vaaratilanteet ja arvioimaan niiden vakavuus.

Erikoiskuljetukset poikkeavat muusta liikenteestä mm. suurimpien sallittujen mittojen, muuta liikennettä alhaisemman ajonopeuden ja varoitusautojen käytön vuoksi. Poikkeamien aiheuttamia vaaratilanteita voidaan ehkäistä, jos jo ajokorttikoulutuksessa direktiivin tavoitteiden mukaisesti tuoda esiin ko. kuljetusten erityispiirteitä.

Hallitus kannattaa aloitetta ja esittää, että SKAL:n toimisto ryhtyy toimenpiteisiin ajokorttikoulutuksen kehittämiseksi siten, että opetussuunnitelmissa otetaan huomioon erikoiskuljetukset ja niiden erityispiirteet.

Liittokokous:

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

Aloitteesta on käynnistetty neuvottelut Autokoululiiton kanssa. Asian tärkeys tiedostetaan, mutta muutoksia opetusohjelmiin on vaikea saada.

Aloite nro 2**Liikenneyrittäjäkoulutusta Rovaniemelle**

Esitämme liittokokoukselle jäsenyhdistyksemme Enontekiön Ammattiautoilijat ry:n ja jäsenyrityksemme Huolintalinja Oy:n aloitteista, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyisi tarvittaviin toimenpiteisiin liikenneyrittäjäkoulutuksen järjestämiseksi Rovaniemelle. Lisäksi esitämme, että liikenneyrittäjäkoulutukseen tai näyttökokeeseen hakeutuvan henkilön pääsyaatimuksiin lisättäisiin vaatimus voimassaolevasta BC-luokan ajokortista.

Lapissa yrittäjäkurseille osallistuminen on pitkien etäisyyksien johdosta vaikeaa. Yrittäjäkurssin kustannukset kasvavat ja se vaikuttaa myös osallistumishalukkuuteen. Toimivien kuljetusyrittäjien keski-ikä on jo huomattavan korkea ja uusien yrittäjien saaminen alalle vaikeutuu entisestään. Pohjoisin kurssipaikka, jossa kurssijärjestelyissä on mukana myös SKAL, on Oulussa. Pidämme tärkeänä, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n toimesta tavaraliikenteen yrittäjäkurssi järjestetään myös Rovaniemellä.

Liikenneyrittäjäkoulutuksen pääsyaatimuksena tulisi olla BC-luokan ajokorttivaatimus. Usein liikenneyrittäjäkoulutuksessa käydään vain siksi, että voidaan toimia liikenteestä vastaavana johtajana. Mielestämme henkilöllä, jolla ei ole kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia, ei ole riittävän selkeää näkemystä tavaraliikenteestä.

Saariselällä 21.3.2009

Lapin Liikenneyrittäjät ry

Kari Kähkönen
puheenjohtaja

Hallituksen lausunto:

Liikenneluvan saamiseksi on luvanhakijan täytettävä kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (21.07.2006/693) 4 luvun 8 §:n 1 mom. mukaiset edellytykset. Liikenteen harjoittamista koskeva lupa on myönnettävä hakijalle, joka on hyvämaineinen, oikeustoimikelpoinen ja vakava-rainen sekä saanut ammattitaidosta Ajoneuvohallintokeskuksen myöntämän todistuksen.

Liikenneluvan hakemisessa vaadittavan ammattitaidon osoittaminen edellyttää uusilta luvanhakijoilta käytännössä 140 opetustuntia kestävästä tavaraliikenteen yrittäjäkurssin suorittamisesta. Kyseisen koulutuksen järjestäminen on luvanvaraista toimintaa jonka järjestämisestä, valvonnasta sekä koulutuslupien myöntämisestä ja peruuttamisesta on säädetty maantieliikenteen liikenneyrittäjäkoulutuksesta annetussa laissa (21.07.2006/694). Liikenneyrittäjäkoulutusluvat myöntää kyseisen

lain nojalla Ajoneuvohallintokeskus joka hyväksyy kurssiohjelmat ja opetussuunnitelmat, tarkistaa koulutuksessa käytettävän materiaalin sekä valvoo liikenneyrittäjäkoulutuksen järjestämistä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:lle on myönnetty 1.9.2006 tavaraliikenteen yrittäjäkurssien järjestämiseen vaadittavat koulutusluvut. Liikenneyrittäjäkoulutuksen järjestämiseen vaadittavat koulutusluvut on mahdollista peruuttaa mikäli luvanhaltija jättää ilman hyväksyttävää syytä järjestämättä Ajoneuvohallintokeskukselle ilmoittamiaan kursseja. Ajoneuvohallintokeskuksen koulutusluvan haltijoille antaman ilmoituksen mukaan tämä merkitsee käytännössä kahden liikennelupakurssin peruuttamista viisi vuotta kestäväen lupakauden aikana.

SKAL järjestää vuodessa kymmenen tavaraliikenteen yrittäjäkurssia joista kuusi Helsingissä, kaksi Kuusankoskella sekä kaksi Turussa. SKAL harjoittaa taloudellista yhteistyötä myös Hämeenlinnassa, Valkeakoskella, Huittisissa, Lappeenrannassa, Kuopiossa, Seinäjoella, Oulussa ja Pietarsaaressa kursseja järjestävien yhteistyöoppilaitosten kanssa. Kyseisillä paikkakunnilla järjestetään vuodessa kolmetoista tavaraliikenteen yrittäjäkurssia. Ajoneuvohallintokeskuksen myöntämät koulutusluvut on näillä paikkakunnilla myönnetty kuntayhtymien omistamille oppilaitoksille.

SKAL on 1.9.2006 alkaneen lupakauden aikana jättänyt tähän mennessä järjestämättä yhden tavaraliikenteen yrittäjäkurssin osanottajien puutteen johdosta. Ajoneuvohallintokeskukselle järjestettäväksi ilmoitettujen kurssien peruuntuminen sekä niiden synnyttämä koulutuslupien mahdollinen peruuttaminen lienee ollut keskeisin syy siihen, ettei aloitteen tekijän ilmoittamalle talousalueelle ole ilmaantunut halukkaita kurssin järjestäjiä. Oulu on jäänyt tällöin pohjoisimmaksi kurssipaikaksi, jossa kurssijärjestelyissä on mukana myös SKAL.

Tavaraliikenteen yrittäjäkurssien järjestämiseen tarvittavien koulutuslupiensa säilyttämiseksi haluaa SKAL luonnollisesti ilmoittaa Ajoneuvohallintokeskukselle järjestettäväksi ainoastaan sellaisia kursseja, joita ei jouduta peruuttamaan osanottajien puutteesta johtuen.

Edelliseen perustuen hallitus ei kannata tehtyä aloitetta esitetyssä muodossa. Hallitus kuitenkin edellyttää, että SKAL ryhtyy yhteistyössä aloitteen tehneen yhdistyksen kanssa selvittämään mahdollisuuksia tilauskurssin järjestämiseksi Lapin läänin talousalueella, mikäli sen järjestämiselle pystytään aloitteen tehneen yhdistyksen taholta osoittamaan riittävästi kurssimaksun ennakoon maksaneita osanottajia (15 - 20) kurssin järjestämisestä aiheutuvien kustannusten kattamiseksi.

Liikenneluvan myöntämiselle asetettavat edellytykset on vahvistettu EU-säädöksin. Luvanhaltijan tulee täyttää direktiivillä vahvistetut, yhtäläiset vaatimukset mm. riittävän vakavaraisuuden ja hyvämaineisuuden osalta. Neuvoston direktiivillä (96/26/EY) on myös vahvistettu, että yhden jäsenvaltion alueella hyväksyttävästi suoritettun tavaraliikenteen yrittäjäkurssin tutkinnon kokeen läpäisy oikeuttaa todistuksenhaltijan hakemaan liikennelupaa mistä tahansa toisesta jäsenvaltiosta tutkintotodistusten vastavuoroisen tunnustamisen johdosta. Aloitteessa esitetyn lisävaatimuksen asettaminen BC-luokan ajokorttivaatimuksen osalta ulottuisi tällöin koskemaan ainoastaan yhden yksittäisen jäsenvaltion alueella järjestettävien liikenneyrittäjäkurssien osanottajia asettaen Suomen kansalaiset eriarvoiseen asemaan muista jäsenvaltioista tulevien luvanhakijoiden kanssa.

Aloitteessa esitettyä lisävaatimusta ei pystyttäisi toisaalta ulottamaan lainkaan sellaisiin henkilöihin, jotka ovat oikeutettuja osallistumaan tavaraliikenteen yrittäjäkurssin kokeeseen kurssia suorittamatta. Vaatimus jouduttaisiin ulottamaan myös niihin kurssille tuleviin henkilöihin, jotka ha-

kevat kurssin jälkeen ainoastaan pakettiautoluvan. Aloitteessa esitetty lisävaatimus BC-luokan ajokorttivaatimuksesta kurssille pääsystä synnyttäisi suurella todennäköisyydellä tällöin paineen saada korotettua ilman liikennelupaa harjoitettavan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaispainoa nykyisen lain mukaisesta 2 000 kilosta aina 3 500 kiloon saakka. Edelliseen perustuen hallitus ei puolla aloitteessa esitettyä vaatimusta ajokorttiluokituksen osalta.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta nro: 1:n puheenjohtaja Reijo Mecklin selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa (liite nro 18). Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka mukaan SKAL:n toimiston tulisi selvittää voidaanko direktiivin pohjalta asettaa liikenneluvan myöntämisen ehdoksi B –luokan ajo-oikeus.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus aloitetoimikunnan ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

Liikenneyrittäjäkurssi järjestetään helmikuussa Rovaniemellä jos osanottajia tulee tarpeeksi. Kursseja markkinoidaan Liikenneyrittäjäkurssit 2010 -esitteellä, jota jaetaan alan ammattilehdissä 122 000 kappaletta vuoden 2009 joulukuussa.

Aloite nro 3

Ammattipätevyysdirektiivin mukaisen koulutuksen kustannukset

Jäsenyhdistyksemme Ulvilan Seudun Kuljetusyrittäjät ry:n tekemän esityksen johdosta esitämme Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukselle seuraavan aloitteen:

Ammattipätevyysdirektiivin mukainen jatkokoulutus on ollut käynnissä jo hyvän tovin ja koulutuspäiviä on kertynyt jo jonkin verran. Maassamme on arvion mukaan n. 100 000 henkilöä, jotka tarvitsevat tätä koulutusta viiden vuoden jaksoissa viiden päivän verran. Näistä koulutuksista kustannukset lankeavat nykyisin pääosin yritysten maksettavaksi. Talouden painuttua taantumaan on yritysten kyky lähettää työntekijöitään koulutukseen heikentynyt voimakkaasti ja vaarana on, että vuoden 2014 syyskuussa maassamme ei ole riittävästi kaupallisiin kuljetuksiin tarvittavan ajo-oikeuden omaavia kuljettajia. Näiden syiden vuoksi esitämme, että SKAL ryhtyy seuraaviin toimenpiteisiin:

1. Mikäli työntekijä on saanut työnantajan maksamaa koulutusta ja irtisanoutuu ko. yrityksen palveluksesta alle 6 kk kuluttua koulutuksesta, olisi yrityksellä oikeus periä lopputilistä 50 % korvaus annetun koulutuksen kustannuksista. Koska kyseessä on mitä ilmeisimmin työehtosopimusasia, tulee keskustelut asiasta käynnistää Autoliikenteen Työnantajaliiton kanssa pikaisesti.

2. Jotta voidaan turvata pätevien kuljettajien saatavuus ja kuljetusten sujuvuus myös syksyllä 2014, on viranomaisten ja muiden päättäjien kanssa käynnistettävä vakavat keskustelut siitä, että myös kuljetusala pääsee koulutusavustusten ja vastaavien tukien piiriin.
3. Nykykäytännössä työnantaja maksaa koulutukseen osallistumisen sekä koulutusajalta työehtosopimuksen mukaisen täyden palkan. Työnantajalla tulisi olla mahdollisuus tukea työntekijän omatoimista kouluttautumista työntekijän omalla ajalla. Palkkavelvoitteesta luopuminen antaisi työnantajalle mahdollisuuden tukea työntekijän hakeutumista omatoimisesti direktiivin mukaiseen koulutukseen työajan ulkopuolella, työnantajan kuitenkin osallistuessa koulutuskustannuksiin.

Turussa 1.4.2009

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Teppo Mikkola
puheenjohtaja

Tero Siitonen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Ammattipätevyysdirektiivin mukainen jatkokoulutus C-ajo-oikeuden omaaville käynnistyi Suomessa 10.9.2007. Tämän vuoden maaliskuussa Ajoneuvohallintokeskuksen rekisteröimiä direktiivipäiviä oli käyty yhteensä noin 34.000, hyväksytyjä koulutuspäiviä oli noin 900 ja hyväksytyjä koulutuskeskuksia noin 150. Koulutustarjontaa on runsaasti, mutta tällä vauhdilla vuosista 2013 – 2014 tulee ruuhkaisia. Ammattipätevyyspäivien kokonaismäärä 10.9.2014 mennessä lähentelee sekä tavara- että henkilöliikenne huomioon ottaen puolta miljoonaa, joten nykyisellä koulutustahdilla suurin osa koulutuspäivistä on 2014 käymättä.

Sovellettaessa ammattipätevyysdirektiiviä lainsäädäntöön Suomessa valittiin direktiivin sallima joustava lähestymistapa. Säädöksillä ei määritelty pakollisia osia kuin yksi (ennakoiva ajo), koulutuspäivät voi käydä vapaasti valittavana ajankohtana ja koulutuskeskusten määrää ei rajoitettu. Ammattiliikenteen kannanotot otettiin näiltä osin huomioon varsin kattavasti ja jätettiin alan yrityksille toteutusvastuuta.

Aloitteen kohta 1.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n solmiman koulutussopimuksen 2§:ssä todetaan seuraavaa:

Jos työnantaja antaa tai kustantaa työntekijälle ammattipätevyysdirektiivin (2003/59/EY) mukaista jatkokoulutusta ja työntekijän työsuhde päättyy työntekijästä johtuvasta syystä ennen kuin 4 kuukautta on kulunut koulutuksen antamisesta, työntekijä on velvollinen korvaamaan työnantajalle 50 % hänelle koulutusajalta maksettusta palkasta. Työnantaja saa kuitata tämän lopputilistä.

Aloitteen 1. kohta on ammattipätevyyskoulutuksen osalta jo otettu työehtosopimukseen liittyvässä koulutussopimuksessa huomioon yllä esitetystä 2§:ssä. Ajanjakso tosin sopimuksessa on 4 kuukautta.

Aloitteen kohta 2.

Avustuksia ja tukia pyritään SKAL:n toimistolla seuraamaan ja selvittämään resurssien sallimissa puitteissa. SKAL:n tai SKAL Kustannus Oy:n saaminen avustusten piiriin on erittäin vaikeaa, koska yhdistys tai SKAL Kustannus Oy ei ole opetushallinnon alainen koulutuslaitos. Koulutuspalveluja hyödyntävät jäsenyritykset sen sijaan voivat saada lähinnä projektikohtaista rahoitusta koulutustarpeisiin. Uusimpien avustuspäätösten perusteella laaditaan hakemuksia ESR-rahoituksen saamiseen muun muassa Litra päivässä -hankkeeseen liittyviin SKAL Kustannus Oy:n järjestämiin kuljetajakoulutuksiin.

Aloitteen kohta 3.

Edellä mainitun koulutussopimuksen 2§:ssä todetaan seuraavaa:

Työnantajan antaessa työntekijälle ammatillista koulutusta tai lähettäessä työntekijän hänen ammattiinsa liittyviin koulutustilaisuuksiin, korvataan hänelle koulutuksen aiheuttamat suoranaiset kustannukset ja säännöllisen työajan ansionmenetyks keskituntiansion mukaan laskettuna, ellei ao. työsopimuksessa ole toisin sovittu. Jos koulutus tapahtuu työajan ulkopuolella, korvataan siitä johtuvat suoranaiset kustannukset ja koulutusajalta yksinkertainen taulukkopalkka koulutusaikaa työaikaan lukematta.

Kuten aloitteessakin todetaan, on nykykäytäntö ollut, että työnantaja maksaa koulutukseen osallistumisen ja koulutusajalta työehtosopimuksen mukaisen palkan. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa kustannukset voivat vähentää koulutuksiin osallistumista, minkä seurauksena koulutukset entisestään ruuhkautuvat vuotta 2014 lähestyessä.

Hallitus kannattaa aloitetta ja esittää, että SKAL:n toimisto ryhtyy seuraaviin toimenpiteisiin:

Kohta 1. Selvitetään ALT:n kanssa mahdollisuudet pidentää takaisinkuittausoikeutta kahdella kuukaudella.

Kohta 2. SKAL:n toimisto veloitetaan edelleen seuraamaan kuljetusalan koulutustukien kehitystä ja saatavuutta. Alueorganisaation tulee selvittää mm. TE-keskusten ja jatkossa Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskusten avulla omalla alueellaan jäsenyritysten kiinnostusta ja mahdollisuuksia saada taloudellista tukea yritysکوhtaisiin koulutushankkeisiin, joita järjestö hallinnoisi.

Kohta 3. Selvitetään ALT:n kanssa mahdollisuudet muuttaa koulutussopimusta siten, että työnantajan osuus koulutuskustannuksista kevenisi.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta nro: 1:n puheenjohtaja Reijo Mecklin selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa (liite nro 18). Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka

mukaan SKAL:n toimiston tulisi selvittää voidaanko direktiivin pohjalta asettaa liikenneluvan myöntämisen ehdoksi B –luokan ajo-oikeus.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus aloitetoimikunnan ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

Aloitteessa esitetyt asiat on välittömästi liittokokouksen jälkeen saatettu ALT:n toimitusjohtaja Hannu Parvelan tietoon otettavaksi huomioon TES-neuvotteluissa.

Aloite nro 4

ADR-koulutuksesta palautetta osallistujalle

Esitämme liittokokoukselle, että SKAL ry ryhtyisi toimenpiteisiin, joilla ADR-koulutus ja ajolupakokeet saadaan vastaamaan paremmin alan ja koulutetun tarpeita.

Suomessa henkilö, joka osallistuu ADR-koulutukseen (ADR-Perus-, ADR-Säiliö- ja ADR-Täydennyskoulutus) ei saa tietää, mitä hän on osannut hyvin tai huonosti kokeessa. Tämä ei turvallisuuden kannalta voi olla hyvä malli. Ajoneuvohallintokeskus laatii kokeet, jotka Ajovarman edustaja tulee valvomaan. Kokeen jälkeen koelomake kerätään pois oppilailta. Koulutukseen osallistuvalla kerrotaan ainoastaan onko hän läpäissyt kokeen tai pitääkö se uusia. Koulutuksen pitäjällä on myös erittäin vähän tietoa kokeen sisällöstä. Koekysymykset eivät kovin hyvin vastaa käytännön logistiikkatilanteita.

Monessa EU-valtiossa ADR-koulutuksen toteuttaja pitää myös ADR-ajolupakokeen ja pystyy näin antamaan kokeesta välittömästi palautetta osallistujille. Jokainen joka osallistuu kokeeseen saa tarkasti tietää mitä on opetuksen jälkeen osannut. Koulutetun oikeusturva on tällöin myös kunnossa, koska hän voi tuoda esille mahdolliset epäselvät asiat.

ADR -täydennyskoulutus tulisi lisäksi jakaa kolmeen malliin nykyisen kahden mallin sijasta; ADR -kappaletavara-ajolupaan, ADR -säiliöajolupaan sekä laajaan ADR -ajolupaan, jolla saisi jatkoajoluvan sekä ADR -kappaletavara- että säiliökuljetuksia varten. Tämä malli vastaisi paremmin alan tarpeita.

Helsingissä 8.4.2008

Suomen Säiliöautoliitto ry

Robert Nyman
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Vaarallisten aineiden ajolupakoulutuksesta säädetään Suomessa laissa vaarallisten aineiden kuljetuksesta (2.8.1994/719), asetuksessa vaarallisten aineiden kuljettajien ajoluvasta (23.12.1998/1112) ja liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (21.3.2002/277) muutoksineen. Lainsäädäntö on harmonisoitu EU-lainsäädäntöön.

ADR -ajolupien jakaminen perus- eli kappaletavaralupa- ja säiliöajolupa- ja säiliöajolupa oikeuttaa kuljettamaan kaikkia vaarallisia aineita, on ollut sinänsä Suomessa toimiva järjestelmä. Ongelmia ajolupiin liittyen on ilmennyt kokeen sisällön, kokeesta saatavan palautteen ja kokeen vaikeusasteen osalta.

Pelkästään säiliökuljetuksia suorittavat kuljettajat ovat kokeneet turhauttavaksi opetella kaikkia vaarallisia aineita koskevia asioita – näin siitäkin huolimatta, että suurin osa määräyksistä koskee sekä säiliö- että kappaletavarakuljetuksia. Kokeesta ei ole saanut palautetta. Kokeen vaikeusasteesta kertoo paljon viime vuoden tunnusluvut. Vuonna 2008 peruskurssin käyneistä hylättiin kokeessa 15,1 % ja säiliökurssin käyneistä 15,5 %. Täydennyskurssin käyneistä perusajoluvan omaavista kuljettajista hylättiin 10,1 % ja säiliöajoluvan omaavista 20,2 %.

On tärkeää, että kokeeseen osallistuva saa palautetta onnistumisestaan ajolupakokeesta. Ellei tietoa huonosti ja hyvin menneistä osioista saa, voi pahimmassa tapauksessa ajoluvan haltijalle jäädä vääriä toimintamalleja esimerkiksi onnettomuustilanteisiin.

Tällä hetkellä täydennyskurssin koe vastaa peruskurssin koetta sekä laajuudeltaan että sisällöltään. LVM:n asetuksen mukaan kokeen pitäisi täydennyskurssilla keskittyä uuteen tekniikkaan, lainsäädäntöön ja kuljetettavia aineita koskevaan kehitykseen. Koekysymysten vähimmäismääräksi perusajolupakokeessa on säädetty 30 ja täydennysajolupakokeessa 15. Tästäkin voi päätellä, että täydennyskurssin koetta ei ole tarkoitettu niin vaativaksi kuin se tällä hetkellä on.

SKAL on tuonut edellä kuvattuja ongelmia yhdessä Säiliöautoliiton kanssa toistuvasti esille sekä liikenne- ja viestintäministeriön että Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa käydyissä neuvotteluissa. Neuvottelujen tuloksena vaikeimmat kysymyssarjat on poistettu täydennyskurssin kokeesta.

Hallitus kannattaa aloitetta ja esittää, että SKAL:n toimisto käynnistää toimenpiteet ADR -ajolupakoulutuksen kehittämiseksi siten, että se vastaisi nykyistä paremmin alan tarpeita. Ensimmäisenä tavoitteena on muuttaa koe sellaiseksi, että se erityisesti täydennyskurssilla vastaisi sille lainsäädännössäkin esitettyjä tavoitteita.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta nro 1:n puheenjohtaja Reijo Mecklin selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa (liite nro 18). Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

Aloitteen pohjalta on käyty neuvotteluja AKE:n kanssa ja tuotu asiaa esille sekä LVM:n VAK-neuvottelukunnassa että yleisjaostossa.

Neuvotteluissa on sovittu alustavasti ADR-ajolupasäädöksiä muutettavaksi kansallisesti siten, että vuonna 2011 on mahdollista suorittaa täydennyskurssi, joka oikeuttaa hyväksytyt kokeen jälkeen kuljettamaan vain säiliökuljetuksia. AKE tulee kilpailuttamaan kokeen valvonnan ja ottaa kilpailutuksessa huomioon sen, että kokeesta on saatava palaute.

Koekysymysten julkisuuteen ja kokeen siirtämiseen kouluttajan pidettäväksi ei ole tulossa muutoksia.

Aloite nro 5**Yhteistyön lisääminen valvojan viranomaisen kanssa**

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry esittää liittokokoukselle, että SKAL käynnistää toimenpiteet viranomaisyhteistyön kehittämiseksi. Tarkoitus on parantaa SKAL -organisaation ja viranomaisten, kuten muun muassa poliisi-, tulli- ja työsuojeluviranomaisten sekä satamien, raja-asemien ja tulliasemien välistä yhteistyötä.

Yhteistyön tavoite tulee olla muun muassa liikenteen valvonnan ja sen normiston yhtenäistäminen eri puolla maata, erityisesti satamissa, raja-asemilla, tienvarsitarkastuksissa ja muissa valvontapaikoissa.

Jäsenistömme ja autonkuljettajat kokevat nykytilanteen sekavaksi. Lainsäädäntö on kehittynyt viime vuosina niin nopeaa vauhtia, että alan valvonta ja sen normit mahdollisine toleransseineen vaihtelevat eri puolilla maata tapauskohtaisesti ja valvottavan asian mukaan.

Esimerkkeinä voi mainita kuormien sidonnan, ajo- ja lepoajat sekä erilaiset asiapaperit.

SKAL ja viranomaiset ovat tehneet ja tekevät luonnollisesti edelleen yhteistyötä teeman puitteissa mm. yhteisissä keskustelutilaisuuksissa eri puolilla maata, mutta käytäntö on kirjavaa. USL on ottanut asian esille myös pohjoismaisessa yhteistyössä, johon osallistuvat myös SKAL:n edustajat.

Helsingissä 26.3.2009

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry

Simo Rähä
puheenjohtaja

Antti Seppälä
johtaja

Hallituksen lausunto:

Ajokorttiseuraamusjärjestelmän joustamattomuus ja liikenteen valvonnan epäyhdenmukaiset käytännöt on koettu ammattiliikenteen piirissä ongelmalliseksi ja epäoikeudenmukaiseksi. Ajokieltojärjestelmän kehittämistarve on ollut esillä jo vuoden 2003 liittokokouksessa.

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry ja Lapin Liikenneyrittäjät ry ovat liittokokousaloitteissaan kiinnittäneet huomiota ajokieltojärjestelmän muutostarpeeseen. Esityksissä ehdotetaan siirtymistä seuraamusjärjestelmään, missä liikenne rikkomukset pisteytetään niiden vakavuusasteen mukaan ja rikesakkojen poistamista ajokieltoon johtavien rikkeiden piiristä.

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät – USL ry on puolestaan kiinnittänyt huomiota tarpeeseen saada valtakunnallisesti yhdenmukaistettua nykyisin alueittain vaihteleva valvonta- ja sanktiokäytäntö. Erityisesti kuormien sidontaan liittyvissä tulkintakysymyksissä ja ajo- ja lepoaikojen valvonnassa käytännöt ovat kirjavia.

Nykyisessä järjestelmässä ajokieltoon vaikuttaa lähinnä toistuvien tekojen määrä. Kun ammattiliikenteen harjoittajan toimeentulo on riippuvainen ajo-oikeudesta, on sen menetys, joka samalla tarkoittaa tulojen menetystä, rangaistuksena ammattiliikenteen harjoittajalle huomattavasti ankarampi, kuin mitä se on tavalliselle tienkäyttäjälle.

SKAL on vuoden 2003 liittokokouksesta lähtien johdonmukaisesti kannattanut ajokorttiseuraamusjärjestelmän kehittämistä huomioimaan paremmin liikenne rikkomuksen vakavuusaste ja sen todellinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. SKAL on esittänyt ehdollisen ajokiellon lisäämistä vaihtoehdoksi myös poliisin määräämälle ehdottomalle ajokielolle. Tuomioistuimien voi sille ratkaistavaksi tulevaisuudessa vakavissa liikenne rikkomuksissa jo nykyään määrätä ajokiellon ehdollisena, mikäli yleinen etu ei muuta vaadi ja jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy, eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle.

SKAL on myös painottanut eri viranomaisten suorittaman valvonnan yhdenmukaisuuden tärkeyttä kuljetusalalle. SKAL on laatinut yhdessä Liikkuvan poliisin kanssa mm. kuormansidontakäsikirjan ajoneuvon oikeasta kuormaustavasta ja kuorman varmistamisesta. Lisäksi on SKAL osallistunut aktiivisesti liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa toimivan ajo- ja lepoaikatyöryhmän toimintaan. Asetuksen tulkintakäytännön yhdenmukaistamiseksi työryhmä on laatinut kansalliset ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisohjeet.

Hallitus kannattaa esityksiä ajokorttiseuraamusjärjestelmän kehittämisestä nykyistä oikeudenmukaisemmaksi huomioimalla esim. pisteytysjärjestelmän avulla rikkomusten vakavuusaste suhteessa siitä seuraavaan kokonaisrangaistukseen. Hallitus kannattaa lisäksi ehdollisen ajokiellon käyttöönottoa myös poliisin määräämissä ajokielloissa ammattiliikenteen harjoittajalle ajokiellosta aiheutuvien seuraamusten yhteisvaikutuksen kohtuullistamiseksi.

Hallitus kannattaa viranomaisten tulkintakäytännön yhdenmukaistamista sekä SKAL:n ja liikenteen valvontaa suorittavien eri viranomaisten välisen yhteistyön lisäämistä mm. kuormaamisen ja kuorman varmistamisen, ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisen sekä muiden kuljetusalaan liittyvien sääntöjen ja määräysten osalta.

Hallitus edellyttää, että järjestö laatii tarvittavat aloitteet yhtenäisemmän soveltamis- ja valvontakäytännön aikaansaamiseksi, ja että SKAL sekä alue- ja suoritealayhdistykset vaativat viranomais-tapaamisissaan säännösten yhtenäistä valvontaa ja soveltamista.

Liittokokous:

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

Liikenteen valvonnan yhtenäistämiseksi SKAL –organisaation puitteissa on järjestetty alueellisia ja valtakunnallisia keskustelutilaisuuksia (mm. Helsinki, Jyväskylä), joissa mukana on ollut eri viranomaisia ja joissa tasapuolinen valvontakäytäntö on ollut yksi kantavista teemoista. Erityisesti kabotaasilainsäädännön määräysten tehovalvonta on ollut syksyn painopistealueita.

Liikkuvan Poliisin kanssa mm. kuormansidonta-asia otetaan uudelleen esiin, kun yleiseurooppalainen ajoneuvon oikeaa kuormausta ja kuorman varmistamista koskeva standardi valmistuu.

SKAL on osallistunut aktiivisesti liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa toimivan ajo- ja lepoaikatyöryhmän toimintaan ajo- ja lepoaika-asetuksen tulkintakäytännön yhdenmukaistamiseksi.

Aloite nro 6

Sakotuskäytännön muuttaminen

Esitämme jäsenyhdistyksemme Tornion Kuorma-autoilijat ry:n aloitteesta, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyisi toimenpiteisiin nykyisen sakotuskäytännön muuttamiseksi.

Mielestämme nykyistä sakotuskäytäntöä pitäisi muuttaa siten, että rikesakkoja ei laskettaisi mukaan niihin kolmeen sakkorangaistukseen, joiden jälkeen ajokortti otetaan määräajaksi pois. Rikesakot koostuvat usein pienistä, tahattomista rikkeistä. Ammattikuntamme kokee ajokorttirangastuksen rikesakkojen osalta kohtuuttoman suureksi. Ajokortin pois ottaminen kuukaudeksi tai jopa pitemmäksikin aikaa, aiheuttaa taloudellista ahdinkoa olipa kyseessä yrittäjä tai kuljettaja. Lisäksi erityisesti kuljettajat mahdollisen ajokiellon aikana hakeutuvat helposti muihin ammatteihin.

Saariselällä 21.3.2009

Lapin Liikenneyrittäjät ry

Kari Kähkönen
puheenjohtaja

Hallituksen lausunto:

Hallitus viittaa aloitteesta 5 annettuun lausuntoon.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta nro: 2:n puheenjohtaja Pekka Valtonen selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa (liite nro 19). Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon. Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

SKAL on toimittanut liittokokouksen päätökset tiedoksi LVM:ään ja muutoinkin kiinnittänyt kesän ja syksyn aikana antamissaan lausumissa huomiota ajokorttikorttiseuraamusjärjestelmän kohtuuttomuuteen sekä vaikuttanut yleiseen mielipiteeseen kannattamalla mediassa pisteytysjärjestelmään siirtymistä. SKAL on avustanut kansanedustaja Seurujärveä ajokorttiseuraamusjärjestelmää koskevassa lakialoiteasiassa. LVM:stä saatujen tietojen mukaan ajokorttilainsäädäntöä uudistettaessa myös ajokorttiseuraamusjärjestelmä otetaan käsittelyyn. Alustavien tietojen mukaan tätä koskevan hallituksen esityksen antamista kaavaillaan syksylle 2010. Tätä silmälläpitäen SKAL pyrkii tekemään ajokorttiseuraamusjärjestelmän kehittämiseksi yhteistyötä LVM:n ja Liikkuvan Poliisin edustajien kanssa. Alkusykyksi sovittu yhteistyötapaaminen peruuntui LVM:n aikatauluongelmien vuoksi. Uutta aikaa pyritään löytämään mahdollisimman pian.

Aloite nro 7

Liikenne rikkomusten pisteytysjärjestelmä

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry esittää jäsenyhdistyksensä Kaakon Kuorma-autoilijat ry:n aloitteesta, että liikenne rikkomusjärjestelmää muutettaisiin. Suomen maantieliikenteessä kolme sakkoa saman vuoden aikana tai neljä sakkoa kahden vuoden aikana johtaa aina väliaikaiseen ajo-kieltoon, jonka vähimmäismitta on käytännössä kiristetty kuuteen viikkoon. Tilanne on epäoikeudenmukainen tällä hetkellä ammattikuljettajille, koska heidän toimeentulonsa on riippuvainen ajo-oikeudesta.

Monista Euroopan maista tuttu liikenne rikkomusten pisteytysjärjestelmä, joka huomioisi teon vaarallisuuden, olisi huomattavasti oikeudenmukaisempi järjestelmä ammattikuljettajia kohtaan.

Esitämme, että nykyisistä kolmen ja neljän sakon perusteista luovuttaisiin ja tilalle otettaisiin esim. liikenne rikkomusten pisteytysjärjestelmä myös Suomen maantieliikenteessä.

Imatralla 4.4.2009

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Matti Jaatinen

Eeva-Maija Koponen

puheenjohtaja

toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Hallitus viittaa aloitteesta 5 annettuun lausuntoon.

Liittokokous:

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

SKAL on toimittanut liittokokouksen päätökset tiedoksi LVM:ään ja muutoinkin kiinnittänyt kesän ja syksyn aikana antamissaan lausumissa huomiota ajokorttikorttiseuraamusjärjestelmän kohtuuttomuuteen sekä vaikuttanut yleiseen mielipiteeseen kannattamalla mediassa pisteytysjärjestelmään siirtymistä. SKAL on avustanut kansanedustaja Seurujärveä ajokorttiseuraamusjärjestelmää koskevassa lakialoiteasiassa. LVM:stä saatujen tietojen mukaan ajokorttilainsäädäntöä uudistettaessa myös ajokorttiseuraamusjärjestelmä otetaan käsittelyyn. Alustavien tietojen mukaan tätä koskevan hallituksen esityksen antamista kaavaillaan syksylle 2010. Tätä silmälläpitäen SKAL pyrkii tekemään ajokorttiseuraamusjärjestelmän kehittämiseksi yhteistyötä LVM:n ja Liikkuvan Poliisin edustajien kanssa. Alkusykyksi sovittu yhteistyötapaaminen peruuntui LVM:n aikatauluongelmien vuoksi. Uutta aikaa pyritään löytämään mahdollisimman pian.

Aloite nro 8

Rahdinkuljettajan vastuu sopimussakoissa

Esitämme liittokokoukselle, että SKAL ryhtyy toimenpiteisiin, joilla selvitetään onko rahdinkuljettaja vastuussa kuljetussopimuksessa olevista sopimussakoista.

Tierahdinkuljettajalla on ns. ankara vastuu käännetyllä todistustaakalla tiekuljetussopimuslain (345/1979) mukaan. Tämän ankaran vastuun vastapainoksi rahdinkuljettajalla on oikeus soveltaa enimmäisvastuun rajoituksia ja lyhyitä reklamaatio- ja vanhentumissäännöksiä. Lisäksi tiekuljetussopimuslain 37 §:n mukaan lain säännöksiä rahdinkuljettajan vastuuvapaudesta tai sen rajoittamisesta taikka korvauksen määrästä on sovellettava aina kun rahdinkuljettajalta tai joltakulta, jonka menettelystä hän vastaa, vaaditaan korvausta tavaran katoamisesta, vähentymisestä, vahingoittumisesta taikka luovutuksen viivästyisestä, vaikka kanne ei perustuisikaan kuljetussopimukseen. Tiekuljetussopimuslain 5 §:ssä todetaan, että lain säännökset ovat pakottavia.

Tästä huolimatta kuljetuksenostajat lisäävät nykyisin usein erilaisia sakkosanktioita kuljetussopimukseen. Usein vaaditaan myös korvauksia erilaisista seurannaisvahingoista. Pidämme tarpeellise-

na, että selvitetään rahdinkuljettajan vastuuta tämän kaltaisten vaatimusten osalta ja siihen mahdollisesti liittyvät vakuutustarpeet ja tuotteet.

Helsingissä 8.4.2009

Suomen Säiliöautoliitto ry

Robert Nyman
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Maanteitse tapahtuvaa tavarankuljetusta ja sen vastuuta säännellään tiekuljetussopimuksissa (345/1979). Lain lähtökohta on, että rahdinkuljettaja on vastuussa kuljetettavasta tavarasta sen vastaanottamisen ja luovuttamisen välisen ajan. Tämän ankaran vastuun vastapainona on, että rahdinkuljettajan vastuumäärää on rajoitettu. Kotimaisessa kuljetuksessa tavarankatoamisen osalta rahdinkuljettajan vastuu on rajoitettu 20 euroon tavarankokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohti. Luovutuksen viivästymisen osalta vastuun enimmäismäärä on puolestaan rahtia vastaava rahamäärä. Tiekuljetussopimuksissa myös aika muistutuksen tekemiseen on lyhyet. Myös kanteen nostamisen määräaika on poikkeuksellisen lyhyt, pääsääntöisesti yksi vuosi.

Tiekuljetussopimusten säännökset ovat tältä osin pakottavia ja rahdinkuljettaja voi pääsääntöisesti vedota vastuunrajoitukseen, vaikka kanne ei perustuisikaan kuljetussopimukseen.

Logistiikan ja kuljetusketjujen kehittyessä kuljetusyrietykset ovat yhä enenevässä määrin ottaneet hoidettavakseen perinteiseen kuljetukseen kuulumattomia lisäarvopalveluja, joihin tiekuljetussopimusten säännöksiä ei sovelleta. Lisäarvopalvelujen vastuukysymysten selkeyttämiseksi SKAL on laatinut vuoden 2008 liittokokouksessa lanseeratut Yleiset kuljetus- ja logistiikkapalvelu Logterms -ehdot.

Kuten aloitteessa todetaan, myös asiakkaat ovat pyrkineet siirtämään omia vastuitaan kuljetusyrietyksien hoidettavaksi. Tietoon on tullut, että kuljetussopimuksiin pyritään sisällyttämään esim. tiekuljetussopimusten enimmäisvastuumäärät ylittäviä sopimussakkomääräyksiä. Taloustaantumasta johtavalla kuljetusyrietyksillä ei välttämättä ole riittävästi neuvotteluvoimaa asiakkaan vaatimusten vastustamiseen. Osalla yrityksistä ei myöskään ole riittävästi sopimusosaamista, jotta ne voisivat tunnistaa riskialttiit sopimusehdot.

Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja katsoo, että koska kyse on rahdinkuljettajan vastuuta koskeva oikeudellisesta tulkinnasta, tulisi asian selvittämiseksi hankkia oikeusoppineen lausuma jo liittokokouksikäsitteeseen. Hallitus edellyttää, että järjestö edistää kaikin keinoin Logterms -ehtojen käyttöönottoa ja lisää erityisesti suoritealoittain viestintää asiakaskunnalle. Hallitus esittää myös tiekuljetussopimusten ulkopuoliseen toimintaan mahdollisesti liittyvien vakuutustarpeiden ja tuotteiden kartoitusta.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta nro 2:n puheenjohtaja Pekka Valtonen selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa (liite nro 19). Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka mukaan Viinikan lausunnon sisältö tulisi saattaa jäsenistön ja asiakaskunnan tietoon, jotta sopimussakkokäytännöt selkiytyvät lain mukaisiksi.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus aloitetoimikunnan ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

SKAL on edistänyt Logterms -ehtojen käyttöönottoa mm. lakipuolen neuvonnassa ja tavaraliikenteen yrittäjäkursseilla. Indeksirajoitus-lainsäädännön muutosten voimaantultua Logterms -ehdot päivitetään vastaamaan muuttunutta lainsäädäntöä huomioiden ehdoista saadut asiantuntijakommentit. Tarkoituksena on päivityksen jälkeen jatkaa Kuntaliiton kanssa neuvotteluja Logterms -ehtojen vakiinnuttamiseksi.

SKAL on tilannut KTT, OTL Tuija Viinikalta rahdinkuljettajan vastuuta koskevan asiantuntijalausannon. SKAL:n liittokokouksessa tapahtuneen esittelyn jälkeen lausuma on julkaistu SKAL:n julkisilla www -sivuilla. Lausuman sisältöä on käsitelty toiminnanjohtajapäivillä ja alue- että suoritealat ovat tiedottaneet lausunnosta jäsenkirjeissään. Lausuman yhteenveto on myös käännetty englanniksi helpottamaan ulkomaisten kuljetuksenostajien informointia.

Aloite nro 9**Tienpidon kokonaisedullisuuden puolueeton tutkiminen**

Esitämme liittokokoukselle, että se valtuuttaisi Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n käynnistämään selvitystyön, jonka tavoitteena olisi tutkia onko alati kustannuksia leikkaava tienpidon jatkuva kilpailutus ja hoitotason laadun alentaminen yhteiskunnalle se kokonaistaloudellisin vaihtoehto.

Viime vuosina tienpidolle osoitetut määrärahat ovat olleet useiden eri selvitysten mukaan riittämättömällä tasolla. Tienpidon määrärahojen niukkuus on konkreettisesti näkynyt esimerkiksi talvitiensuunnitelmassa, jonka etenkin valtatieltä poikkeavien kuljetusten suorittajat ovat omassa työssään voineet havaita. Osaltaan teiden kunnan ja tienhoidon laadun heikkenemiseen syynä on se, että tosiasiallisesti tienhoitoa suorittavaa tahoja valittaessa, tarjouskilpailun voittaa aina taksaltaan halvin tarjoaja. Laatu yms. seikoilla ei kilpailutuksessa ole merkitystä. Kokemukset ovat jo nyt osoittaneet, ettei tiukan hintakilpailun jälkeen valitulla tienhoitourakoitsijalla aina lopulta olekaan taloudellisia mahdollisuuksia selviytyä annetusta urakasta. Mediassa vahvasti esille noussut tapaus, AS Teho, on yksi tyypillinen esimerkki tällaisesta tapauksesta.

Kuljetusyrittäjien menestyksekkään toiminnan kannalta teiden kunto ja hoito ovat kriittisiä tekijöitä. Tällä hetkellä maamme teiden kunto on sillä tasolla, ettei kuljetuksia voida suorittaa aina niitä reittejä, jotka olisivat logistisesti ajatellen järkeviä, nopeita ja kustannustehokkaita. Heikon tienlaadun takia kuljetuksia joudutaan ohjaamaan kiertoteille tms. reiteille, joilla ylipäänsä on mahdollista raskaalla kalustolla liikennöidä. Aina ei vaihtoehtoista reittiä ole olemassa, tällöin kuljetus joudutaan keskeyttämään tienhoidollisten toimenpiteiden valmistumisen ajaksi. Luonnollisesti tämä lisää koko logistisen ketjun kustannuksia, kuormittaa ympäristöä ja vaikeuttaa merkittäväällä tavalla kuljetusyrittäjien toimintaedellytyksiä.

Kuljetusalalle esitetään jatkuvasti alati tiukkenevia energiatehokkuuteen ja päästöjen rajoittamiseen liittyviä vaateita. Puhutaan polttoainetaloudellisuuden ja ennakoivan ajotavan merkityksestä sekä uusimman teknologian nopeasta käyttöönotosta näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Kuitenkin samaan aikaan tiestömme kuntoon ei ole kiinnitetty juuri lainkaan huomiota. Heikosti hoidetut tiet lisäävät merkittävästi polttoaine- sekä muita kalustokustannuksia, aina ajoneuvon lisääntyneestä kulumisesta kasvaneisiin rengaskustannuksiin. Nämä huonosti hoidetuista teistä johtuvat lisäkustannukset lankeavat toki ensikädessä kuljetusyrittäjien maksettavaksi, mutta siirtyvät nopeassa tahdissa suoraan kuljetustaksoihin, lisäten osaltaan suomalaisten kuljetusasiakkaiden jo nyt korkeita logistiikkakustannuksia. Suomen teollisuuden ja kaupan logistiset kustannukset ovat tällä hetkellä 2–5 % suuremmat kuin eurooppalaisten kilpailijoidensa.

Liikenneonnettomuuksien tutkinnassa ja niistä uutisoitaessa harvoin kiinnitetään suurta painoarvoa tien kuntoon tai esimerkiksi talviaikaan liukkauden torjunnan onnistumiseen. Teiden huonokuntoisuudesta tai tienhoidon heikkoudesta johtuvat tieltä suistumiset aiheuttavat vuosittain mitattavat kuluerät vakuutusyhtiöille, jotka aiheuttavat korotuspaineita ajoneuvojen vakuutusmaksuihin ja sitä kautta lisäävät kuljetusketjun kustannuksia. Vakavammassa liikenneonnettomuuksissa jokainen menetetty ihmiselämä aiheuttaa valtiolle miljoonien eurojen kustannukset. Loukkaantuneiden sairaanhoito ja kuntoutus työkykyiseksi maksaa sekin satojatuhansia euroja menetettyinä verotuloina ja sairaanhoitokuluina.

Esitämme puolueettoman tahon suorittamaa laajaa, kokonaisvaltaista tutkimusta/selvitystä siitä onko koko yhteiskunnan kannalta kokonaisedullisin vaihtoehto kilpailuttaa tienpito ja -hoito äärimmillen vai voitaisiinko merkittävimpiä tuloksia saada panostamalla entistä enemmän laatu- yms. asioihin tienhoidon suunnittelussa ja toteutuksessa. Tutkimukseen voisivat osallistua useat eri asiantuntijatahot, mutta vetovastuu tutkimuksen loppuun saattamisessa tulisi olla ulkopuolisella tutkimuslaitoksella kuten esimerkiksi VTT:llä.

Jyväskylässä 3.4.2009

SKAL Keski-Suomi ry

Seppo Korhonen
puheenjohtaja

Mikko Voutilainen
toiminnanjohtaja

Hallituksen lausunto:

Aloitteessa esitetään kokonaisvaltaista puolueetonta selvitystä tai tutkimusta siitä, onko tienhoidon äärimmillen toteutettu kilpailutus taloudellisin vaihtoehto koko yhteiskunnan kannalta.

Tiehallinnon tienpitostrategia edellyttää, että liikennöinti on turvattava tiestöllä kaikissa olosuhteissa ja liikenteen tarpeet on otettava huomioon. Tieverkon hoidossa keskeisin asia on hankintakäytännöt ja lopulta urakoitsijan tapa toimia. Tiehallintokin on todennut, että taloudellisen tuloksen tekemisen ja laadun tuottamisen välillä on tietty ristiriita. Urakkahintojen taso on pudonnut niin alhaiseksi, että laaturiski on jatkuvasti olemassa.

Hallitus kannattaa aloitetta ja esittää että, SKAL tekee esityksen liikenne- ja viestintäministeriölle laajan puolueettoman selvityksen käynnistämisestä nykymuotoisesta tienpidon kilpailutuksesta ja sen vaikutuksista mm. liikenneturvallisuuteen sekä vaihtoehtoisista toimintatavoista.

Liittokokous:

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen.

Toimenpiteet:

Kirje Liikenne- ja viestintäministeriölle 14.10.2009. Lisäksi sovittu tapaaminen joulukuussa ministeriöön.

Tienpidon kokonaisedullisuuden puolueeton tutkiminen

Viime vuosina tienpidolle osoitetut määrärahat ovat olleet useiden eri selvitysten mukaan riittämättömällä tasolla. Tienpidon määrärahojen niukkuus on konkreettisesti näkynyt esimerkiksi talvitienhoidossa, jonka etenkin valtatieltä poikkeavien kuljetusten suorittajat ovat omassa työssään voineet havaita. Osaltaan teiden kunnan ja tienhoidon laadun heikkenemiseen syynä on ilmeisesti se, että tienhoitoa suorittavaa tahoja valittaessa tarjouskilpailun voittaa hinnaltaan halvin tarjoaja. Kokemukset ovat osoittaneet, ettei tiukan hintakilpailun jälkeen valitulla tienhoitourakoitsijalla lopulta olekaan taloudellisia mahdollisuuksia selviytyä annetusta urakasta sen ehtojen mukaisesti.

Maanteiden tavaraliikenteen kannalta teiden kunto ja hoito ovat kriittisiä tekijöitä. Tällä hetkellä teiden kunto on osin jopa sillä tasolla, ettei kuljetuksia voida suorittaa aina niitä reittejä, jotka olisivat logistisesti ajatellen järkeviä, nopeita ja kustannustehokkaita. Luonnollisesti tämä lisää koko logistisen ketjun kustannuksia, kuormittaa ympäristöä ja vaikeuttaa kuljetusyritysten toimintaedellytyksiä.

Kuljetusalalle esitetään alati tiukkenevia energiatehokkuuteen ja päästöjen rajoittamiseen liittyviä vaateita. Tämän vuoksi tiestömme kuntoon tulee kiinnittää yhä enemmän huomiota. Huonosti hoidetut tiet lisäävät merkittävästi sekä kuljetusalan että Suomen teollisuuden ja kaupan logistisia kustannuksia.

Teiden huonokuntoisuudesta tai tienhoidon heikkoudesta johtuvat tieltä suistumiset aiheuttavat vuosittain mittavat kuluerät vakuutusyhtiöille, jotka aiheuttavat korotuspaineita ajoneuvojen vakuutusmaksuihin ja sitä kautta lisäävät kuljetusketjun kustannuksia. Vaka-

vammoissa liikenneonnettomuuksissa jokainen menetetty ihmiselämä aiheuttaa valtiolle miljoonien eurojen kustannukset. Loukkaantuneiden sairaanhoito ja kuntoutus työkykyiseksi maksaa sekin satojatuhansia euroja menetettyinä verotuloina ja sairaanhoitokuluina.

Tiehallinnon velvoitteena on turvata liikennöinti tiestöllä kaikissa olosuhteissa. Nykyjärjestelmä, jossa korostetaan halvinta urakkahintaa, ei tue tätä velvoitetta.

Nykytavalla toimittaessa taloudellisen tuloksen tekemisen ja laadun tuottamisen välillä on urakoitsijalla ristiriita. Tienhoidon urakkahintojen taso on pudonnut niin alhaiseksi, että laaturiski on jatkuvasti olemassa.

Esitämme, että liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää puolueettoman selvityksen nykymuotoisesta tienpidon kilpailutuksesta ja sen vaikutuksesta mm. liikenneturvallisuuteen sekä vaihtoehtoisista toimintatavoista. Kyseinen selvitys on entistäkin ajankohtaisempi liikennehallinnon virastouudistuksen sekä valtion aluehallintouudistuksen myötä.

Kunnioitavasti

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Jari Pietilä
järjestöpäällikkö

tiedoksi Tiehallinto pääjohtaja Jukka Hirvelä

Aloite nro 10

Tienhoidon valvontaa hoitamaan ulkopuolinen taho

Jäsenyhdistyksemme Maaselän Kuorma-autoilijat ry:n tekemän aloitteen perusteella esitämme, että tienhoidon laatua ja tasoa ryhtyisi valvomaan jokin ulkopuolinen taho. Nykyisin tätä tehtävää hoitavat pääosin Tiehallinnon edustajat.

Etenkin talvikunnossapidon osalta on hoidon taso heikentynyt monella alueella entisestään. Osataan siihen vaikuttaa myös laadunvalvonnan vähäisyys.

Kuhmossa 29.3.2009

SKAL Oulun lääni ry

Matti Heikkilä
puheenjohtaja

Heikki Huhanantti
toiminnanjohtaja

Hallituksen lausunto:

SKAL:n liittokokouksessa 2008 hyväksyttiin Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n tekemä aloite, jossa järjestöimme veloitettiin laatimaan esitys mm. tienhoidon valvonnan tehostamisesta. Tuolloin hyväksytyyn aloitteen tavoitteet olivat samankaltaisia nyt tehdyn SKAL Oulun lääni ry:n aloitteen kanssa.

Tiehallinto on parin viime vuoden aikana tehostanut laadunvalvontaa, mutta Tiehallinnon omat resurssit ovat rajalliset, jonka vuoksi ulkopuolisten konsulttien käytön lisääminen valvonnassa on tarpeellista. Kenttävalvonnan lisäksi tarvitaan uusia toimintamalleja niin, että toiminnan laadulla olisi enemmän vaikutusta tulevisissa kilpailutilanteissa.

Hallitus kannattaa tehtyä esitystä, mutta kuitenkin niin, että päävastuu valvonnassa säilyy työn tilaajalla eli Tiehallinnolla. Hallitus pitää välttämättömänä, että Tiehallinnon tehostaa valvontaa esimerkiksi käyttämällä apuna ulkopuolisia tahoja.

Liittokokous:

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen.

Toimenpiteet:

Keskusteltu ja ollut esillä Tiehallinnon yhteistapaamisessa. Esitys tehdään vuoden 2010 alkupuolella uudelle Liikennevirastolle.

Aloite nro 11**Jakeluliikenteen lastaus- ja purkamisalueiden ongelmien ratkaiseminen yhtenäisesti**

Jäsenyhdistyksemme Salon Seudun Ammattiautoilijat ry:n tekemän esityksen johdosta esitämme Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukselle seuraavan aloitteen:

Jakelukuljetuksia suorittavia yksiköitä on maassamme tuhansia päivittäin. Suurin osa jakelusta suoritetaan kaupunki- ja taajama-alueilla. Tavarantoimituspaikat ovat usein vanhoja ja uusisakin liikerakennuksissa paikat puuttuvat usein lähes kokonaan. Tämä aiheuttaa ajoneuvon pysäköintiongelmia kuormauksen ja purkamisen yhteydessä.

Osa kaupungeista on yrittänyt ratkaista ongelmaa sillä, että se on asettanut katujen varsiin pysäköintikieltoalueita, jotka lain mukaan mahdollistavat kuorman purkamisen tai lastaamisen. Usein nämä alueet ovat kuitenkin niin kaukana jakelu-/lastauskohteesta, että on fyysisesti lähes mahdotonta suoriutua tehtävästä. Pelkästään Suomen ilmasto-olosuhteet asettavat omat rajoituksensa (lumi, jää, liukkaus, hiekoitussepele yms.) pienipyöräisten, usein satoja kiloja painavien rullakoiden liikuttelulle. Toisaalta kuljettaja ei voi jättää ajoneuvoa ilman silmälläpitoa, koska jo vakuutusehdot

vaativat sitä. Tämän lisäksi suurimpia ongelmia pysäköimisen suhteen ovat jalkakäytävä- ja poikittaispysäköintimahdollisuuksien puuttuminen.

Vaikeuksia ja epätietoisuutta lisäävänä ongelmana on myös se, että poliisin ja pysäköinninvalvojan näkemykset säännösten soveltamisesta poikkeavat toisistaan.

Esitämme, että SKAL ryhtyisi toimenpiteisiin em. asioiden selvittämiseksi ja tulkintojen yhdenmukaistamiseksi. Toivomme, että löytyisi koko maahan yhdenmukainen liikenne-, tavara- ja työturvallisuuden huomioiva toimintamalli, joka samanaikaisesti mahdollistaisi päivittäisen jakelutyön sujumisen tehokkaasti ja joustavasti.

Turussa 1.4.2008

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Teppo Mikkola
puheenjohtaja

Tero Siitonen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Aloitteessa tuodaan esiin lukuisia jakeluliikenteen ongelmia: tavarankäsittelypaikat puuttuvat vanhoista ja paikoin jopa uusista liikerakennuksista vaikeuttaen lastauksen ja purkamisen lisäksi pysäköintiä ja tavarankäsittelyä. Paikoitellen käsittelyalueita on nimetty, mutta väärin tai liian kaukaisiin paikkoihin. Suomen keliolosuhteet asettavat omat rajoituksensa tavarankäyttöön ja työturvallisuuteen. Lisäksi ajoneuvon silmälläpitoa tarvitaan vakuutusmääräysten ja osin lainsäädännön takia. Ongelmia pahentavat jalkakäytävä- ja poikittaispysäköintimahdollisuuksien puuttuminen. Yhtenä vaikeutena ja epätietoisuutta lisäävänä tekijänä esitetään poliisin- ja pysäköinninvalvojen säännösten soveltamisesta poikkeavia näkemyksiä.

Aloitteessa esitetään, että SKAL ryhtyisi toimenpiteisiin em. asioiden selvittämiseksi ja tulkintojen yhdenmukaistamiseksi. Tavoitteena on koko maahan saatava toimintamalli, joka samanaikaisesti mahdollistaisi päivittäisen jakelutyön sujumisen tehokkaasti ja joustavasti.

SKAL:n hallitus pitää aloitetta erittäin tärkeänä. Suomessa on käytössä Rakennustietosäätiön ylläpitämä ja jakelema ns. RT-kortisto, jossa määritetään ajoneuvotyyppien mittoja ja massoja, niiden tilantarvetta ajettaessa ja pysäköitäessä sekä muita toiminnallisia ominaisuuksia. Näitä tietoja voivat arkkitehdit ja rakentajat hyödyntää suunnitellessaan muun muassa asuin- ja liikerakennuksia, niille johtavia liikenneväyliä sekä kuormaustiloja ja varastoalueita.

SKAL on osallistunut aktiivisesti RT-kortiston tavaraliikenteen ajoneuvoja koskevien tietojen päivittämiseen. Tiedot ovat ajan tasalla, mutta niiden hyödyntämistä tulee parantaa. SKAL on esittänyt vuoden 2006 lopulla myös Kuntaliitolle, että kuntien tulisi varastojen rakentamislupia myöntäessään edellyttää lastauslaitureiden mitoittamista RT-kortiston mittojen mukaisesti ja liikenne em. alueille tapahtuu raskaille ajoneuvoille tarkoituksenmukaisia reittejä pitkin.

Hallitus ehdottaa, että aloite lähetetään tiedoksi Rakennustietosäätiölle, Kuntaliitolle ja ns. Häitehankkeen vetäjille. Rakennustietosäätiötä pyydetään viestimään ongelmista arkkitehdeille ja ra-

kentäjille sekä Kuntaliittoa puolestaan kunnille mukaan lukien niiden pysäköinninvalvojat. Tärkeää on, että esitetyt ongelmat otetaan huomioon häiriöttömän jakeluliikenteen kehittämistä koskevassa Häitek -hankkeessa hyvien käytäntöjen ja yhtenäisten ratkaisumallien löytämiseksi. Lisäksi otetaan jakelukuljetuksiin liittyvät ongelmat esille syksyksi suunnitellussa jakelulogiikkaseminaarissa.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta nro 3:n puheenjohtaja Petri Hämäläinen selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa (liite nro 20). Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka mukaan SKAL:n tulee avata aktiivinen keskusteluyhteys Rakennustietosäätiöön, Kuntaliittoon ja kaupan vaikuttajiin yhtenäisen toimintamallin luomiseksi. Lisäksi aloitetoimikunta korostaa alue- ja paikallisyhdistysten roolia asian edistäjänä.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus aloitetoimikunnan ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi

Toimenpiteet:

Asia otetaan esille Rakennustietosäätiön seuraavassa kokouksessa.

Aloite nro 12

Tasoristeysten turvallisuuden parantaminen

Jäsenyhdistyksemme Porin Kuorma-autoilijat ry:n tekemän esityksen perusteella esitämme Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukselle seuraavan aloitteen:

Tasoristeysten turvallisuuden parantamiseen tulee kiinnittää entistä enemmän huomiota. Porissa 11.2.2009 sattuneen vakavan tasoristeysonnettomuuden johdosta esitämme, että SKAL ryhtyy toimiin, joilla parannetaan tasoristeysturvallisuutta siten, että vetureiden havaittavuutta etusektorista parannetaan. Tämän voisi toteuttaa esimerkiksi niin, että vetureiden keulaan määrätään asennettavaksi eteenpäin näyttävä vilkkuva varoitusvalaisin. Myös junien näkyvyyttä sivuille tulisi parantaa joko valoilla tai heijastavilla merkinnöillä. Erityisesti teollisuusalueilla tämä ja kuorma-autoilusta tuttu peruutushälytin olisivat merkittävästi turvallisuutta parantavia keinoja.

Tasoristeysten havaittavuutta voi parantaa myös niiden eteen, riittävän etäälle radasta tehtävillä tärinäraidoilla. Tasoristeysten puomien toimimattomuudesta kertovat taulut tulisi myös sijoittaa riittävän matkan päähän ennen tasoristeystä, jotta niillä saavutettaisiin toivottu turvallisuusvaikutus.

Turussa 1.4.2009

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Teppo Mikkola
puheenjohtaja

Tero Siitonen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Kuten aloitteessa todetaan, tasoristeysten turvallisuudessa on puutteita mm. vetureiden havaittavuuden osalta. Turvallisuutta voisi lisätä esimerkiksi niin, että vetureiden keulaan määrätään asennettavaksi eteenpäin näyttävä vilkkuva varoitusvalaisin. Myös junien näkyvyyttä sivuille tulisi parantaa joko valoilla tai heijastavilla merkinnöillä. Erityisesti teollisuusalueilla nämä toimet ja mm. kuorma-autojen varusteena oleva perutushälytin parantaisivat turvallisuutta merkittävästi.

Tasoristeysten havaittavuutta voi parantaa myös niiden eteen riittävän etäälle radasta tehtävillä tärinäraidoilla. Tasoristeysten puomien toimimattomuudesta kertovat taulut tulisi myös sijoittaa riittävän etäälle tasoristeyksestä, jotta niillä saavutettaisiin toivottu turvallisuusvaikutus.

SKAL:n hallitus kannattaa tehtyä aloitetta ja esittää, että tasoristeysten turvallisuuden parantamisesta mm. edellä mainituin keinoin tehdään tarvittavat esitykset LVM:lle, Rautatievirastolle, Ratahallintokeskukseen ja VR:lle.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta nro 3:n puheenjohtaja Petri Hämäläinen selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa (liite nro 20). Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka mukaan SKAL:n tulee avata aktiivinen keskusteluyhteys Rakennustietosäätiöön, Kuntaliittoon ja kaupan vaikuttajiin yhtenäisen toimintamallin luomiseksi. Lisäksi aloitetoimikunta korostaa alue- ja paikallisyhdistysten roolia asian edistäjänä.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus aloitetoimikunnan ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

Esitys 7.9.2009 Liikenne- ja viestintäministeriölle, Rautatievirastolle, Ratahallintokeskus ja VRR-Yhtymä Oy:lle.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää tasoristeysten turvallisuutta parannettavaksi siten, että vetureiden keulaan määrätään asennettavaksi eteenpäin näyttävä vilkkuva varoitusvalaisin.

Myös junien näkyvyyttä sivuille tulisi parantaa joko valoilla tai heijastavilla merkinnöillä. Erityisesti teollisuusalueilla nämä toimet ja mm. kuorma-autojen varusteena oleva perutushälytin parantaisivat turvallisuutta merkittävästi.

Tasoristeysten havaittavuutta tulee parantaa myös riittävän etäälle radasta tehtävillä tärinäraidoilla. Tasoristeuksen puomien toimimattomuudesta kertovat taulut tulee myös sijoittaa riittävän etäälle tasoristeyksestä, jotta niillä saavutettaisiin toivottu turvallisuusvaikutus.

Kunnioittaen

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Kirsi Heikkilä
viestintäpäällikkö

Aloite nro 13

Maantiesiltojen alituskorkeudet navigaattoreihin

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry esittää liittokokoukselle, että ryhdytään toimenpiteisiin, joiden tuloksena navigaattoreihin ja navigoiviin älypuhelimisiin voisi ladata ohjelman, joka ilmoittaisi Suomen maanteillä olevien siltojen (noin 14 500 kpl) alituskorkeudet.

Tulevaisuudessa interaktiiviset liikennepalvelut tulevat olemaan osa autojärjestelmää.

Tällaisella oikea-aikaisella ja kohdennetulla liikenneinformaatiolla parannettaisiin huomattavasti liikenneturvallisuutta ja -sujuvuutta, mikäli ajoneuvon kuljettaja saisi hyvissä ajoin tiedon maantiellä edessä olevan sillan korkeudesta.

Kyseisen ohjelman käyttö loisi hyvät mahdollisuudet myös reittisuunnitteluun esimerkiksi korkeiden kuljetusten osalta.

Tampereella 28.3.2009

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Pekka Valtonen
puheenjohtaja

Pia Vuori
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Informaatioteknologian jatkuva kehittyminen luo mahdollisuuksia ottaa käyttöön ammattiliikenteen päivittäistä toimintaa helpottavia sovelluksia. Erityyppiset navigointijärjestelmät ovat yleistyneet varusteeksi suureen osaan raskaan liikenteen ajoneuvoja ja niiden voidaan katsoa helpottavan tien päällä työskentelyä merkittävästi. Aivan viime aikoina on myös Suomessa ollut mahdollista hankkia navigaattoreita, joihin voidaan sijaintitiedon lisäksi päivittää reaaliaikaista liikennetietoa esimerkiksi ruuhkista, tietöistä tai liukkaasta kelistä.

Aloitteessa esitetään, että SKAL ryhtyisi toimenpiteisiin, jotta markkinoille saataisiin siltojen alituskorkeudet navigaattoreihin ilmoittava palvelu. Tämä lisäisi liikenneturvallisuutta ja yleistä liikenteen sujuvuutta sekä helpottaisi korkeiden kuljetusten reittisuunnittelua.

Hallitus pitää aloitteessa ehdotettua palvelua tarpeellisena lisänä navigaattoreiden kautta raskaalle liikenteelle välitetyille palveluille. Hallitus katsoo, että aloitteessa esitettyä ajatusta voisi toimintamallina laajentaa kattavampaan palvelupakettiin, joka siltojen alituskorkeuden lisäksi sisältäisi tietoa muistakin raskaalle liikenteelle tärkeitä tieverkon ominaisuuksista. Näitä voisivat olla esimerkiksi raskaan kaluston ajokiellot (VAK -ajokiellot, ajoneuvon pituusrajoitukset ja läpiajokiellot kuorma-autoille) sekä siltojen ja teiden painorajoitukset myös kelirikkoajan osalta.

Maantiesiltojen alituskorkeustiedot tulisi laittaa navigaattoreiden lisäksi myös SKAL:n jäsensivulle.

Hallitus esittää, että SKAL ottaa yllä mainitun palvelun tarpeet esille mm. liikenne- ja viestintäministeriön, tiehallinnon ja ITS Finland ry:n kanssa käytävissä keskusteluissa. Edellä mainittujen toimijoiden kanssa tulee selvittää raskaalle liikenteelle suunnatun navigaattoripaketin teknisiä ja taloudellisia toteuttamismahdollisuuksia sekä navigaattoreihin palveluja tuottavien toimijoiden halua tuoda markkinoille raskaan liikenteen tarpeita vastaava palvelupaketti.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta nro 4:n puheenjohtaja Tomi Heino selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa (liite nro 21). Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka mukaan vastuukysymykset mahdollisten korkeusvahinkojen osalta tulee selvittää Liikennevakuutusyhdistyksen kanssa.

Kari Alakorpela kommentoi, että navigaattoreihin laitettavat tiedot eivät saisi johtaa siihen, että erikoiskuljetuslupien anomiselta vältytään.

Toimenpiteet:

Asiasta on käyty keskusteluita Tiehallinnon kanssa. Tiehallinto on vastannut toimittaneensa vuodesta 2003 lähtien siltojen alikulkukorkeudet suurimmille karttapohjia valmistaville yhtiöille (Tele Atlas, Navteq, Google) mutta eri syistä johtuen yhtiöt eivät ole ohjelmoineet alikulkukorkeuksia tuotteisiinsa. Tiehallinnon arvion mukaan ongelmia aiheuttavat mm. vastuukysymykset jos korkeudet ilmoitettaisiin. SKAL tulee olemaan tammikuussa 2010 yhteydessä mainittuihin ohjelmistotuottajiin.

Aloite nro 14**Hirvieläinvahinkoja estävä verkkopuskuri**

Lapin Liikenneyritykset ry:n hallitus esittää Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukselle aloitetta, jolla kuorma-autojen vapaaehtoisen hirvieläinvakuutuksen vuosimaksuun saadaan huomattava alennus ja mahdollisen vahingon sattuessa omavastuusuuden poistamista niistä kuorma-autoista, joihin on asennettu hirvieläinten törmäyksen suojaava verkkopuskuri.

Verkkopuskurin teräsrakenteen ainesvahvuus tulee olla vähintään 3 mm ja putkikehikon aines halkaisijaltaan vähintään 80 mm. Verkkopuskuri tulee hyväksyttävä autokatsastuksessa ja se tulee merkitä rekisteriotteeseen sisältäen rakenteen painon. Verkkopuskurin omamassa tulee vähentää yhdistelmän kokonaismassasta mahdollisen ylikuormasakon tai ylikuormamaksun laskelman yhteydessä. Verkkopuskurin rakennetta ei tule huomioida yhdistelmän kokonaispituuteen.

Hirvet, porot, kauriit ym. hirvieläimet aiheuttavat vuosittain satoja liikennevahinkoja törmäämällä autojen keulaan. Asianmukainen verkkopuskuri suojaa ja vähentää hirvieläintörmäyksissä autolle aiheutuneita vahinkoja huomattavasti.

- Vahingonkorvausmäärät alenevat huomattavasti.
- Hirvieläinvahinkojen aiheuttamat korjaamopäivät vähenevät tai poistuvat kokonaan.
- Mahdollisen vuokrauskaluston käyttö seisontapäivien osalta vähenee.

Vakuutusyhtiöiden tulee myöntää 50 %:n alennus hirvieläinvakuutuksesta ja poistaa vahinkojen omavastuusuudet niistä kuorma-autoista, joihin on asennettu asianmukainen hirvieläinten törmäykseltä suojaava verkkopuskuri.

Saariselällä 21.3.2009

Lapin Liikenneyritykset ry

Kari Kähkönen
puheenjohtaja

Hallituksen lausunto:

Hallitus pitää perusteltuna aloitteessa esille tuotuja näkemyksiä siitä, että asianmukainen verkkopuskuri vähentää huomattavasti hirvieläintörmäyksissä autolle aiheutuvia vahinkoja.

Hallitus kannattaa aloitetta ja esittää siltä osin, kun kyseessä on vapaaehtoinen hirvieläinvakuutus, että SKAL selvittää yhdessä A-Vakuutuksen ja Liikennevakuutuskeskuksen kanssa vakuutusyhtiöiden mahdollisuuksia alennuksen toteuttamiseen ja omavastuusuuden poistoon. Selvityksessä on erityisesti kiinnitettävä huomiota siihen, että esitetyt edut eivät saa aiheuttaa ko. vakuutuksen yleistä maksutason nousua.

Aloitteen esitys siitä, että verkkopuskuria ei laskettaisi yhdistelmän pituuteen, edellyttää ajoneuvojen mittoja koskevan, joko kansallisen lainsäädännön tai ajoneuvojen pituuden mittaustapaa koskevan EU-direktiivin muuttamista. Tältä osin hallitus esittää, että SKAL neuvottelee liikenne- ja viestintäministeriön kanssa siitä, millä tavoin aloitteen tavoite voidaan parhaiten toteuttaa.

Aloitteessa on myös esitetty, että verkkopuskurin omamassa merkittäisiin rekisteriotteeseen (rekisteröintitodistukseen) ja vähennettäisiin mahdollisen ylikuormasakon tai ylikuormamaksun laskelman yhteydessä. Nykyisen ylikuormamaksulain mukaan maksu määrätään kokonaisuudessaan ollessa yli 5 % sallittua suurempi ja vain tämän rajan ylittäviltä täysiltä 100 kg:lta, joten mahdollisen verkkopuskurin paino ei yksistään aiheuta ylikuormamaksua. Tämä esitys vaatisi ainakin tieliikennelain ja mahdollisesti myös ylikuormamaksulain muutosta. Tältä osin hallitus esittää, että SKAL selvittää liikenne- ja viestintäministeriön kanssa mahdollisuutta tieliikennelain muutokseen ja vasta sen jälkeen harkittaisiin, onko tarvetta muuttaa myös ylikuormamaksulakia.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta nro 4:n puheenjohtaja Tomi Heino selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa (liite nro 21). Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka mukaan SKAL:n tulee ottaa pituutta koskevan verkkopuskurin määrittely esille LVM:n Logistiikkastrategian työryhmässä 6, joka linjaa Suomen tulevaa kantaa kansallisiin mittoihin ja massoihin huomioiden EU:n käynnissä olevan direktiivin 96/53/ETY selvitystyön.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

Asia jätetty LVM:lle ja pyydetty vastausta joka lienee odotettavissa loppuvuoden aikana. LVM tutkii esityksen suhdetta EU -säädöksiin.

Liikennevakuutusyhdistykseen ollaan yhteydessä kun LVM:n selvitys on saatu.

Aloite nro 15

Raskaan kaluston ajovalojen valovoimakkuus

Jäsenyhdistyksemme Kainuun Kuljetusyritykset ry:n tekemän aloitteen perusteella esitämme, että Suomessa siirryttäisiin raskaan kaluston ajovalojen referenssin osalta Ruotsin mallin mukaiseen käytäntöön. Ruotsissa ei kansallisissa valomääräyksissä rajoiteta kaukovalojen määrää eikä valovoimakkuutta.

Nykyisillä valoilla raskas liikenne tulee nähdä, mutta kuljettajan osalta näkyvyys ei kaikissa olosuhteissa ole riittävää. Valaistus sekä eteen että myös taaksepäin on tärkeä työympäristön ja turvallisuuden kannalta, koska työ tapahtuu lisääntyvässä määrin vuorokauden pimeinä tunteina. Myös ylimääräiset takavalot antavat selvän varoituksen jarrutustilanteessa tai kaistanvaihtotilanteessa.

Kuhmossa 29.3.2009

SKAL Oulun lääni ry

Matti Heikkilä
puheenjohtaja

Heikki Huhanantti
toiminnanjohtaja

Hallituksen lausunto:

Aloitteen esitys on siirtynyt Suomessa Ruotsin mallin mukaiseen käytäntöön, jossa kansallisissa valomääräyksissä ei rajoiteta kaukovalojen määrää eikä valovoimakkuutta.

Perusteena esitetään, että vaikka raskas kalusto tulee nähdä, ei sen kuljettajan osalta näkyvyys ole aina riittävä. Valaistus eteen ja taaksepäin on tärkeä liikenne- ja työturvallisuuden kannalta, koska enenevä osa työstä hoidetaan vuorokauden pimeinä tunteina. Ylimääräiset takavalot antaisivat selvän varoituksen myös jarrutus- ja kaistanvaihtotilanteissa.

SKAL on aiempina vuosina esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle muutosehdotuksena raskaiden ajoneuvojen kaukovaloja koskevien määräysten yhdenmukaistamista Ruotsin määräysten kanssa kansallisessa liikenteessä käytettävän kaluston osalta. Samalla SKAL on esittänyt, että kuorma-autoihin ja perävaunuihin saadaan asentaa lisätaka-, suunta- ja jarruvalot kuormakorin yläosaan. Viimeksi esitys tehtiin 12.12.2006, mutta sen käsittely ministeriössä siirtyi. Esitys toistettiin 2008 alussa, mutta liikenne- ja viestintäministeriö ei kannattanut esitystä vedoten mm. siihen, että Ruotsin valomääräykset ovat EU-säädösten vastaisia.

Hallitus pitää aloitetta erittäin tärkeänä ja esittää, että järjestö uudistaa esityksensä liikenne- ja viestintäministeriölle valomääräysten muuttamiseksi, jotta kaikkien tiellä liikkujien liikenneturvallisuus parantuisi ja ammattiliikenteen kuljettajien työturvallisuus lisääntyisi.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta nro 4:n puheenjohtaja Tomi Heino selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa (liite nro 21). Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka mukaan SKAL:n tulee lisätä uudistettavaan valomääräyksiä koskevaan esitykseen lähivalojen kahdentamisen mahdollisuuden, koska ajallisesti merkittävä osa liikenteestä hoituu lähivaloilla ajaen.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

Siirretty LVM:n käsittelyyn. Kansainvälisen E-säännön hyväksymisprosessin myötä referenssiluku tulee nousemaan 75:stä 100. SKAL: n saamien tietojen mukaan AKE on tiedottanut asiasta katsastustoimipaikkoja. SKAL odottaa asiasta LVM:n virallista vahvistusta. Toisena asiana olleesta lähi-valojen kahdentamisen mahdollisuudesta LVM on suullisesti todennut pyynnön olevan EU -säädösten vastainen. SKAL odottaa LVM:n virallista vastausta.

Aloite nro 16**Puolueeton taho tutkimaan polttoaineen laatua**

Jäsenyhdistyksemme Kainuun Kuljetusyrittäjät ry:n tekemän aloitteen perusteella esitämme, että SKAL omalta osaltaan vaikuttasi siihen, että jokin puolueeton taho, esim. VTT tekisi tutkimuksen polttoaineiden laadusta. Tarvetta tutkimukselle on, sillä kuljetusyrittäjäkunta on havainnut viime vuosien aikana polttoaineen kulutuksen nousseen ja sen värin vaihtelevan.

Kuhmossa 29.3.2009

SKAL Oulun lääni ry

Matti Heikkilä
puheenjohtaja

Heikki Huhanantti
toiminnanjohtaja

Hallituksen lausunto:

Moottoripolttonesteiden kuten dieselöljyn vaatimukset ja testimenetelmät määritellään yleiseurooppalaisessa EN-590 -standardissa. Siinä polttoaineen eri ominaisuudet ja niiden testaamismenetelmät on määritelty hyvin yksityiskohtaisesti.

SKAL:n hallitus pitää tärkeänä, että polttoaineen laatu on moitteetonta kaikissa olosuhteissa etenkin, kun polttoaineet sisältävät yhä enenevässä määrin biokomponentteja. Hallitus ei kuitenkaan kannata laajan tutkimuksen tekemistä polttoaineiden laadusta, sillä tietyllä hetkellä tehty tutkimus ei välttämättä takaa laatua tai varmista tasalaatuisen polttoaineen saatavuutta jatkossa.

SKAL:n hallitus esittää, että kuljetusyrittäjille luotaisiin toimintaohjeet sellaisten tapausten varalle, jossa polttoaineen laadun havaitaan poikkeavan selvästi normaalista esimerkiksi värinsä tai poikkeuksellisen vaikutuksensa puolesta. Toimintamalli voisi sisältää esim. yhtenäisen raportointilomakkeen, joka olisi kuljetusyriytysten saatavilla poikkeamista raportointia varten.

Lisäksi hallitus esittää selvitettäväksi, mitä mahdollisuuksia jollakin puolueettomalla tutkimuslaitoksella, esimerkiksi VTT:llä on ottaa tutkittavakseen yksittäinen polttoainenäyte ja minkälaiset kustannukset siitä aiheutuisi.

Liittokokous:

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi

Toimenpiteet:

Polttoaineen laatua koskeva selvitys on aloittamatta.

Aloite nro 17**Pekkaspäivien määrän vähentäminen**

Jäsenyhdistyksemme Kainuun Kuljetusyrittäjät ry tekemän aloitteen perusteella esitämme, että SKAL tutkisi Autoliikenteen Työnantajaliiton kanssa, voitaisiinko tulevalla neuvottelukierroksella ottaa esille pekkaspäivien määrän vähentäminen nykyisestä 18–19 päivästä, kompensoimalla työajanlyhennyspäivien väheneminen kuljettajien tuntipalkkaa korottamalla.

Kuhmossa 29.3.2009

SKAL Oulun lääni ry

Matti Heikkilä
puheenjohtaja

Heikki Huhanantti
toiminnanjohtaja

Hallituksen lausunto:

Kuorma-autoalan tavaraliikenteessä sovellettavat yleissitovat työehtosopimukset (Säiliöauto- ja öljytuotealan sekä Kuorma-autoalan työehtosopimus) ovat voimassa 31.1.2010 saakka. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa on erittäin tärkeää, että alan yrittäjien näkemyksiä huomioidaan riittävästi, kun uusista työehtosopimuksista neuvotellaan.

Hallitus kannattaa aloitetta ja esittää, että ennen ensi syksyn työehtosopimusneuvotteluja kyseinen esitys otettaisiin esille SKAL:n ja ALT:n yhteistyöelimessä, jossa käsiteltäisiin laajemminkin työnantajapuolen tavoitteita ja työehtosopimuksen kehittämistarpeita.

Työajanlyhennysvapaita tulisi voida antaa nykyistä joustavammin, jopa niin, että tarvittaessa yhden tai useamman päivän voisi maksaa rahana.

Liittokokous:

Aloitetoimikunta nro 5:n puheenjohtaja Markku Nissinen selosti aloitteen käsittelyä toimikunnassa (liite nro 22). Aloitetoimikunta oli yhtynyt hallituksen lausuntoon täydentäen sitä ponnella, jonka mukaan työajanlyhennysvapaita tulee voida käyttää myös EU:n ammattipätevyysdirektiivin mukai-

siin jatkokoulutuspäiviin, jotta työnantajat kykenisivät ohjaamaan kuljettajia nykyistä tehokkaammin suorittamaan koulutusveloitteensa määräajassa.

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus ponnella täydennettynä muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

Aloite nro 18

Maatalous- ym. elinkeinotukien käyttö kuljetusalan kilpailua vääristävään toimintaan

Jäsenyhdistyksemme Salon Seudun Ammattiautoilijat ry:n tekemän esityksen perusteella esitämme Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukselle seuraavan aloitteen:

Jotkut elinkeinoalat saavat melko tuntuviakin julkisia tukia varsinaisen toimintansa ja sivuelinkeinojensa rahoittamiseen. Koska esimerkiksi maa- ja metsätaloudenharjoittajat ovat viime aikoina hankkineet runsaasti kuljetus- ja siihen läheisesti liittyvään toimintaan tarvittavaa kalustoa ja rakennuksia, epäilemme, että tässä tavanomaisten kuljetusyritysten kanssa kilpailevassa toiminnassa käytetään hyväksi sellaisia elinkeinotukia, joiden käyttö ei ole kuljetuselinkeinolla mahdollista. Jos näin on, vääristyy kilpailutilanne kuljetus-, kuormaus- yms. toiminnassa.

Esitämme, että liittokokous hyväksyy aloitteen, joka velvoittaa SKAL:n toimiston pikaisesti selvittämään tämän ongelma olemassaoloa ja laajuutta sekä ryhtymään toimenpiteisiin mahdollisen epäkohdan poistamiseksi.

Turussa 1.4.2009

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Teppo Mikkola
puheenjohtaja

Tero Siitonen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Aloittavan yrittäjän on mahdollista hyödyntää veronmaksajien varoja toimintansa käynnistämiseksi eri tavoin. Työ- ja elinkeinotoimistot myöntävät tietyn työkokemuksen tai koulutustaustan omaavalle, aloittavalle yrittäjälle harkinnanvaraista starttirahaa liikeidean testaamiseksi ja yrittäjänä tarvittavien tietojen ja taitojen hankkimiseksi. Starttirahaa on mahdollista saada mm. tavara-liikenteen tai muun yrittäjäkurssin suorittamiseksi. Ennen starttirahapäätöksen tekemistä työvoimatoimiston asiantuntijoiden tulee selvittää, ettei mahdollisesti myönnettävä tuki vääristä yritysten välistä kilpailua. Starttirahan tukiaika on pidennetty kymmenestä kahdeksaentoista kuukauteen. Tuki myönnetään kahdessa jaksossa, joista ensimmäisen pituus on enintään yhdeksän kuukautta. Mikäli yritystoiminta on tuona aikana tosiasiallisesti käynnistynyt voi starttirahaa saada

vielä enintään toisen yhdeksän kuukauden ajan. Kuuden ensimmäisen kuukauden ajan korvauksen suuruus on noin 670 euroa kuukaudessa ja loppujakson ajalta noin 527 euroa kuukaudessa. Aikaisemmin starttirahan edellytyksenä oli kolmen kuukauden työttömyys. Nykyisin tätä vaatimusta ei enää ole, vaan starttirahan voi saada työttömyydestä huolimatta. Starttirahapäätöksen ja yritystoiminnan alkamisen jälkeen yrittäjä ei kuitenkaan enää voi saada palkkaa muusta työstä tai esimerkiksi opintotukea.

Valtionkonttorista on mahdollista saada elinkeinotukea oman yrityksen perustamista, elinkeinoalan vaihdosta tai ammatinharjoittamista varten. Tuen myöntämisen edellytyksenä on, että työllistyminen yleisillä työmarkkinoilla on vaikeaa, omistusoikeus perustettavaan yritykseen on vähintään 50 %, muuhun tarvittavaan rahoitukseen on pankkitakaus, perustettavalla yrityksellä tulee olemaan menestymisen mahdollisuus ja hakijan tulee soveltua yrittäjäksi. Valtionkonttori voi myöntää elinkeinotukea sellaiseen yritystoimintaan, josta hakija tulee saamaan pääasiallisen toimeentulonsa. Avustusta voi saada esim. ammattikohtaisten työvälineiden tai koneiden ja laitteiden sekä raaka-aineiden hankintaan. Elinkeinotukena voidaan myöntää enintään 30 % yrityksen kokonaisrahoitustarpeesta.

Kansaneläkelaitos myöntää elinkeinotukea sairaan tai vammaisen ammatinharjoittajan tai yrittäjän työn aloittamisen mahdollistamiseksi ja työvälineiden hankkimiseksi. Hankittavien työvälineiden tulee olla tarpeen sairauden tai vamman kannalta tarpeellisen työn suorittamisessa. Ennen tuen myöntämistä Kela arvioi, onko yritystoiminta ja työ sopivaa sairauden tai vamman kannalta. Elinkeinotuen määrä perustuu tarpeellisuus- ja kohtuullisuuslaskintaan. Suurin mahdollinen elinkeinotuki on 17.000 euroa.

Enintään 40-vuotiaan maatalon jatkajan on mahdollista saada nuoren viljelijän aloitustuki, jonka saamiseksi tulee laatia sekä elinkeinosuunnitelma että siihen liitettävät laskelmat. Työ- ja elinkeinotoimistot myöntävät tällaiselle henkilölle enintään 150.000 euron suuruisen aloituslainan, enintään 35.000 euroa korkotukea sekä enintään 35.000 euron aloittamisavustuksen. Näitä rahoja ei enää korvamerkitä millään tavoin vaan niitä voidaan käyttää vapaan valinnan mukaan mihin tahansa tilan hankintoihin esim. lannoitteisiin tai maatilarakennusten perusparannuksiin. Kyseisten tukien korvamerkintä osoittautui käytännössä hankalaksi, jonka johdosta siitä on luovuttu. Nuoren viljelijän aloitustukea on siten mahdollista käyttää myös esim. traktorin hankintaan, jonka voi halutessaan muuttaa liikennetraktoriksi.

Maatilojen ja tiloilla toimivien maaseutuyritysten investointitukien käytöstä on säädetty laki maatalouden rakennetuista 28.12.2007/1476. Valtiovarainministeriön asetuksessa 30.04.2008/299 on puolestaan säädetty maatalouden investointituesta ja nuoren viljelijän aloitustuesta.

Mikäli maataloudenharjoittaja harjoittaa luvanvaraista, ammattimaista tavaraliikennettä liikennetraktorilla maatalouden sivuelinkeinona, on hänellä mahdollisuus muodostaa verotettavista tuloistaan kolmen vuoden ajaksi maatalouden tuloverolain 10a §:n mukainen enintään 40 %:n suuruinen tasausvaraus. Varauksen enimmäismäärä on enintään 13.500 euroa. Käyttöomaisuushankintojen kattamiseen muodostettu varaus voidaan purkaa esim. maatalon- tai huoltohallinnan perusparannus- tai rakentamismenojen kattamiseen. Se voidaan haluttaessa purkaa myös traktorin hankintaan, jonka voi myöhemmin muuttaa liikennetraktoriksi.

Hallitus pitää esille nostettua kysymystä merkittävänä ja kannattaa aloitetta. Hallitus edellyttää, että järjestö ryhtyy tutkimaan, mitä Suomessa myönnettäviä elinkeinotukia on mahdollisesti hyödynnetty ammattiliikenteessä käytettävien investointien rahoittamiseen. Saatuja tuloksia tulee hyödyntää myös edunvalvonnassa ja poliittisella tasolla kansalaiskeskustelun käynnistämiseksi siitä, voidaanko veronmaksajien varojen hyödyntämistä pitää tarkoituksenmukaisena sellaisissa tilanteissa, joissa ne vaikuttavat selkeästi kilpailuneutraliteettia häiritsevällä tavalla.

Liittokokous:

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi

Toimenpiteet:

Asiasta tehdään kirjelmä Suomen Yrittäjille.

Aloite nro 19

Laatujärjestelmien valvonta

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n vuosikokous esittää Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukselle seuraavan aloitteen:

Ammattimaisen kuorma- ja pakettiautoliikenteen asiakasyritykset ovat laajasti ottaneet käyttöön sertifioidut laatu- ja ympäristöjärjestelmät. Niissä kuvataan kyseisen yrityksen toimintamallit sen eri osa-alueilla hyvin tarkkaan.

Koska kaupan ja teollisuuden toiminnoissa kuljetukset ovat hyvin merkittävä osa, on näistä asiakasyritystemme järjestelmistä johtuen vaadittu myös kuljetusalan yrityksiltä joko vastaavia, sertifioituja järjestelmiä tai sitten sitoutumista asiakasyrityksen laatu- ja ympäristöjärjestelmään.

Laadukkaan toiminnan yhtenä peruslähtökohtana tulee luonnollisesti olla maassa voimassa olevien lakien ja asetusten tinkimätön noudattaminen. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että asiakasyrityksiimme on tehokkuuden ja kilpailuedun saavuttamisen nimissä levinnyt yleinen välinpitämättömyys sen suhteen, kuinka itse laadittuja ja yhteistyökumppaneilta vaadittuja järjestelmiä ja sitoumuksia käytännössä noudatetaan. Hyvä laatuasia on tällaisen toimintatavan vuoksi osin jäämässä juhlapuhetasolle ja siten menettämässä merkitystään. Monetkaan suomalaiset yritykset eivät kannu huolta siitä, että heidän yhteistyökumppaninsa saattavat rikkoa säännöllisesti ja jatkuvasti lainsäädäntöä. Tämä siis tapahtuu, jos ei laatusertifioidun asiakkaan vaatimuksesta, niin ainakin sen hyväksynnällä. Hyvänä esimerkkinä mainittakoon ylikuormilla ajaminen, jonka asiakas pysyy halutessaan omilla järjestelmillään helposti toteamaan.

Esitämme, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyy pikaisesti käymään neuvotteluja maassamme laatusertifikaatteja myöntävien yritysten kanssa siitä, että laatujärjestelmiä rakennet-

taessa ja olemassa olevia järjestelmiä auditoitaessa kiinnitetään erityistä huomiota siihen, kuinka ko. yritys valvoo yhteistyökumppaniensa toiminnan lainmukaisuutta ja mitkä ovat menettelytavat, mikäli määritelty laatutaso ei näiltä osin toteudu.

Turussa 1.4.2009

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Teppo Mikkola
puheenjohtaja

Tero Siitonen
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Aloitteessa todetaan ammattimaisen kuorma- ja pakettiautoliikenteen ottaneen laajasti käyttöön sertifioidut laatu- ja ympäristöjärjestelmät, joissa kuvataan yritysten toimintamallit eri osa-alueilla hyvin tarkasti. Kaupan ja teollisuuden kuljetukset ovat merkittävä osa kuljetustoiminnasta ja asiakasyritysten omista järjestelmistä johtuen myös kuljetusyryksiltä on vaadittu joko sertifioituja järjestelmiä tai sitoutumista asiakasyrityksen laatu- ja ympäristöjärjestelmään.

Laadukkaan toiminnan yhtenä lähtökohtana on oltava voimassa olevien lakien ja asetusten tinkimättömän noudattaminen. Asiakasyritysten tehokkuuden ja kilpailuedun saavuttamisen on todettu johtaneen yleiseen välinpitämättömyyteen itse laadittuja ja yhteistyökumppaneilta vaadittuja järjestelmiä ja sitoumuksia kohtaan. Hyvän laadun todetaan menettävän merkitystään ja esitetään, että monet suomalaiset yritykset eivät kanna huolta yhteistyökumppaniensa säännöllisestä lain-säädännön rikkomisesta. Tämän todetaan tapahtuvan laatusertifioidun asiakasyrityksen hyväksynnällä, jos ei vaatimuksesta. Yhtenä esimerkkinä aloitteessa mainitaan ylikuormilla ajaminen.

Aloitteessa esitetään, että SKAL ryhtyy pikaisesti käymään neuvotteluja maassamme laatusertifikaatteja myöntävien yritysten kanssa. Tavoitteena on, että laatujärjestelmiä sertifioivat ja auditoivat yritykset kiinnittävät toiminnassaan huomiota siihen kuinka kohdeyritys valvoo yhteistyökumppaniensa toiminnan lainmukaisuutta ja mitkä ovat menettelytavat, mikäli määritelty laatutaso ei näiltä osin toteudu.

SKAL:n hallitus pitää aloitetta tärkeänä ja kannattaa ehdotettujen toimenpiteiden käynnistämistä. Lisäksi tulisi erityisesti suoritealoittain selvittää laatu-poikkeaman koskevan reklamaation käyttöönottoa asiakassuhteissa.

Liittokokous:

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

Neuvottelut käynnistetään tammikuussa 2010.

Aloite nro 20

AKE:n maksut ja AKE:n toimintojen kilpailuttaminen

Helsingin Kuljetusyrittäjät ry esittää, että SKAL ryhtyy toimenpiteisiin, joilla kohtuullistetaan Ajo-neuvohallintokeskus AKE:n tavarakuljetuksia suorittavilta yrityksiltä ja niiden työntekijöiltä perimiä maksuja. Esitämme samalla selvitettäväksi sitä, olisiko AKE:n hoitamia toimintoja syytä kilpailuttaa, ja mikäli joitakin toimintoja kilpailutetaan jo nyt, olisiko kilpailutusta syytä laajentaa.

AKE:n kuljetusyrityksiltä suoraan tai välillisesti keräämät maksut edustavat eurooppalaista huipputasoa. Yksi tällainen esimerkki on digipiirturin käyttöön liittyvästä kuljettajakortista perittävä 100 euron maksu. Pelkästään tämän kortin hankkiminen aiheuttaa suomalaiselle tavarakuljetusalalle (50 000 ammattikuljettajan määrän mukaan laskettuna) 5 miljoonan euron kustannukset. Vastava kortti maksaa samojen EU-säädösten mukaisesti toimivassa Saksassa, osavaltiosta riippuen, 20–40 euroa.

Huomattaviin summiin päästään myös puhuttaessa kuljettajien ammatilliseen koulutukseen liittyvistä viranomaismaksuista. AKE perii kuljettajien ammatilliseen jatkokoulutukseen liittyen 12,50 euron rekisteröintimaksun / henkilö kunkin koulutuspäivän suorittamisesta. Kun jokaisen kuljettajan pitää uusien säädösten mukaan suorittaa viisi koulutuspäivää viiden vuoden aikana, merkitsee pelkästään ko. rekisteröintimaksun maksaminen - joka sinänsä on hyvin pieni osa koulutuskuluista - tavarakuljetusalalle yhteensä yli kolmen miljoonan euron kustannuksia viisivuotisjaksolla. On myös huomattava, että AKE:n rooli rekisteröinnin suorittamisessa on vähäinen, kun koulutuspäivien järjestäjät hoitavat tarvittavien tietojen keräämisen, tarkistamisen ja toimittamisen AKE:lle.

AKE toteaa www-sivuillaan keräämiinsä maksuihin liittyen seuraavaa: ”Toimintaamme tarvittavat varat keräämme palvelujen käyttäjiltä. Palvelumme on hinnoiteltu kattamaan vain niistä syntyvät kustannukset, ainoastaan tietojen myynti on liiketaloudellisesti hinnoiteltua.” Mielestämme on syytä kysyä, onko AKE:n hinnoittelupolitiikka tämän periaatteen mukaista.

Helsingissä 8.4.2009

Helsingin Kuljetusyrittäjät ry

Tomi Heino
puheenjohtaja

Jaakko Pajula
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Aloitteessa esitetään, että SKAL ryhtyy toimenpiteisiin, joilla kohtuullistetaan AKE:n tavarankuljetusta suorittavilta yrityksiltä ja niiden työntekijöiltä perimiä maksuja. Aloitteessa mainitaan esimerkkeinä korkeista maksuista digitaalisen ajopiirturin korttien hinnat sekä ammattipätevyyskoulutuspäivän rekisteröintimaksu. Lisäksi aloitteessa esitetään selvitettäväksi sitä, olisiko AKE:n hoitamia toimintoja mahdollista kilpailuttaa tehokkaammin.

Mikäli yrityksessä on digitaalisella ajopiirturilla varustettu ajoneuvo, täytyy jokaisella ajoneuvoa ajavalla kuljettajalla olla henkilökohtainen kuljettajakortti. Lisäksi yrityksessä on oltava vähintään yksi yrityskortti, jolla lukitaan piirturissa olevat tiedot. Sekä yrityskortin että kuljettajakortin hinta on 100 €/kpl ja ne ovat molemmat voimassa viisi vuotta myöntämisestä. Asiointiverkostona kuljettaja- ja yrityskortteja hankittaessa toimii Ajovarma Oy.

SKAL on 18.3.2005 AKE:lle lähetetyssä kirjeessä esittänyt epäkohtia liittyen digitaalisten korttien hinnoitteluun Suomessa. Kirjeessä todettiin korttien silloin määriteltyjen hintojen olevan jopa yli kaksinkertaiset eräisiin Euroopan maihin verrattuna ja samalla esitettiin, että ajopiirturikorttien hinnoittelu tarkistettaisiin ennen niiden myöntämisen aloittamista. AKE oli tuolloin määritellyt Suomessa myönnettävien korttien hinnaksi 103 €. Digitaalisten ajopiirturikorttien hinnoittelu on edelleen Suomessa huomattavan korkeaa. Useissa Euroopan maissa vaatimuksiltaan Suomen kanssa täysin vastaavat kuljettajakortit maksavat alle 50 euroa.

SKAL:n hallitus esittää, että SKAL tekee selvityspyynnön liikenne- ja viestintäministeriölle sekä digitaalisen ajopiirturin korttien että ammattipätevyyskoulutuspäivän rekisteröinnin hinnoittelun perusteista Suomessa. SKAL:n hallitus katsoo, että AKE:n hoitamien toimintojen laajamittainen kilpailutus ei saa olla itsetarkoitus, sillä jossain tapauksissa kilpailutus yhden lakisääteisen tuotteen markkinoilla saattaa johtaa jopa hinnannousuihin. Selvityspyynnössä tulee korostaa nimenomaan AKE:n tuotteiden kustannusperusteisen hinnoittelun toteutumisen varmistumista.

Liittokokous:

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi.

Toimenpiteet:

AKE:n kanssa on käyty neuvotteluja.

Aloite nro 21

Kuljetusalan laadunvalvontaan KULA-perustietopalvelu

Helsingin Kuljetusyrittäjät ry esittää, että SKAL tekisi tavarakuljetusalan muille toimijoille ja ao. viranomaisille ehdotuksen, että Suomeen perustettaisiin ”Kuljetusalan laatu KULA -perustietopalvelu”. Järjestelmä rakennettaisiin soveltuvin osin rakennus- ja asennusalalla toimivan RALA -perustietopalvelun mallin pohjalta (kts. www.rala.fi).

KULA -perustietopalvelun avulla kuljetusyritykset voisivat osoittaa sähköisessä muodossa sopimuskumppaneilleen ne tiedot, joita laki ”Tilaaajan selvitysvelvollisuudesta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä” edellyttää. Perustietopalvelun ”yrityspankin” ylläpitäjä tarkistaisi kyseiset tiedot säännöllisesti ja tiedot olisivat haettavissa www-sivuilta y-tunnuksella tai yrityksen nimellä. Perus-

tietopalveluun sisällytettäisiin seuraavat tiedot (soveltuvin osin, huomioiden mm. se, onko kyseessä työnantajayritys):

- Liikennelupien voimassaolo.
- Selvitys siitä, onko yritys merkitty ennakkoperintärekisteriin, työnantajarekisteriin ja arvonnäköverovelvollisten rekisteriin.
- Kaupparekisteriote.
- Todistus verojen maksamisesta tai verovelkatodistus tai selvitys siitä, että verovelkaa koskeva maksusuunnitelma on tehty.
- Todistukset eläkevakuutusten ottamisesta ja eläkevakuutusmaksujen suorittamisesta tai selvitys siitä, että erääntyneitä eläkemaksuja koskeva maksusopimus on tehty.
- Selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai keskeisistä työehdoista.

Kun kuljetusyrityksen tiedot olisivat perustietopalvelussa, saisi yritys ”KULA-pätevyyden”, joka olisi osoituksena siitä, että sillä on voimassaolevat liikenneluvat ja että se on hoitanut veronsa ja maksunsa sekä muut yhteiskunnalliset velvoitteensa. Perustietopalvelussa mukana oleminen helpottaisi sekä kuljetusyritysten, kuljetuspalvelujen ostajien että viranomaisten työtä, kun tarvittavat tiedot olisivat käytettävissä sähköisessä muodossa. Järjestelmä saattaisi mahdollistaa myös mm. sen, että tavaraliikenneluvan saannin edellytyksenä olevasta todistuksesta taloudellisista voimavaroista voitaisiin luopua.

KULA-perustietopalveluun kuulumisen olisi vapaaehtoista. Järjestelmän ylläpidosta aiheutuvat kulut katettaisiin pääosin mukana olevilta kuljetusyrityksiltä perittävillä vuosimaksuilla. Järjestelmän kehittäminen etenisi siten, että SKAL olisi aloitteentekijänä ja varsinainen rakentaminen, ylläpito sekä tarvittavien arviointi-, valvonta- yms. elinten asettaminen hoidettaisiin perustettavan organisaation puitteissa. Perustettavaan organisaatioon kuuluisi SKAL:n lisäksi tavarakuljetusalan muita toimijoita sekä viranomaisia, kuten liikenne- ja viestintäministeriö, Ajoneuvohallintokeskus AKE, Patentti- ja rekisterihallitus sekä edustus organisaatioista, jotka tulevat hoitamaan nykyisten lääninhallitusten liikenneosastojen tehtäviä.

Tehokkaasti ja kattavasti toimiessaan KULA-perustietopalvelu olisi, paitsi hyödyllinen apuväline kuljetusyritysten ja kuljetuspalvelujen ostajien kannalta, myös tehokas keino yrittäessä vähentää laitonta liikennettä ja siihen liittyviä moninaisia ongelmia.

Helsingissä 8.4.2009

Helsingin Kuljetusyrittäjät ry

Tomi Heino
puheenjohtaja

Jaakko Pajula
toimitusjohtaja

Hallituksen lausunto:

Kuten aloitteessa todetaan, KULA -tietopalvelu olisi oivallinen keino osoittaa yrityksen toimineen moitteetta siihen hetkeen saakka, kun tieto tarkistetaan palvelukannasta.

Hallitus kannattaa tehtyä aloitetta kuljetusalan KULA-perustietopalvelun luomiseksi. Hallitus edellyttää, että SKAL:n keskustoimisto selvittää mahdollisuudet tietokannan luomiseksi ja siitä aiheu-

tuvat kustannukset sekä määrittää yhteistyöverkoston, joka tarvitaan ylläpitämään tietokantaa ja siihen oleellisesti liittyviä internet- ja muita sähköisiä palveluja, ja laatii hallitukselle liiketoimintasuunnitelman toiminnan käynnistämiseksi. Tässä yhteydessä tulisi selvittää myös mahdollisuudet hyödyntää Yritys- ja yhteisötietojärjestelmää YTJ esimerkiksi siten, että siihen lisättäisiin maksullinen osuus, josta em. tiedot olisivat saatavissa.

Hallitus kuitenkin suhtautuu varauksellisesti aloitteessa esitettyyn mahdollisuuteen luopua perustietopalvelun myötä kuljetusyritysten taloudellisten voimavarojen esittämisvelvoitteesta erillisellä todistuksella. Yritysten vakavaraisuuden takaamiseksi on mielekästä pitää yllä järjestelmää, joka osoittaa tietyn taloudellisen perustan myös tulevien vaateiden osalta. Mainitun velvoitteen poistamiseksi pitäisi kansallisten säädösten lisäksi muuttaa myös EU-tasoisia lainsäädäntöä kuljetusyritysten liikennelupaehdoista.

Liittokokous:

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen.

Toimenpiteet:

KULA-järjestelmän luomista suunnitteleva laaja työryhmä, jossa on mukana myös AKE:n, lääninhallituksen ja liikenne- ja viestintäministeriön edustajia on tutustunut RALA-perustietopalveluun ja muutama SKAL:n ja HKY:n jäsenyritys on ottanut ”pilottina” sen käyttöönsä.

Osa työryhmästä vieraili Etelä-Suomen lääninhallituksessa tutustumassa uuteen selainperusteiseen VALLU-liikennelupajärjestelmään. Se otetaan käyttöön vuoden 2010 alussa ja käyttöönoton jälkeen KULA-hanketta viedään seuraavaan vaiheeseen.

Aloite nro 22

Ilmoitukset AKE:lle internetin kautta

Metsäalan Kuljetusyrittäjä ry esittää Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:lle AKE:n toiminnan tehostamiseksi ja jäsenyritystemme kustannusten minimoimiseksi seuraavaa: Kuljetusyritysten pitäisi voida tehdä AKE:lle ilmoituksia internetin kautta. Meneillään oleva talousahdinko on saanut yhä useamman jäsenyrityksen siirtämään ajoneuvoja rekisteristä pois ja tämä tarkoittaa pahimmillaan kymmenien kilometrien ajoa AKE:n rekisteritoimistolle. Syntyy turhia kustannuksia ja ajan menekkiä. Nykyaikaa lienee, että kyseisiä tehtäviä voitaisiin suorittaa internetin kautta nopeasti ja kustannustehokkaasti.

Helsingissä 9.4.2009

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Kari Palojärvi
toiminnanjohtaja

Hallituksen lausunto:

Kuten aloitteessa todetaan, toiminnan tehostamiseksi ja kustannusten minimoimiseksi tulisi Ajoneuvohallintokeskukselle tehtäviä ilmoituksia pystyä tekemään internetin kautta. Pahimmillaan nykyinen menettely esimerkiksi ajoneuvon liikennekäytöstäpoiston osalta tarkoittaa harvaan asutuilla seuduilla jopa kymmenien kilometrien ajoa asian hoitamiseksi.

Ajoneuvohallintokeskuksen vuoden 2008 vuosikertomuksessa todetaan liikennekäytöstäpoistosta mm. seuraavaa: ”Seuraavana haasteena on kehittää liikennekäytöstä poisto ja otto verkkopalveluna niin, että kansalainen voi itse tehdä ne suoraan AKE:n järjestelmään internetissä.”

Hallitus kannattaa aloitetta ja edellyttää, että SKAL tekee esityksen AKE:lle verkkopalveluiden käyttöönoton jouduttamiseksi. Kuljetusyrityksille on tärkeää päästä mahdollisimman nopeasti sopeutamaan liikennekäytössä olevan kaluston määrää nykyaikaisia verkkopalveluita käyttäen.

Liittokokous:

Liittokokous hyväksyi aloitetoimikunnan esityksen, joten hallituksen ehdotus muodostui liittokokouksen päätökseksi

Toimenpiteet:

AKE:n kanssa on käyty neuvotteluja. Sähköinen ilmoituskäytäntö etenee ensi vuonna. Tällä hetkellä näyttää siltä, että yritys ei todennäköisesti pysty tekemään ilmoituksia. Edunvalvontatyö jatkuu.