

# Liittokokousaloitteet 2010

Aloite nro 1

## Digipiirturin mittaamaan ajoaikaan parannusesitys

USL ry esittää Lapin Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät ry aloitteen pohjalta SKAL:n liittokokoukselle, että nykyistä digipiirturin ohjelmistoa kehitettäisiin ja muutettaisiin paremmin sopimaan käytännön kuljetustoimintaan.

Digitaalisen ajopiirturin käyttäjät ovat havainneet ongelmia, joita digipiirturin käyttö aiheuttaa. Ongelmana on mm. se, että digipiirturin kirjaama ajoaika ei vastaa todellista ajoaikaa. Lisäksi kuljetuskaluston elinkaaren aikainen ajosuorite putoaa ja kuljettajien stressikuormitus lisääntyy.

Nykyistä digitaalisen ajopiirturin ohjelmistoa tulisi muuttaa siten, että ajopiirturi kirjaa kaikki alle 20 km/h nopeudella ajatut matkat muu työ -valikkoon.

Asetusta N:o 1266/2009 muutettiin 16. päivänä joulukuuta 2009 jo kymmenennen kerran joustavammaksi siten, että koko minuutin katsotaan kuluneen siinä toiminnassa, joka edustaa pisintä yhtäjaksoista toimintaa kyseisen minuutin aikana. Toisin sanoen ajoneuvon lyhyet alle 30 sekunnin liikahtukset jätetään nyt huomioimatta, mutta yli 30 sekunnin liike lasketaan alusta alkaen ajoaikaan.

Esittämällämme muutoksella, jossa todellinen ajoaika alkaa vasta kun ajetaan nopeampaa kuin 20 km/h, parannettaisiin työturvallisuutta erityisesti terminaali- ja työmaa-alueilla, työsuorite työvuoroa kohti kasvaisi, työpäivän kulunseuranta viranomaisille helpottuisi (purku/lastaus, ruuhkat yms.), kuljettajan stressikuormitus laskisi ja liikenneturvallisuus parani.

Helsingissä 29.3.2010

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät ry

Simo Räihä  
Puheenjohtaja

Antti Seppälä  
johtaja

## Hallituksen lausunto:

USL ry esittää Lapin Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät ry:n aloitteen pohjalta, että ajopiirturi kirjaa kaikki alle 20 km/h nopeudet muu työ -valikkoon.

Digitaalisen ajopiirturin käyttöä koskevat säädökset ovat: Asetus tieliikenteen valvontalaitteista n:o 3821/85, Muutosasetus valvontalaitteista n:o 2135/98, Komission asetus tieli-

kenteen valvontalaitteista annetun asetuksen n:o 3821/85 mukauttamisesta tekniikan kehitykseen n:o 1360/2002 (5.8.2002) sekä Asetus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta n:o 561 /2006.

Neuvoston asetus n:o 3821/85 edellyttää, että ajopiirturi tulee asentaa ja sitä tulee käyttää niissä ajoneuvoissa (art. 3), joilla suoritettavat kuljetukset ovat ajo- ja lepoaika-asetuksen alaisia kuljetuksia. Kuljettajan on käytettävä ajopiirturia myös liikennetraktorissa, kun sitä käytetään luvanvaraisessa tavaraliikenteessä (Tieliikennelaki 92 e §).

Vastaavasti Neuvoston asetus 3820/85, 4 artikla, edellyttää, että digitaalinen ajopiirturi tulee asentaa tavarankuljetukseen käytettävään ajoneuvoon, jonka kokonaismassa perävaunu mukaan lukien on yli 3,5 tonnia.

Digipiirtureiden käytössä on ilmennyt erilaisia ongelmia. Merkittävänä ongelmaksi on selaisissa kuljetustehtävissä, joissa on paljon lyhytkestoista ajoa ja pysähdyksiä, muodostunut se, että digipiirturi ”syö” ajoaikaa. Tätä epäkohtaa USL:n esityksellä halutaan korjata. Muina perusteluina USL esittää työturvallisuuden paranemisen erityisesti terminaali- ja työmaa-alueilla, työsuorituksen kasvun työvuoroa kohti, kulunseurannan helpottumisen viranomaisille, kuljettajan stressikuormituksen alenemisen ja liikenneturvallisuuden parantamisen.

Kuten aloitteessa todetaan, komission asetusta n:o 3821/85 muutettiin jo kymmenennen kerran tekniikan kehittämiseksi mukauttamiseksi. Mukautettu asetus n:o 1266/2009 annettiin 16.12.2009.

**”Vaatus 041** Jos toiminnaksi on kirjattu DRIVING sekä tiettyä kalenteriminuuttia välittömästi edeltävän minuutin että sitä välittömästi seuraavan minuutin aikana, katsotaan koko minuutti kuluneeksi DRIVING-toiminnassa.”

**”Vaatus 042** Jos tiettyä kalenteriminuuttia ei edellä olevan vaatimuksen 041 nojalla katsota kuluneeksi DRIVING-toiminnassa, katsotaan koko minuutin kuluneen siinä toiminnassa, joka edustaa pisintä yhtäjaksoista toimintaa kyseisen minuutin aikana (tai viimeisintä yhtä pitkistä pisimmistä jaksoista).”

**Asetusta sovelletaan 1 päivästä lokakuuta 2011.** Asetuksen liitteen 3.1, 3.8, 3.9, 3.11, 3.20, 8.2, 9.2, 12.3, 12.4 ja 13 kohtaa sovelletaan kuitenkin 1 päivästä lokakuuta 2012 ja 7.2, 7.3 ja 7.5 kohtaa sovelletaan voimaantulopäivästä. Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Vaatus 042 tarkoittaa tilannetta, jossa alle 30 sekunnin ajoaikakertymä ei kirjaudu minuutin mittaiseksi ajoajaksi, vaan minuutin mittaisena muuna tapahtuma-aikana riippuen siitä, mitä ko. minuuttiin kuuluneen yli 30 sekunnin aikana tehtiin. Vastaavasti 31 sekuntia tai pitempi ajotapahtuma kirjautuu kokonaisuudessaan minuutin ajoaikana.

Edellä mainittu muutos astuu voimaan 1.10.2011 ja koskee mainitun päivämäärän jälkeen asennettavia uusia digipiirtureita ja niiden käyttöä. Siten uusi säädös ei ulotu koskemaan 1.5.2006–30.9.2011 käyttöön otettavia digipiirtureita.

19.4.2010 tehdyn kyselyn perusteella yhden digipiirturin maahantuoja arvioi, etteivät valmistajat ole harkitsemassa ”vanhojen digipiirtureiden” ohjelmistojen päivittämistä vastaamaan asetuksen muutosta minuutin kirjautumisen osalta.

SKAL:n hallitus toteaa lisäksi, että SKAL on yhdessä eräiden ulkomaisten järjestöjen kanssa esittänyt ajo- ja lepoaikasäädöksiin joustoja. Muutosesitys on esitetty EU:n liikennekomissiarille ja aloitteen tueksi haetaan edelleen laajempaa kansainvälistä verkostoa esityksen läpimenon saattamiseksi. Esityksen varsinainen toteuttaminen on tarkoitus aloittaa, kun EU on päättänyt yli kymmenen vuotta jatkuneen työaikadirektiivin muuttamisprosessinsa. Joustoesitys sisältää mahdollisuuden lyhentää vuorokausilepoa tietyin aikarajoituksin ja mahdollisuuden ajaa nykyistä hiukan pitempi ajovuoro viikkolevon alla, jotta kuljettajilla olisi mahdollisuus kotiin pääsyyn.

SKAL:n hallitus esittää aloitteen hyväksyttäväksi sillä lisäyksellä, että aloite lähetetään myös IRU:n EU-asioita hoitavaan toimistoon yhteisen kansainvälisen rintaman kokoamiseksi.

\*\*\*\*\*

Aloite nro 2

### **Kuljetusajoneuvojen yhteystietomerkinnät**

Helsingin Kuljetusyritykset ry ehdottaa, että SKAL ryhtyy toimenpiteisiin, joilla varmistetaan, että asianomaiset viranomaiset huomioivat kuljetusajoneuvojen lakisääteisten yhteystietomerkintöjen puuttumiseen liittyvät ongelmat ja ryhtyvät tarpeellisiin toimenpiteisiin.

Säädösten edellyttämien yhteystietomerkintöjen puuttuminen merkittävästä osasta kuljetusajoneuvoja on koettu ainakin Helsingin seudulla yhä suurempana ongelmana. Eikä ongelmaa ole ainakaan pienentänyt se, että viranomaiset eivät aktiivisesti valvo kyseisten säädösten noudattamista eivätkä muutenkaan noteeraa asiaan liittyviä ongelmia. Ongelman merkitys on korostunut laittoman liikenteen ja siihen liittyvien epäkohtien lisääntyessä.

Laissa kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä (8 luku 25 §) todetaan asiasta seuraavaa: ”Liikenteen harjoittamiseen oikeuttavan luvan haltija vastaa siitä, että luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa tulee olla näkyvällä paikalla selvästi merkittynä yhteisöluvan, kotimaan liikenneluvan tai liikennetraktoriluvan haltijan nimi ja yhteystiedot.” Merkintöjen on pitänyt olla ajoneuvoissa 1.7.2007 alkaen. Kirjainten korkeudeksi on suositeltu vähintään 60 mm.

Ongelma voitaisiin mielestämme korjata yksinkertaisesti ja tehokkaasti siten, että katsastusviranomaisten tehtäväksi säädettäisiin sen varmistaminen, että lain tarkoittamaan kuljetusajoneuvoon on laitettu asianomaiset yhteystietomerkinnät. Mikäli näin ei ole, ajoneuvo ei läpäise katsastusta. Ja tämän lisäksi poliisin pitäisi ryhtyä valvomaan asianomaisten säädösten noudattamista. Käsittääksemme poliisilla on tähänkin mennessä ollut tämä velvollisuus, mutta se ei, ikävä kyllä, ole näkynyt arkipäivän toiminnoissa.

Helsingissä 30.3.2010

Helsingin Kuljetusyrittäjät ry

Tomi Heino  
puheenjohtaja

Jaakko Pajula  
toimitusjohtaja

### **Hallituksen lausunto:**

Helsingin Kuljetusyrittäjät ry esittää liittokokousaloitteessaan, että SKAL ryhtyisi toimenpiteisiin, joilla varmistetaan, että luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröityihin ajoneuvoihin vaadittavien yhteystietomerkintöjen olemassaoloa valvottaisiin aktiivisesti.

SKAL:n hallitus otti esiin ongelman luvanvaraiseen käyttöön rekisteröityjen ajoneuvojen yhteystietomerkintöjen puuttumisesta kokouksessaan 12.6.2009. Tämän jälkeen SKAL lähestyi kirjeillä 28.8.2009 niin liikkuvaa poliisia kuin Ajoneuvohallintokeskus AKE:a ongelmaan puuttumiseksi.

AKE muistutti 9.12.2009 päivätyssä tiedotteessaan katsastajille (7/2009) katsastustoimipaikkoja lain kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä asettamista vaatimuksista luvanvaraisen kuorma-autojen yhteystietomerkintöjen suhteen. Koska AKE:n tiedotteen lähettämisestä on kulunut aikaa vasta noin neljä kuukautta, ei suurin osa kuorma-autokalustoa ole ehtinyt käydä vielä määräaikaikatsastuksessa tiedotteen lähettämisen jälkeen eivätkä sen vaikutukset ole vielä kokonaisuudessaan näkyvissä.

Helsingin Kuljetusyrittäjät esittävät aloitteessaan, että ongelma olisi korjattavissa estämällä puutteellisin yhteystietomerkinnöin varustetun kuorma-auton katsastuksen hyväksyminen. Lisäksi poliisin tulisi ruveta valvomaan kyseisen lainkohdan noudattamista tarkemmin.

Määräaikaikatsastuksessa varmistetaan, että ajoneuvo on liikenteessä turvallinen, ja että ajoneuvosta ei aiheudu liiallisia ympäristöhaittoja. Lisäksi valvotaan ajoneuvoon kohdistuvien verojen ja maksujen suorittamista. Lähtökohtaisesti ajoneuvon hylkäämisen katsastuksessa voi aiheuttaa vain edellä mainituissa kohdissa oleva vakava puute. Yhteystietomerkintöjen puuttumisesta nykyisin annettavasta korjauskehotuksesta jää tieto ATJ-järjestelmään, jolloin valvontaa suorittavan poliisin on tiellä tapahtuvien tarkastusten yhteydessä helppo todeta korjauskehotuksen laiminlyönti, joka käytännössä johtaa rangastusvaatimukseen ja uuteen korjauskehotukseen.

SKAL:n hallitus pitää muun muassa harmaan talouden torjunnan vuoksi yhteystietomerkintöjä koskevien vaatimusten noudattamista ja valvomista tärkeänä. Kun AKE (nykyinen TraFi) on vain muutama kuukausi sitten lähestynyt katsastustoimipaikkoja asiassa, hallitus esittää, että SKAL:n toimiston tulee ottaa asia esille erikseen suurimpien katsastustoimijoiden kanssa, jotta he koulutuksissaan ohjeistaisivat katsastajia huomioimaan yhteystietomerkintävaatimus nykyistä paremmin. Myös TraFiin tulee olla yhteydessä, sillä yhteystietomerkintöjen puuttumisen tulisi olla hylkäysperuste määräaikaikatsastuksissa, mikäli edellisessä määräaikaikatsastuksessa on asiasta annettu korjauskehotus, eikä yhteystietomerkintöjä tästä huolimatta ajoneuvossa ole.

Katsastustoimijoihin ja TraFiin yhteydenoton lisäksi SKAL:n hallitus esittää, että SKAL:n toimisto ottaa yhteystietomerkintöjen valvomisen esille liikkuvan poliisin raskaan liikenteen yhdyshenkilöiden kanssa käytävissä neuvotteluissa ja korostaa valvonnan tärkeyttä.

\*\*\*\*\*

Aloite nro 3

### **Liikenteenjakajat näkyvämmiksi**

Esitämme liikenteenjakajien reunakivien maalaamista huomiota herättävällä värillä ja tie-osuuksien valaisemista liikenteenjakajien kohdilta. Liikenteenjakajiin on saatava heijastavat liikennemerkkit ja -tolpat.

Taajamiin rakennetaan ajonopeuksien pienentämiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi korotettuja suojateitä, suojateiden keskikorokkeita ja keskisaarekkeita. Näiden liikenteenjakajien tavoitteena on ajonopeuksien hillitseminen ja erityisesti kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi liikenteenjakajat on saatava näkyvämmiksi, jotta niihin törmäämiset voidaan ennalta ehkäistä.

Reunakivien ja yliajokivien on oltava profiililtaan pyöreäreunaisia ja laadultaan korkealuokkaisia, jotta ne kestävät hyvin mekaanista kulutusta. Reunakivet on lisäksi merkittävä talvitienhoitoa varten.

Suunnittelussa on huomioitava myös raskas liikenne. Ajokaistaleveydet eivät saa kaventua liikenteenjakajien kohdalta. Liikenteenjakajiin asennettavien liikennemerkkien asentamisessa on huomioitava mm. erikoiskuljetusten vaatimukset (tarvittaessa irrotettavissa).

Hämeenlinnassa 27.3.2010

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Pekka Valtonen  
puheenjohtaja

Pia Vuori  
toimitusjohtaja

### **Hallituksen lausunto:**

Aloitteessa esitetään taajama-alueille rakennettavien korotettujen suojateiden, suojateiden keskikorokkeiden ja keskisaarekkeiden näkyvämpää ja selkeämpää merkitsemistä.

Näiden liikenteenjakajien havaittavuutta voidaan parantaa aloitteessa esitetyillä tavoilla. Liikenteenjakajien reunakivien selkeä maalaaminen ja heijastavien liikennemerkkien ja merkkipaalojen asentaminen edistävät liikenneturvallisuutta ja auttavat jakajien havaittavuutta pimeällä ja reunakivien ollessa lumen peittämiä.

Liikenteenjakajiin asennettavissa liikennemerkeissä on huomioitava erikoiskuljetusten asettamat vaatimukset ja reunakivien sekä yliajokivien on oltava pyöreäreunaisia, jotta ne eivät riko raskaan kaluston renkaita.

Hallitus kannattaa aloitetta ja esittää, että SKAL tekee esityksen liikenne- ja viestintäministeriölle, Liikennevirastolle ja Kuntaliitolle jo olemassa olevien liikenteenjakajien selkeämmästä merkitsemisestä. Erityisesti uusien liikenteenjakajien parempi ja selkeämpi merkitsemisen pitää huomioida jo suunnitteluvaiheessa.

\*\*\*\*\*

Aloite nro 4

### **Roiskesuojien asennusvelvoite koskemaan myös M1-ajoneuvoluokkaa**

Jäsenyhdistyksemme, Jyväskylän Seudun Kuorma-autoilijat ry:n aloitteesta, esitämme liittokokoukselle, että Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ryhtyy toimiin ajoneuvojen roiskesuojauksen parantamiseksi siten, että nk. roiskeläpät määrätään pakolliseksi varusteeksi myös M1-ajoneuvoluokan ajoneuvoihin.

Liikenne ja viestintäministeriön asetus autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista 19.12.2002/1248, 20 § määrittelee roiskesuojien käytöstä annetut määräykset. Asetus ei koske M1- ja N1-ajoneuvoluokan ajoneuvoja.

Henkilöautojen (M1-ajoneuvoluokka) puutteellinen roiskesuojaus saattaa aiheuttaa ajoneuvon pyöristä lähtevien kivien ja nastojen sinkoutumisen takana tulevan ajoneuvon tuulilasiin. Tällainen äkillinen ja kova isku ajoneuvon tuulilasiin aiheuttaa usein tuulilasin vaurioitumisen tai jopa rikkoutumisen.

Tuulilasin toistuva vaurioituminen aiheuttaa vuosittain ylimääräisen kustannuserän kuljetusalan yrityksille. Kustannuserän, joka olisi pienin toimenpitein asetusmuutoksella ehkäisävissä.

Jyväskylässä 29.3.2010

SKAL Keski-Suomi ry

Matti Perälä  
puheenjohtaja

Mikko Voutilainen  
toiminnanjohtaja

### **Hallituksen lausunto:**

SKAL Keski-Suomi ry esittää liittokokousaloitteessaan, että henkilöautoihin (M1-ajoneuvoluokka) määrättäisiin niin kutsutut roiskeläpät pakollisiksi. Puutteellinen roiskesuojaus saattaa aiheuttaa kivien ja nastojen sinkoutumisen takana tulevan tuulilasiin ja jopa tuulilasin rikkoutumisen.

SKAL:n hallitus pitää aina selvittämisen arvoisena aloitteita, joilla pyritään alentamaan kuljetusyritysten kustannuksia. Myös tässä aloitteessa tavoitteena mainittu tuulilasien vaihto-

tarpeen pieneneminen olisi alalle juuri oikeanlaista kehitystä. Toisena näkökulmana aloitteiden toteuttamisen arvioinnissa tulee SKAL:n hallituksen mielestä ottaa huomioon aloitteen menestymisen mahdollisuudet sekä sen eteenpäinviemisen vaatimat panostukset.

Lähes kaikki Suomessa uutena myytävät henkilöautot ovat EY-tyyppihyväksytyjä. Suomi ei EU:n vapaan kaupan periaatteiden mukaisesti voi estää EY-tyyppihyväksytyin kaluston myymistä ja rekisteröintiä Suomessa. Suomi ei siis voi asettaa vaatimuksia niin kutsuttujen roiskeläppien asentamiselle uusille ajoneuvoille. Jotta asetusta ajoneuvojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista voitaisiin muuttaa, tulisi tämä vaatimus saattaa EY-tyyppihyväksyntävaatimukseen, minkä läpimenemisen mahdollisuuksia voidaan pitää häviävän pienenä.

Roiskeläppien asennusvelvollisuus poistettiin Suomessa 1990-luvun alussa, jolloin todettiin, että niiden käytöllä ei saavuteta tavoiteltua hyötyä. Roiskeläppien voidaan todeta lisäävän ajoneuvon polttoaineen kulutusta, mikä entisestään pienentää aloitteessa mainitun muutoksen läpimenemisen mahdollisuutta.

Edellä mainitut seikat huomioon ottaen SKAL:n hallitus katsoo, että SKAL Keski-Suomi ry:n liittokokousaloitteella ei ole yksiselitteisesti saavutettavissa niitä hyötyjä, joita aloitteella on aikomus saavuttaa. Hallitus ei kannata aloitetta ja katsoo, että SKAL:n ei tulisi käyttää voimavarojaan EU-määräysten muuttamiseksi aloitteessa esitetyllä tavalla.

\*\*\*\*\*

Aloite nro 5

### **Päästömittausvaatimuksen poistaminen katsastuksessa uudelta kalustolta**

Jäsenyhdistyksemme Maaselän Kuorma-autoilijat ry:n tekemän aloitteen perusteella esitämme, ettei raskaan kaluston katsastuksessa vaadittaisi päästömittausta ajoneuvoilta, joissa on Euro-4 tai sitä uudempi moottori.

Moottorin omavalvonnan ja vikakoodien johdosta ajoneuvolla ei voida ajaa, jos päästöt ylittävät korkeimmat sallitut raja-arvot.

Nykyiset katsastusmaksut ovat nousseet jo niin korkealle tasolle, että tulisi tehdä selvät pelisäännöt, mitä mittauksia eri-ikäisille ajoneuvoille tehdään.

Kalajoella 21.3.2010

SKAL Oulun lääni ry

Matti Heikkilä  
puheenjohtaja

Heikki Huhanantti  
toiminnanjohtaja

## Hallituksen lausunto:

SKAL Oulun lääni ry esittää liittokokousaloitteessaan, että EURO IV ja uudemmalla moottorilla varustetulta kuorma-autolta ei vaadittaisi katsastuksen yhteydessä päästömittausta, sillä moottorin omavalvonta estää ajamisen ajoneuvolla, jonka päästöt ylittävät suurimmat sallitut raja-arvot.

Dieselmoottorien pakokaasupäästöistä katsastuksessa tarkastetaan nykyään savutusarvo (k). Tämä arvo mitataan katsastuksen yhteydessä savutusmittarilla tai vaihtoehtoisesti voidaan esittää todistus savutusarvosta. Kuorma-autojen EURO-luokituksessa ei suoraan ole vaatimuksia savutusarvolle.

SKAL:n hallitus pitää aloitteessa esitettyä ajatusmallia kustannusten karsimisesta jo tiedossa olevien asioiden uudelleen mittaamisen poistamisella oikeana. Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole täysin tiedossa, missä määrin kuorma-autojen päästöjen omavalvontajärjestelmät mittaavat sitä, mitä nykyään katsastuksessa savutusarvolla mitataan.

SKAL:n hallitus esittää, että SKAL:n toimisto ensi vaiheessa selvittää, voidaanko ajoneuvojen omavalvontajärjestelmän arvoista päätellä myös savutusarvoon vaikuttavat parametrit. Mikäli näin on, tulee edunvalvonnalla pyrkiä vaikuttamaan EU:n direktiiveihin, joissa määräaikaikatsastuksen vaatimukset määrätään. Tällöin tehokkainta olisi tuoda asia liikenne- ja viestintäministeriön ja maanteiden tavaraliikenteen kansainvälisen kattojärjestön IRU:n tietoon ja vaatia aloitteessa vaaditun muutoksen eteenpäinviemistä EU:ssa.

\*\*\*\*\*

Aloite nro 6

## Ulkomaisten ajoneuvojen talvivarusteet

Jäsenyhdistyksemme Pudasjärven Kuorma-autoilijat ry:n tekemän aloitteen perusteella esitämme, että talviaikana Suomeen tulevilta ulkomaalaisilta ajoneuvoyhdistelmiltä edellytetään varautumista talvisiin olosuhteisiimme.

Mielestämme tällaisia vaateita voisivat olla mm. talviolosuhteisiin soveltuva rengastus – riittävä rengasurasyvyys/kuvio, lumikettingit ja perustyökälyt.

Ulkomaalaisten kuljetusyritysten varautuminen Suomen vaihteleviin talviolosuhteisiin on usein hyvin puutteellista. Etenkin mäkiin juuttuneet ajoneuvoyhdistelmät ovat aiheuttaneet runsaasti vaaratilanteita eri puolilla Suomea.

Kalajoella 21.3.2010

SKAL Oulun lääni ry

Matti Heikkilä  
puheenjohtaja

Heikki Huhananntti  
toiminnanjohtaja

## Hallituksen lausunto:

SKAL Oulun lääni ry esittää liittokokousaloitteessaan, että Suomeen tulevilta ulkomaisilta ajoneuvoyhdistelmiltä edellytetään varautumista talvisiin olosuhteisiin. Näitä vaateita voisivat olla mm. talviolosuhteisiin soveltuva rengastus, lumikettingit sekä perustyökälyt.

SKAL:n hallitus pitää aloitteessa esitettyä huolta ulkomaisten ajoneuvoyhdistelmien kiinni juuttumisen aiheuttamista vaaratilanteista aiheellisena. Aloitteessa esitettyjä erillisiä talvi-varustevaatimuksia pelkästään ulkomaisille ajoneuvoyhdistelmille ei kuitenkaan ole toteutettavissa, sillä samojen vaatimusten tulisi koskea myös suomalaista kalustoa.

Ruotsissa talviajan rengastusta koskevat säädökset muuttuivat 1.12.2009 siten, että kuorma-autojen kaikissa renkaissa urasyvyyden tulee olla vähintään 5 mm talvikelissä 1.12. ja 31.3. välisenä aikana. Vaatimus koskee sekä ruotsalaisia että ulkomaalaisia kuorma-autoja, mutta vaatimus ei koske perävaunuja. Varsinaista talvirengaspakkoa ei ole, mutta Transportstyrelsen suosittelee kuitenkin talvirenkaiden käyttöä aina talviolosuhteissa. Norjassa puolestaan kokonaismassaltaan yli 3 500 kg painavan ajoneuvon renkaiden urasyvyydeksi suositellaan 5 mm talvikaudella ja lisäksi on vaatimuksia lumiketjujen mukana pitämiseksi talvikaudella.

Koska ulkomaisen kaluston määrän voidaan arvella kasvavan Suomessa myös jatkossa, ja osalla ulkomaisia ajoneuvoja ja niiden kuljettajilla on ongelmia selviytyä Suomen talvisista olosuhteista, täytyy aloitteessa mainittuun ongelmaan etsiä ratkaisua.

Hallitus esittää, että aloitetta ei kannateta, vaan viranomaisten tulee lisätä laaja-alaista tiedottamista. Tiedottamisen pääviestinä Suomeen talvikaudella tulevien ulkomaalaisten ajoneuvojen osalta tulee olla varautuminen pohjoisiin talviolosuhteisiin.

\*\*\*\*\*

Aloite nro 7

## Ulkomaalaisille ajoneuvoille pakollinen hinauspalveluvakuutus

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry ja sen Keski-Suomen alueosasto esittävät, että ulkomaalaisten ajoneuvojen omistajat veloitettaisiin hankkimaan pakollinen hinauspalveluvakuutus siksi ajaksi, jonka ajoneuvo on Suomessa.

Nykyisen käytännön vallitessa ulkomaalaisen ajoneuvon suorittaman kuljetuksen keskeytyessä äkillisesti, esimerkiksi teknisen vian tai muun rikkoutumisen seurauksena siten, että ajoneuvo jää yleiselle tielle, on ensisijaisesti ajoneuvon omistajan tehtävä huolehtia ajoneuvon siirrosta korjaamolle tai vähintään liikenneturvalliseen paikkaan.

Usein ulkomaalainen kuljetusyrittäjä päätyy yrityksen kannalta mahdollisimman halpaan vaihtoehtoon ja saattaa tilata hinausajoneuvon esimerkiksi yrityksen kotimaasta, jolloin avun tuleminen paikalle voi kestää jopa useita vuorokausia.

Suomalaiset hinauspalveluyrittäjät ovat lisäksi todenneet, että ulkomaalaisen ajoneuvon siirtämisestä aiheutuneiden kulujen maksajaa ei useinkaan löydy, ellei kyseessä ole liiken-

nevahinko. Lisäksi laskujen perintä on hankalaa ja usein mahdotonta maksuvelvollisen kotipaikan ollessa EU:n ulkopuolella. Euroopassa teknisen vian tai vastaavan johdosta tielle jäänyt ajoneuvo siirretään omistajan kustannuksella viipymättä korjaamolle tai turvalliseen paikkaan omistajan/haltijan kustannuksella.

Ulkomaalaisille ajoneuvoille määrättävä pakollinen hinauspalveluvakuutus parantaisi merkittäväällä tavalla liikenneturvallisuutta, takaamalla tielle rikkoontuneiden ulkomaalaisten ajoneuvojen nopean pois hinaamisen sekä varmistaisi myös hinauspalveluyrittäjien suorittaman työn korvaamisen.

Helsingissä 1.4.2010

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry

Simo Räihä  
puheenjohtaja

Risto Jaakkola  
johtaja

### **Hallituksen lausunto:**

Hinauspalveluvakuutus on luonteeltaan ns. vapaaehtoinen vakuutus, joka voidaan raskaiden ajoneuvojen kohdalla ottaa lisäturvana autovakuutuksen osaksi. Ulkomaalaisissa ajoneuvoissa tämän tyyppisiä vakuutuksia ei tiettävästi kovin usein ole. Pakollisen hinauspalveluvakuutuksen saaminen yksinomaan ulkomaalaisille voi olla erityisesti muista EU-jäsenvaltiosta tuleville ajoneuvoille asetettuna kilpailuneutraliteetin kannalta ongelmallinen.

Teknisen vian tai muun syyn vuoksi tapahtuneet ajoneuvojen tielle jäämiset ovat omiaan aiheuttamaan vaaratilanteita. Useiden vuorokausien ajaksi tielle jääneiden ulkomaalaisten ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien aiheuttama liikenneturvallisuusriski on todellinen. Tästä esimerkkinä voidaan mainita tammikuussa 2010 tapahtunut peräänajo, jossa teknisen vian vuoksi ohituskaistan kohdalle oikealle kaistalle pysähdyksissä jo jonkin aikaa olleeseen, riittämättömästi muun liikenteen varoittamiseksi merkittyyn venäläiseen rekkaan törmäsi henkilöauto. Em. onnettomuudessa kuoli yksi ja loukkaantui kaksi henkilöä.

Liikenneturvallisuusnäkökohdan lisäksi ajoneuvojen nopeaa siirtämistä tieltä pois puoltavat myös omaisuudensuojanäkökohdat. Kuljetusyhtiön, kuljetuksen vakuuttaneen CMR-vakuutusyhtiön sekä tavaran omistajan että tätä kautta mahdollisen tavaravakuutusyhtiön intressissä on saada tielle jäänyt ajoneuvot mahdollisimman nopeasti siirrettyä turvalliseen paikkaan ajoneuville tai lastille syntyvien vahinkojen estämiseksi.

Ajoneuvojen siirtämistä koskevan lain (ns. romuajoneuvolaki) mukaan tienpitoviranomainen tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi siirtää väärin pysäköidyn tai onnettomuudessa vaurioituneen auton säilytykseen, mikäli ajoneuvoa ei ole siirretty kahden vuorokauden kuluessa. Jos ajoneuvon pysäköinnistä tai sen sijainnista aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle, poliisi on velvollinen viipymättä siirtämään ajoneuvon. Jos pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien käytölle, poliisi, tienpitoviranomainen tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa lähi- tai varastosiirron viipymättä. Lain mukaan ajoneuvon omistaja

tai haltija on velvollinen korvaamaan viranomaiselle ajoneuvon siirtojärjestelyistä, siirtämisestä, säilyttämisestä ja hallinnoinnista aiheutuneet kustannukset.

Hallitus kannattaa ajatusta selvittää, onko ulkomaalaisille ajoneuvoille mahdollista määrätä pakollinen hinauspalveluvakuutus tielle rikkoontuneiden ulkomaalaisten ajoneuvojen nopean pois hinaamisen ja hinauspalvelumaksujen varmistamiseksi.

Hallitus esittää, että SKAL:n toimisto tekisi liikenne- ja viestintäministeriölle esityksen, että se antaisi valtakunnalliset ohjeet ajoneuvojen siirtämistä koskevassa laissa säädettyjä tehtäviä suorittaville viranomaisille niistä menettelyistä, joita noudatetaan toteutettaessa ulkomaalaisten ajoneuvojen siirtoja tai mikäli tämä ei ole mahdollista, että ajoneuvojen siirtämistä koskevaa lainsäädäntöä täydennetään lisäämällä lakiin tarvittavat määräykset, joilla varmistetaan ajoneuvon nopea poishinaaminen ja siirtokustannusten korvaaminen siirron suorittaneelle hinausyriykselle.

\*\*\*\*\*

Aloite nro 8

### **Ajokieltojärjestelmän kohtuullistaminen ja yhdenvertainen kohtelu**

Esitämme liittokokoukselle, että se valtuuttaisi Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n työskentelemään voimassa olevan sakkoperusteisen ajokieltojärjestelmän kohtuullistamiseksi ja siten saattaisi kuljetusyrittäjät rangaistuksen ankaruudessa yhdenvertaiseen asemaan muiden kansalaisten kanssa.

Lain perusta on, että kansalaiset ovat aina yhdenvertaisessa asemassa toisiinsa nähden ja että samasta teosta annettu rangaistus on aina yhtä ankara tai lievä, yksilöstä riippumatta. Ammattiryhmäämme kuuluvat ovatkin ainoa ryhmä, jonka jo aikaisemmin määrätty, tuloihin perustuva sakkorangaistus jatkuu kovennettuna, maksukyvyyn perustan poistamisena, ajokieltomääräyksellä.

Tieliikennelaissa säädetään, että henkilön saadessa vuoden aikana kolme tai kahden vuoden aikana neljä sakkoa, asetetaan hänet lisärangaistuksena 1-6 kuukauden mittaiseen ajokieltoon, annettujen sakkorangaistusten lisäksi. Ajokielto määrätään automaattisesti, erittelemättä mistä tai miten pienistä tai suurista rikkeistä sakot on aikanaan annettu.

Ajokiellon astuessa voimaan menettää kuljetusyrittäjä mahdollisuuden harjoittaa omaa elinkeinotoimintaansa. Yrityksessä, jossa ulkopuolista työvoimaa ei ole lainkaan, ajokiellon voimaan saattaminen pysäyttää yritystoiminnan kokonaan. Minkään muun toimialan elinkeinonharjoittajalle ei säädetä missään olosuhteissa yhtä kovaa rangaistusta liikenne-rikkomuksesta.

Esitämme että sakkokertymän perusteella määrättävää ajokieltojärjestelmää kehitetään

esimerkiksi pisteytysjärjestelmän avulla siten, että rangaistuksen kovuus suhteutuu tehtyjen rikkeiden suuruuteen.

Jyväskylässä 31.3.2010

SKAL Keski-Suomi ry

Matti Perälä  
puheenjohtaja

Mikko Voutilainen  
toiminnanjohtaja

### **Hallituksen lausunto:**

Ajokorttiseuraamusjärjestelmän joustamattomuus on koettu ammattiliikenteen piirissä ongelmalliseksi ja epäoikeudenmukaiseksi jo pitkän aikaa. Ajokieltojärjestelmän kehittämistarve on ollut esillä sekä vuoden 2003 että vuoden 2009 liittokokouksissa, joista jälkimmäisessä useampi kuin yksi SKAL:n jäsenyhdistys kiinnitti muutostarpeeseen huomiota.

SKAL Keski-Suomi ry on liittokokousaloitteessaan kiinnittänyt huomiota ajokieltojärjestelmän muutostarpeeseen. Esityksissä esitetään seuraamusjärjestelmän kehittämistä siten, että rangaistuksen kovuus suhteutuu tehtyjen rikkeiden suuruuteen.

Nykyisessä järjestelmässä ajokieltoon vaikuttaa lähinnä toistuvien tekojen määrä. Ajomäärän suuruutta ei huomioida ajokieltopäätöstä tehtäessä, mutta tekojen luonne voidaan ottaa säädettyjen vähimmäispituuksien (1–6 kk) rajoissa huomioon ajokiellon pituutta ta-pauskohtaisesti harkittaessa, mikäli teot ovat luonteeltaan sellaisia, että niiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovat lähinnä välillisiä. Mahdollisuutta antaa ajokieltoa ehdollisena ei ole ja ajokieltopäätös on pantava täytäntöön välittömästi poliisin todetessa ajokieltoon määräämisen edellytysten täyttyvän.

Poliisi voi ajokieltoon määräämisen sijaan antaa varoituksen, jos ajo-oikeus on ajo-oikeuden haltijan toimeentulon tai liikkumisen vuoksi välttämätön eikä liikenne rikkomusten ole katsottava osoittavan piittaamattomuutta tieliikennettä koskevista säännöksistä ja hänelle niiden rikkomisista tuomituista tai määrättyistä seuraamuksista. Varoituksen käyttöä ajokiellon sijasta ei ole sidottu sen välttämättömyyteen kuljettajalle hänen työssään, kuten esim. tuomioistuimen antamissa ehdollisissa ajokielloissa. Ajokielto on myös rangaistuksena ensisijainen ja varoitus puolestaan vasta toissijainen. Tällä saattanee olla vaikutusta varoitusmenettelyn käyttöön ammattikuljettajien osalta.

Kun ammattiliikenteen harjoittajan toimeentulo on riippuvainen ajo-oikeudesta, on sen menetyks, 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. Vuoden 2009 liittokokouksen yhteydessä SKAL on päättänyt esittää ehdollisen ajokiellon lisäämistä vaihtoehdoksi myös poliisin määräämälle ehdottomalle ajokielolle samalla tavoin kuin se on mahdollista tuomioistuinten määrätessä ajokieltoa vakavimmista liikenne rikkomuksista.

EU:n uuden ajokorttidirektiivin toimeenpano edellyttää Suomessa muutoksia lainsäädäntöön. Liikenne- ja viestintäministeriöstä on ilmoitettu, että tässä yhteydessä myös ajokorttiseuraamuksia koskevat muutostarpeet on tarkoitus arvioida. Hallituksen esitys ajokorttilainsäädännön uudistamiseksi tulee lausunnon keväällä 2010 ja se tulee eduskunnan käsittelyyn syksyllä 2010.

Hallitus katsoo, että sääntöjen noudattaminen lisääntyisi ja tätä kautta liikenneturvallisuus lisääntyisi, kun seuraamusjärjestelmä katsotaan oikeudenmukaisemmaksi. Hallitus kannattaa esityksiä ajokorttiseuraamusjärjestelmän kehittämistä nykyistä oikeudenmukaisemmaksi huomioimalla pisteytysjärjestelmän avulla rikkomusten vakavuusaste suhteessa siitä ammattikuljettajille seuraavaan kokonaisrangaistukseen. Hallitus kannattaa lisäksi ehdollisen ajokiellon käyttöönottoa myös poliisin määräämissä ajokielloissa ammattiliikenteen harjoittajalle ajokiellosta aiheutuvien seuraamusten yhteisvaikutuksen kohtuullistamiseksi.