

SKAL

Suomen
Kuljetus ja
Logistiikka

Järkevillä normeilla kasvua ja kilpailukykyä



Kuljetus- ja
logistiikka-alan
esityksiä normien
purkamiseksi

Sisällys

Johdanto	4
Yleistä kuljetus- ja logistiikka-alan sääntelystä	6
Sääntely vaikuttaa logistiseen kilpailukykyyn	8
Vakioidaan yritysvaikutusten arviointi	9
Kuljetusalalle lisäsääntelyä vain todellisesta tarpeesta	9
EU-tasoisessa sääntelyssä huomioon pohjoiset olosuhteemme	10
SKALin konkreettisia ehdotuksia säädösten muuttamiseksi ja purkamiseksi	11
Ajo- ja lepoaikojen joustavoittaminen	11
Yksinkertaistetaan kuljettajan ammattipätevyyden koemallin järjestämisen ehtoja	12
Ammattipätevyyden hyväksymisasiakirjan myöntäminen helpommaksi	12
Työelämälähtöiset oppimisympäristöt ammatillisen koulutuksen näyttöpaikoiksi	12
Porrastetaan oppisopimusaikainen palkkaus vastaamaan osaamisen kehittymistä	13
Ajoneuvosäädösten muutokset tehtävä maltillisesti (mitat ja massat)	13
Palkka vai työkorvaus?	13
Yhtenäistetään sidosyksiköiden ulosmyyntirajat	14
Turvataan kilpailuneutraliteetti jätahuollon toimialalla	14
Kuntien vastuu rajattava jätelaisissa vain asumisessa syntyvään jätteeseen	15
Jätahuoltorekisteriin rekisteröitymisen valuviat korjattava	15
Digitaalinen asiointi ensisijaiseksi, tiedon on riitettävä toimitettavaksi vain kerran	18
Päästövähennyslaitteiden sääntelyn varmistettava toiminta talviolosuhteissa	18
VAK-lainsäädännön tulkinta kuntoon	19
Investointien luvitusmenettelyitä vauhditettava	20
SKAL on luotettava asiantuntija ja rohkea uudistaja	21

SKAL

Julkaisija

Suomen Kuljetus ja
Logistiikka SKAL ry

Päivämäärä

Julkaistu 22.08.2024

ISBN 978-952-7246-47-4

Työryhmä

Anssi Kujala
Ari Herrala
Petri Murto
Anna Yli-Saunamäki
ja muita SKALin toimijoita

Taitto

Jenga Markkinointiviestintä

Kannen kuva

SKALin kuvapankki

Muut valokuvat

SKALin kuvapankki



Tämän asiakirjan tarkoitus

Hallitus lupaa purkaa 300 haittaavaa normia

Hallitusohjelman mukaisesti hallituksen tavoitteena on liian sääntelyn purkaminen ja hallinnollisen taakan keventäminen, ja se sitoutuu purkamaan kautensa aikana vähintään 300 haittaavaa normia.

Hallitus aikoo varmistaa, että yrityksiin kohdistuva sääntely on selkeää, ennakoitavaa, oikeasuhtaista, kilpailuneutraalia, teknologianeutraalia ja innovaatiomyönteistä. Periaatteiden toteutumista edistetään sekä kansallisesti että EU-sääntelystä päätettäessä. Tavoitteiden etenemistä seurataan sääntelytaakkalaskurin kautta.

Tämän asiakirjan tarkoituksena on esittää SKA-Lin konkreettisia ratkaisuja kuljetusalaan liittyvien normien ja säädösten joustavoittamiseksi ja tuoda esityksiä, jotka helpottavat yritystoimintaa ja yrittämisen edellytyksiä.

Johdanto

Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa linjataan:
hallitus sitoutuu purkamaan kautensa aikana vähintään 300 yrityksiä ja kansalaisia haittaavaa normia.

Tämä on tärkeä sitoumus. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKALin mielestä tavoitteena tulee olla se, että yritysten toimintaedellytyksiä parannetaan keventämällä viranomaismenettelyjä, purkamalla tarpeettomia normeja ja arvioimalla aina todellinen tarve uusille säädöksille. Kaiken sääntelyn tulee olla selkeää niin, että niiden toteuttamisessa ei jää tulkinnanvaraa.

Tässä asiakirjassa esitetään 15 konkreettista esitystä, miten kuljetusryrittäjyyden normeja voisi kehittää.

SKAL pitää sujuvaa lainsäädäntöä ja tarpeettomien säädösten purkamista tärkeänä. Kuljetusalalle kohdistuu runsaasti sääntelyä niin EU:n kuin Suomenkin tasolla. Alan yritysten toimintaedellytykset, kansalliset intressit ja kilpailukyky tulee turvata kaikissa lainsäädäntöhankkeissa.

Tässä yhteydessä on:

- Arvioitava, mitä lupaprosesseja voidaan keventää
- Lisätä keinoja, joissa kaiken viranomaistoiminnan lähtökohtana on yrityslähtöisyys.
- Kehitettäessä myös lainsäädäntöä alempiasteisia normeja ja ohjeita, on ennalta huomioitava alan osaajien ja etujärjestöjen näkemys.
- Uusia säädöksiä tehdessä painopisteet tulee suunnata toimintatapojen uudistamiseen digitalisaation, erilaisten kokeilujen ja normipurun kautta.

Tavoitteena pitää olla, sellaiset säädökset, joilla on mahdollista keventää kuljetusyrityksiin kohdistuvaa taakkaa tai sujuvoittaa sääntelyä.

Tavoitteena on oltava esimerkiksi se, että samaa tietoa kysytään yrityksiltä vain kerran. Tämä edellyttää sitä, että tietojen siirtyminen viranomaisten välillä on sujuvaa. Tässä tavoitteessa on tapahtunut myönteistä kehitystä. Esimerkiksi vuonna 2022 energiakriisistä seuranneen polttoainetuon jakaminen kuljetusyrityksille onnistui joustavasti ja nopeasti Valtiokonttorin toimesta osin siksi, että viranomaisilla oli eri rekistereissä ennalta tarvittavat tiedot.

Huonona esimerkkinä taas on pidettävä jätelain ja sen tulkinnan muutoksia. Jätelain 94 §:n mukaan jätettä ammattimaisesti kuljettavan on hakeuduttava jätehuoltorekisteriin. Hakemuksessa on ilmoitettava tulevaisuudessa kuljetettavat jätelajikkeet. Kuljetusliike ei tuota jätettä eikä ole tietoinen siitä, mitä jätelajikkeita kuljetuksen tilaaja aikoo tulevaisuudessa kuljetuttaa ja minkä ELY-keskusten alueilla.

Aiemmin yhteisen myynti- ja markkinointiorganisaation, kuten ns. KTK-yrityksen, sateenvarjon alla toimineet yritykset voitiin merkitä tämän organisaation yhteydessä jäterekisteriin. Nyt kaikki KTK-yrityksien osakkaat joutuvat tekemään hakemuksen. Muutos aiheuttaa runsaasti hallinnollista taakkaa ja tarpeettomia kustannuksia. Toimintamalli on tarpeetonta hallintoa. Jätteiden kuljetusta pystytään ja se tulisi valvoa siirtoasiakirjarekisterin kautta.

Vastuun jätteistä tulisi olla jätteiden omistajilla ja tuottajilla – asiakas tilaa kuljetuksen ja vastaa omasta materiaalistaan. Kuljetusliikkeen toimintaan kuuluu tilatun kuljetuksen hoitaminen, ei asiakkaan valvonta.

Olemme esittäneet, että Suomi ottaisi EU-vaikuttamisessaan tavoitteeksi ajo- ja lepoaika-asetuksen muuttamisen siten, että siinä olisi nykyistä enemmän alueellisia joustoja. Asetus on saatettu pääosin voimaan 20.8.2020, mutta tuoreesta uudistuksesta huolimatta katsomme, että muutokset olisivat Suomen logistisen kilpailukykyämme mukaista. Eräs kuljetusalan yrittäjä, joka operoi kalustollaan pohjoisessa Suomessa, toi esiin, että liian joustamaton asetusta on jopa ihmisoikeuskysymys. Kuljettajat pakotetaan pitämään pohjoisen pitkällä matkoilla taukoja epäinhimillisissä olosuhteissa. Kentältä kuuluu, että kuljettajatkin arvostaisivat joustoja tietyissä pitkien matkojen olosuhteissa.

Onnistuakseen ehdoton edellytys viranomaistoiminnalle on asiantuntemus ja toiminnan virheettömyys. Tässä



onnistumiseksi tarvitaan eri alojen osajien kuulemista ja riittävää, selkeää tiedottamista. Kuljetus- ja logistiikka-alalla viime vuosina epävarmuutta ovat luoneet esimerkiksi kuormanvarmistuksen säännökset. Myös vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevien säädösten tiukentuneet tulkinnat aiheuttavat tarpeettomia ongelmia.

SKAL esittää, että sääntelyn keventämisen yhteydessä veloitetaan ministeriöt ja niiden alaiset virastot panostamaan entistä enemmän päätöksen perusteluihin, sekä niiden ymmärrettävyyteen ja tulkintaan käytännön tilanteissa. SKAL esittää, että hallitus vakioi kaikkiin ministeriöihin menetelmän, jossa aina käydään läpi säädöshankkeet yritysten hallinnollisen taakan näkökulmasta ja toimialan kasvumahdollisuuksien näkökulmasta. Tavoitteena kaikissa ministeriöissä pitää olla, että etsitään sellaisia säädöksiä, joissa on mahdollista keventää yrityksiin kohdistuvaa taakkaa tai muutoin sujuvoittaa sääntelyä.

Tärkeintä työssä on löytää ja purkaa kiistatta maalaisjärjen vastaiset, täysin tarpeettomat säädökset.

Norminpurku ei kuitenkaan ole yksinkertaista. Usein säädökset ovat tarpeen vaikkapa toimivien markkinoiden ja reilun kilpailun varmistamiseksi. Yksinkertaistettuna esimerkki liikennesäännöistä, joiden tarkoituksena on varmistaa sujuva ja turvallinen liikenne: jos kukaan ei noudattaisi liikennesääntöjä, seuraisi tiellä kaaos. Yhdenkin tienkäyttäjän sääntöjen tai yhdenkin säännön noudattamatta jättäminen aiheuttaa riskin muiden turvallisuudelle.



Jari Välikangas
puheenjohtaja,
Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry



Anssi Kujala
toimitusjohtaja,
Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry

Yleistä kuljetus- ja logistiikka-alan sääntelystä

Kuljetusala on vahvasti säännelty toimiala. Usein sääntely on tarpeen liikenneturvallisuuden ja työolojen sekä tasapuolisten kilpailuedellytysten varmistamiseksi, mutta sen on tärkeää olla laadukasta.

Norminpurkutyössä on tärkeää arvioida erityisesti tulevia säädöshankkeita ja valmistella ne siten, että ei synny uutta hallinnollista taakkaa. Tässä asiakirjassa esitetään muun muassa ammattipätevyden koemallin keventämistä.

Huomiota tulee kiinnittää erityisesti sellaiseen sääntelyyn, jonka joustavoittamisella voidaan vahvistaa kilpailukykyä. Myös digitalisaation edistäminen on tärkeää. Suomessa tulee ensisijaisesti edistää kuljetusdatan käytössä EU:n tai muita kansainvälisiä standardeja ja toimintamalleja. Tulee välttää kansallisia erityismääräyksiä, joiden tuoma hyöty ei vastaa siitä syntyvää kilpailuhaittaa.

Säädösmuutosten tulee pohjautua perusteellisiin vaikutusten arviointeihin.

Säädösmuutosten – koskivat ne ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia, energian hintavaikutuksia tai kuljetusalan yleisempää sääntelyä – tulee olla perusteellisiin vaikutustenarviointeihin pohjautuvia. Esimerkiksi EU:n Fit For 55-il-mastopakettin yhteydessä havaittiin huomattavia puutteita yritysvaikutusten arvioinnissa.

Viranomaisten tulee ottaa myös aktiivinen rooli monimutkaisten säädösten riittävästä tulkinnasta ja soveltamisen ohjeistamisesta. Esimerkiksi kuormanvarmistussäädösten sisältöä tulee avata viranomaisohjein, jotta niiden soveltaminen ja valvonta on yhdenmukaista koko maassa. Kuormanvarmistus on hyvä esimerkki siitä, ettei tulkinnanvaraa voi jäädä siitä, mitä säädöksen sisältö tarkoittaa.

Viranomaisten ohjeistuksia säädösten soveltamisesta tulee lisätä yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.

Lupaprosesseja voidaan sujuvoittaa luvasta luopumisen sijaan: luvan hakeminen voi olla yhtä kevyt menettely kuin ilmoitusmenettelykin. Oleellista on se, mitä ehtoja lupahakemuksessa edellytetään.

Pakettiautoilla on tällä hetkellä erillinen ilmoitusmenettelyjärjestelmä. Liikennelupavaatimus poistui pakettiautoliikenteeltä liikennepalvelulain yhteydessä vuonna 2018.

SKALin kokemusten mukaan pakettiautoissa ilmoitusmenettely liikenneluvan sijaan lisää säädöksen monimutkaisuutta, vaikeuttaa valvontaa ja saa aikaan epätervettä kilpailua. Siitä voi seurata se, että kuljetukset jaetaan kahdelle pakettiautolle yhden sopivan kuorma-auton sijaan (=päästöt lisääntyvät). Luvan peruuttaminen on myös tehokkaampi keino lopettaa rikollinen ja harmaata taloutta lisäävä toiminta kuin pelkkä pieni sakko.

Olisi yksinkertaisempaa, että kotimaan liikenteen pakettiautolupia koskisivat samat vaatimukset kuin EU:n edellyttämää kansainvälistä pakettiautoliikennettä. Tämä tarkoittaisi sitä, että pakettiautoilla olisi liikennelupa kuten kuorma-autoilla, mutta kevennetynä.



SKALin yleiset linjaukset norminpurkutyössä

- Kaikessa lainsäädäntötyössä huomioidaan pitkäjänteisyys, ennakoitavuus ja kustannusvaikutukset kuljetus- ja logistiikka-alalle.
- Sääntelyn laadukkuuteen kiinnitetään huomiota. Sääntely itsessään ei ole ongelma, kun se on laadukasta ja sillä luodaan tasavertaista toimintaympäristöä.
- On arvioitava suorat hallinnolliset viranomaismaksut euroina toimialoittain.
- Kuljetus- ja logistiikka-alalla yksi keskeinen tekijä on digitalisaatio, jonka avulla voidaan lisätä tehokkuutta, mutta myös sujuvoittaa lupaprosesseja.
- Aiottu ”yksi yhdestä” –periaate sopii myös kuljetus- ja logistiikka-alalle.
- Kaikissa lainsäädäntöhankkeissa, mutta myös alemman asteisia normeja ja ohjeita kehitettäessä, on huomioitava aina alan osajien ja etujärjestöjen näkemys.
- Kehitetään päätöksen perusteluja ja niiden ymmärrettävyyttä.
- Varmistetaan tietojen sujuva siirtyminen viranomaisten välillä, ottaen huomioon henkilötietojen suojaan liittyvät näkökohdat.
- Kehitetään yhteisiä yhden luukun sähköisiä palveluita. Varmistetaan sähköisten viranomaispalvelujen yhteentoimivuus.
- Tavoitteena on edelleen oltava, että samaa tietoa kysytään kansalaisilta ja yrityksiltä vain kerran.



Suomen viennin logistinen takamatka

Kuljetusaika ja -matka kappaletavara-kuljetukselle

Äänekoski

	Rotterdam	Milano	Praha
pv	4-8	7-12	4-8
km	2 600	2 900	2 100

Jönköping

	Rotterdam	Milano	Praha
pv	2-3	3-7	2-3
km	1 150	1 800	1 100

Kuljetusajat ovat logistiikkayrityksen sivuilta saatuja todellisia kuljetusaikoja kappaletavara-lähetyskulle normaaliolosuhteissa.

Kuljetusmatka kilometreinä on Google Mapsista saatu ja suuntaa antava, riippuen valitusta reitistä.

SKAL



Säätely vaikuttaa logistiseen kilpailukykyyn

Säätelyn hyvistä tarkoituksista huolimatta tulee tarkastella kuljetusalan säätelyn vaikutusta Suomen logistiselle kilpailukyvyllä.

SKALin näkökulmasta huomiota tulee kiinnittää sellaiseen säätelyyn, joka vahvistaa logistista kilpailukykyä. Tällä on yhtymäkohta myös valmistella olevaan teollisuuspoliittiseen strategiaan.



Säätelyn tulee tarjota tasapuoliset kilpailuedellytykset kotimaisille toimijoille, koska logistiikan kuljetusketjut ulottuvat valtioiden rajojen yli ja Suomessa operoi useita kansainvälisiä toimijoita. Tämä vaatii yhä enemmän proaktiivista vaikuttamista ja verkostoitumista alan toimijoiden kesken.

Joulukuussa 2023 julkistetun Turun kauppakorkeakoulun logistiikkaselvityksen mukaan yritysten logistiikan kokonaiskustannukset vuonna 2022 olivat 50,5 miljardia euroa, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 39,3 miljardia euroa. Myös logistiikkakustannukset suhteutettuna bruttokansantuotteen kasvoivat, ollen vuonna 2022 12,5 prosenttia (10,7 % 2019).

Säätelyn tulee tarjota tasapuoliset kilpailuedellytykset kotimaisille toimijoille.

Logistiset kustannukset kasvavat tämänkin jälkeen, esimerkiksi päästökauppajärjestelmän laajentumisen myötä. Suomen sijainnista johtuen ilmastonmuutoksen torjumiseksi päätetyt keinot usein lisäävätkin suhteellisesti enemmän Suomen kaltaisen maan kustannuksia kuin kilpailijamaidemme.

Muutokset säätelyssä tarkoittavat lähes poikkeuksetta lisäkustannuksia kuljetustoimialalle, vähintäänkin muutos-

vaiheessa. Siksi on huolehdittava, että sääntelyä muutetaan, lisätään tai vähennetään maltillisesti ja aina kattavan vaikutusarvioinnin kautta.

Vakioidaan yritysvaikutusten arviointi

SKAL esittää, että hallitus vakioi menetelmän, jossa aina käydään läpi tulevat säädöshankkeet yritysten hallinnollisen taakan näkökulmasta. Tavoitteena pitää olla myös etsiä sellaisia säädöksiä, joissa on mahdollista keventää yrityksiin kohdistuvaa taakkaa tai muutoin sujuvoittaa sääntelyä (norminpurku). Vastuu tässä työssä pitää ulottaa kaikkiin ministeriöihin.

Työssä pitää huomioida myös yritysten taakkaraportit. Työ- ja elinkeinoministeriö kehitti taannoin raportoinnissa tarvittavien taakka-arvioiden laatimiseksi Sääntelytaakkalaskurin. Sen avulla voidaan arvioida yrityksiin kohdistuvat suorat hallinnolliset taakat ja viranomaismaksut euroina.

Kuljetusalalle lisäsääntelyä vain todellisesta tarpeesta

Sääntelyn uudistamisessa ennakoitavuus on tärkeää. Uutta sääntelyä mietittäessä on huomioitava kansainvälinen kehitys ja vaikutettava sekä EU:ssa että YK:ssa tehtävään säädösten valmisteluun. Suomen on kaikessa lainsäädäntötyössään arvioitava huolellisemmin vaikutukset logistiikka-alalle ja Suomen kilpailukyvyille. Alan kustannuskehitys heijastuu koko Suomen vientiin ja kilpailukykyyn.

Kotimaisissa lainsäädäntöhankkeissa tulee huomioida myös pitkäjänteisyys. Esimerkiksi mittojen ja massojen on

syytä pysyä samana pidemmän aikaa, ettei tarpeettoman usein jouduta investoimaan kuljetuskalustoon säädösmuutosten takia. Tarpeettomat ja ennakoimattomat investoinnit heikentävät voimakkaasti alan kannattavuutta ja investointikykyä uuteen, vähäpäästöisempään kalustoon.

On varmistettava, ettei säädösten purkaminen johda esimerkiksi valvonnan vaikeutumiseen.

Eryteisesti sääntelyn selkeys ja ennakoitavuus sekä kilpailu- ja teknologianeutraalius ovat hyvän lainsäädännön kulmakiviä. Sääntelyn tulee olla pitkäjänteistä ja selkeää, ettei jää tulkinnanvaraa siitä, mikä on tavoite ja mitä säädöksen sisältö tarkoittaa.

Myös säädösten ja normien purkamisessa on tehtävä perusteellinen vaikutustenarviointi ja kuulla sidosryhmiä mm. työryhmien muodossa. On varmistettava, ettei säädösten purkaminen johda esimerkiksi valvonnan vaikeutumiseen. Kaikessa liikennettä koskevassa päätöksenteossa on aina huomioitava vaikutukset yritysten logistisen kilpailukykyyn näkökulmasta. Liikennealalla on paljon liikenneturvallisuuden, kilpailun tasapuolisuuden ja harmaan talouden torjunnan kannalta tarpeellisia säädöksiä.



EU-tasoisessa sääntelyssä huomioon pohjoiset olosuhteemme

Logistiikka-alalla on paljon EU-lähtöistä regulaatiota. Tyypillistä on, että EU-tasolla pohjoisen maamme olosuhteiden huomioiminen jää katveeseen. Etujemme valvominen ja Suomen logistisen kilpailukyvyyn turvaaminen vaatii jatkuvaa työtä.

Erityisesti EU-tasoisena esimerkiksi päästöjen vähentämiseen tähtäävien normien määrä on lisääntymässä. Valtioneuvoston alkuvuoden **periaatepäätös** koskien EU-ennakkovaikuttamista on tärkeä edistysaskel.

On tärkeää, että hallitus nostaa Suomen kansallisen edun edistämisen ja puolustamisen Euroopan unionissa jokaisen ministeriön keskeiseksi prioriteetiksi. Suomi on ollut monissa lainsäädäntöhankkeissa jälkijunassa valvomassa omia etujaan.

Osana ennakkovaikuttamista tulevan Euroopan komission viisivuotissuunnitelmaan liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vaikuttamispaperit kolmesta keskeisestä aiheesta. Aiheet ovat:

1. tulevaisuudenkestävä liikennejärjestelmä,
2. digisääntelyn supervallasta digikasvun supervallaksi,
3. EU:n globaalien teknologiajohtajuuden vahvistaminen.

SKAL on esimerkiksi esittänyt, että LVM täydentäisi painotuksiaan ja ottaisi ajo- ja lepoaika-asetuksen muuttamisen tavoitteekseen seuraavan komission kaudella siten, että asetus sallii enemmän joustoja ja alueellisten toimintaympäristötekijöiden huomioimista.

SKALin tammikuussa julkistettu EU-ohjelma on luettavissa **täällä**.



SKALin konkreettisia ehdotuksia säädösten muuttamiseksi ja purkamiseksi

Ajo- ja lepoaikojen joustavoittaminen

Kun SKALin kuljetusbarometrissa kysyttiin kuljetusyrittäjiltä tarpeita normien purkuun, tuli ylivoimaisesti eniten ajo- ja lepoaikasäädöksiä koskevia kommentteja. Itse asiassa niiden lisäksi mikään muu säädös ei noussut erityisesti esille.

Barometrissä esimerkiksi tiestön kuntoa kritisoitiin. Muun muassa latausinfrastruktuurin ja automatisoinnin vaikutukset ovat herättäneet keskustelun uudistamistarpeesta.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi ajo- ja lepoaika-asetukseen tulee valmistella joustoja, joilla kuljettajalle annetaan mahdollisuus tehdä auton lataukseen liittyviä lyhytaikaisia toimia sekä auton siirtämisiä myös tauko- ja lepoaikojen aikana ilman, että kuljettajan tauko tai lepoaika katkeaa. Näin sallittaisiin esimerkiksi tauon tai vuorokausilevon aikana auton siirtäminen lataukseen tai pois latauksesta, mikä joustavoittaisi huomattavasti akkusähkökuorma-autojen käyttömahdollisuutta. Vastaavan kaltainen poikkeus on nykyisäädöksissä olemassa liittyen auton siirtämisen laivaan tai junaan sekä laivasta tai junasta pois.

Myös se, että kansainvälisessä liikenteessä on viikkolevon jaksotuksien kohdalla poikkeusmahdollisuus, jota ei voi kansallisessa liikenteessä hyödyntää, aiheuttaa tarvetta tarkastelulle. Ajo- ja lepoaikasäädöksiä on lievennettävä ja on mahdollistettava kansallisessa liikenteessä samat poikkeukset kuin kansainvälisessäkin liikenteessä.

Tämä on tärkeää erityisesti Suomen kaltaisessa pitkien etäisyyksien maassa. Vaikka ajo- ja lepoajoista säädetäänkin EU-tasolla, on Suomen vaikutettava EU-säädöksiin ja myös varmistettava, ettei tehdä omia tiukennuksia

Ajo- ja lepoaika-asetusta on muutettava joustavampaan suuntaan. Joustojen tarpeellisuutta korostavat Suomen muita EU-maita pidemmät etäisyydet ja hajautunut elinkeinorakenne. SKALin näkökulman mukaan Suomen tulee toimia siten, että ajo- ja lepoaika-asetuksessa otetaan käyttöön nykyistä enemmän alueellisia joustoja. Pohjoisen olosuhteiden huomioiminen on perusteltua. Muutokset olisivat Suomen logistisen kilpailukykyimme mukaista.

Kuljetusyrittäjiltä ja kuljettajilta saadun palautteen myötä on tuotu esiin se, että liian joustamattomien säädösten vuoksi kuljettajat joutuvat pitämään joskus taukoja hankalissa olosuhteissa. Näin on erityisesti, mikäli asianmukaisia taukopaikkoja ei ole.



Ajo- ja lepoaika-asetusta on muutettava joustavampaan suuntaan – tarpeellisuutta korostavat muita EU-maita pidemmät etäisyydet ja elinkeinorakenne.

Kuorma-autonkuljettajaa koskevat ajo- ja lepoaika-säädösten pääkohdat nykyään

- Vuorokautinen ajoaika on enintään 9 tuntia. Voidaan viikon aikana (ma-su) pidentää kahdesti enintään 10 tuntiin.
- Kalenteriviikossa ajoaikaa saa olla enintään 56 tuntia, kahden perättäisen kalenteriviikon yhteenlaskettu ajoaika saa olla enintään 90 tuntia.
- Neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko. Tauko voidaan jakaa kahteen osaan, joista ensimmäisen osan on oltava vähintään 15 min ja toisen osan vähintään 30 min.
- Vuorokausilevon on oltava vähintään 11 tuntia jokaista 24 tunnin jaksoa kohden. Voidaan lyhentää vähintään 9 tuntiin kolmesti viikossa (kahden viikkolevon välissä).
- Viikkolevon on oltava yhdenjaksoinen, vähintään 45 tuntia ja sen on alettava viimeistään kuuden 24 tunnin jakson kuluttua edellisen viikkolevon päättymisestä. Viikkolepo voidaan lyhentää vähintään 24 tuntiin kerran peräkkäisen kahden viikon aikana. Tämä lyhennys on korvattava ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen muutostarpeita:

- Kansainvälistä liikennettä koskeva mahdollisuus viettää kaksi lyhennettyä viikkolepoa peräkkäin on koskemaan myös kansallista liikennettä
- Nyt 4,5 tunnin ajoaikaa kohti on pidettävä 45 minuutin tauko. Tuon tauon voi jakaa kahteen osaan siten, että ensimmäinen on vähintään 15 minuuttia ja jälkimmäinen vähintään 30 minuuttia. Joustavuutta lisäisi mahdollisuus jakaa tauko myös järjestyksessä 30 minuuttia + 15 minuuttia sekä mahdollisuus jakaa tauko vähintään 15 minuutin osiin (15 min + 15 min + 15 min).
- Auton latausten aikaisten kuljettajan taukojen ja lepoaikojen keskeyttämismahdollisuus
- Kokonaisajoajan pidentäminen (ilman työhön sidonnaisuuden kasvattamista)
- Pidempiä ajoaikoja ja enemmän joustoja harvaan asuville seuduille

Yksinkertaistetaan kuljettajan ammattipätevyyden koemallin järjestämisen ehtoja

Ammattipätevyyden koemallia koskevia säädöksiä on kevennettävä ja koemalli tulee saada hyödynnettäväksi kunnolla myös käytännön tasolla. Tätä tulee edesauttaa säädöksiä tarkistamalla.

Muutostarpeita säädökseen

- Edellytys, että kokeita järjestävällä täytyy olla kokeiden vastaanottamisessa tarvittavat ajoneuvot, on vain kustannuksia lisäävä vaatimus.
- Viranomaisen eli liikenne- ja viestintävirasto voisi laatia ja vastata kokeen muodosta, sisällöstä ja arviointiperusteista. Kokeen järjestäjän tehtävänä olisi toteuttaa koe vaatimusten mukaisesti. Kokeen ja koekysymysten suunnittelu vaatii resursseja, jotka menevät hukkaan, ellei saa hyväksyntää.
- Ammattipätevyyskokeen arvioijalle ja kokeesta vastaavalle johtajalle asetetut vaatimukset ovat liian tiukat. Kaksi kokeen arvioijaa on tarpeeton ja kustannuksia lisäävä vaatimus.
- Kokeesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimus on aivan liian korkea.

Ammattipätevyyden hyväksymisasiakirjan myöntäminen helpommaksi

Niin sanotun hyväksymisasiakirjan myöntämisen on oltava mahdollista kaikessa kuljettajan ammattipätevyyskoulutuksessa, jonka kesto on yli 6 kuukautta ja enintään 3 vuotta riippumatta koulutuksen rahoituksesta tai kouluttajan koulutusluvan myöntäjästä. Kun ammattipätevyyskoulutukset alkoivat, kaikilla koulutuskeskuksilla, joilla oli pitkäkestoisia koulutuksia, oli mahdollista myöntää hyväksymisasiakirja. Sitten mahdollisuus on rajautunut vain opetus- ja kulttuuriministeriön rahoituksella ja luvalla toimiville koulutuskeskuksille.

Työelämälähtöiset oppimisympäristöt ammatillisen koulutuksen näyttöpaikoiksi

Opiskelija voi osoittaa niissä osaamistaan monipuolisemmin kuin monissa yrityksissä. Kun erityisen syyn kriteereitä väljennetään, osaamisen näyttäminen helpottuu, valmistuminen nopeutuu ja yritykset saavat osaavaa työvoimaa. Muutetaan harkinnanvaraisten tukien perusteita niin, että



alle 20-vuotiaan kotona asuvan oppisopimusopiskelijan palkkatulo ei vaikuta perheen tukiin.

Kannustetaan opiskelijoita suorittamaan ammatillinen tutkinto oppisopimuksena, josta saa palkkaa. Tämä parantaa opiskelijan työllistymistä ja helpottaa yritysten työvoimapulaa.

Porrastetaan oppisopimusaikainen palkkaus vastaamaan osaamisen kehittymistä

Mahdollistetaan oppisopimusaikana palkanmaksun porrastaminen opiskelijan osaamisen kehittymisen mukaisessa tahdissa. Oppisopimuskoulutusta on tarpeen kehittää siten, että opiskelijan töihin ottaminen on yritysten näkökulmasta kannattavampaa. Oppisopimuskoulutuksen pitäisi olla nimensäkin mukaisesti opiskelua ja ammatin hankkimista eikä työsuhte. Ammattitaidottoman nuoren, joka vasta opiskelee alalle, oppisopimuspalkkaus tulisi muuttaa enemmän osaamisen ja sen kehittymisen huomioivaksi.

Työnantaja käyttää koulutukseen ajallisia ja taloudellisia resursseja nuoren ohjaukseen ja ottaa työllistämiskäsitteeseen. Kun palkka olisi porrastettu osaamisen kehittymisen mukaan, yritykset palkkaisivat enemmän oppisopimusopiskelijoita, mikä ratkaisisi tehokkaasti työvoima- ja osaajapulaa.

Ajoneuvosäädösten muutokset tehtävä maltillisesti (mitat ja massat)

Suomessa on viimeisen kymmenen vuoden aikana nostettu kuljetuskaluston mittoja ja massoja useassa eri vaiheessa. Vuonna 2013 nostettiin ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu kokonaisuudessa 60 tonnista 76 tonniin. Vuonna 2019

nostettiin ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu pituus 25,25 metristä 34,5 metriin ja eri ajoneuvojen massoja nostettiin 76 tonnin sisällä.

Suomessa on näiden muutosten myötä Euroopan raskaimmat ja pisimmät yhdistelmät. Ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevia säädöksiä ei tule muuttaa. Kuljetusyritykset ovat investoineet nyt voimassa olevien säädösten mukaisesti satoja miljoonia euroja uusiin tehokkaisiin ajoneuvoyhdistelmiin. Investointikyky edellyttää ennakoitavaa säädösympäristöä. Suomen tieverkko ei myöskään yleisesti kestä nykyistä raskaampia ajoneuvoyhdistelmiä.

Ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevia säädöksiä ei tule muuttaa.

Suomi on vaikuttanut EU:ssa siihen, että Pohjoismaissa voidaan jatkossakin EU-säädösten puitteissa harjoittaa rajat ylittävää kansainvälistä liikennettä kaikilla niillä ajoneuvoyhdistelmätyypeillä, jotka on sallittu ylittävän rajan molemmilla puolilla. Tätä rajat ylittävän liikenteen oikeutta ei tule rajata tiettyihin mitta- ja massadirektiivissä määriteltyihin moduuliyhdistelmätyyppeihin tai määrättyyn käyttövoimaan. Tämän kysymyksen merkitys Suomelle on suuri.

Palkka vai työkorvaus?

Julkisen hallinnon toiminta suhteessa kansalaisiin nähden on pakkovallan käyttöä. Tämän vuoksi kaikessa julkisen

hallinnon toiminnassa on perustuslain 2 §:n mukaan noudatettava tarkoin lakia.

Verotus vaikuttaa suoraan kansalaisten taloudelliseen asemaan ja siksi verotusta koskevien normien tulee olla korostuneen oikeudenmukaisia, selkeitä ja ennakoitavia. Perustuslain 81 §:n nojalla verotus on korostetusti lakiin sidottua hallintotoimintaa. Sen mukaan verosta on säädettävä lailla, joka sisältää säännökset verovelvollisuuden ja veron suuruuden perusteista sekä verovelvollisen oikeusturvasta.

Verotuksen toimittamisen tulee olla jatkossakin lähtökohdiltaan laillisuusperiaatteen tiukasti sääntelemää oikeusharkintaa, eikä lakisidonnaisuudesta tule etsiä joustoa veropolitiikkaan liittyviin ongelmiin. Hallintotuomioistuinten tehtäväksi ei tule jättää Verohallinnon virkamiesten muotoilemien uusien normien jälkikäteistä vahvistamista tai kumoamista. Julkisen hallinnon tehtävänä on toteuttaa lainsäätäjän tahtoa, eikä tämän tahtotilan määrittämistä voida verotuksen osalta jättää Verohallinnon omaan harkintaan.

Verohallinnon lainsäädännöllisen toimintaympäristön on reilun kymmenen vuoden aikana nähty muuttuneen korostetun formaalisesta tavoitesuuntautuneeksi. Verotusta ja verotusmenettelyä koskevan lainsäädännön nähdään yhä useammin määrittelevän vain hallinnon yleisiä päämääriä, kun toimintaa ohjaavan lainsäädännön keventäminen on jättänyt runsaasti tilaa Verohallinnon oman hallinnollisen norminannon laajentumiselle.



Kuljetusalan kannalta erityisen ongelmalliseksi on muodostunut Verohallinnon ohjeilla synnytetty oikeustila, jolla rajoitetaan perusteettomasti kuorma-auton kuljettajien perustuslain 18 §:ssä säädettyä elinkeinonharjoittamisen vapautta. Tällä hetkellä Verohallinnon, hallinto-oikeuden ja korkeimman hallinto-oikeuden tulkinta voimassa olevasta ennakkoperintälain (EPL) 13 ja 25 §:stä rajaa kuorma-auton kuljettajilta oikeuden harjoittaa ammattiaan yksityisinä elinkeinonharjoittajina ja yhtiömuotoisesti. Nykyinen tilanne tuo työn teettäjälle veroriskejä sellaisten ulkopuolisten seikkojen perusteella, joita se ei välttämättä voi havaita.

Ennakkoperintälakia tulee täsmentää siten, että lainsäädäntö sallii jatkossa myös kuorma-autonkuljettajien ammattikunnalle oikeuden itsenäiseen elinkeinotoiminnan harjoittamiseen vaihtoehtona ammattinsa toteuttamiseen palkkasuhteessa.

Lainsäätäjän tulee varmistaa, että lainsäädäntö on riittävän tarkkarajaista. Norminpurku ei saa johtaa vallan siirtymiseen lainsäätäjältä Verohallinnolle.

Tarpeettoman lainsäädännön purkamistarpeesta huolimatta lainsäätäjän tulee varmistaa, että lainsäädäntö on riittävän tarkkarajaista, eikä norminpurku johda verotusvallan siirtymiseen lainsäätäjältä Verohallinnolle. Verotusta koskevan norminannon tulee tapahtua jatkossakin eduskunnan toimesta ja viranomaisen norminanto-oikeuden käyttöä on valvottava. Tämä takaa verotuksen ennakoitavuuden, estää mielivaltaista vallankäyttöä ja varmistaa, että kansalaisten perusoikeuksia ei perusteettomasti rajoiteta. Huolellisesti valmistellut, selkeät ja tarkoituksenmukaiset veronormit edistävät oikeudenmukaista ja tehokasta verotusta.

Yhtenäistetään sidosyksiköiden ulosmyyntirajat

Yhtenäistetään sidosyksiköiden ulosmyyntirajat hallitusohjelman mukaisesti 5 prosenttia tai enintään 500 000 euroon liikevaihdosta.

Turvataan kilpailuneutraaliteetti jätehuollon toimialalla

Tarkennetaan kuntien toissijaista vastuuta (TSV) jätelaissa niin, että kunta voi myydä jätehuoltopalveluja elinkeinoelämälle vain todellisessa markkinapuutteessa.



Kuntien vastuu rajattava jätelaisissa vain asumisessa syntyvään jätteeseen

Toteutetaan hallitusohjelmakirjaus. Tämä muutos antaisi asiakkaille mahdollisuuden valita yhä useammassa tapauksessa, mikä yritys hoitaa heidän jätehuoltonsa.

Jätehuoltorekisteriin rekisteröitymisen valuviat korjattava

Jätelain muutoksen siirtymäsäännösten mukaan sellaisen kotimaisen toiminnanharjoittajan, jonka toiminta on hyväksytty jätehuoltorekisteriin 1.1.2023, on tehtävä uusi hakemus toiminnan hyväksymiseksi 31.12.2025 mennessä tai viimeistään silloin, kun jätehuoltorekisteriote on tarkistettava. Maksuasetuksen mukaan uudesta hyväksynnästä veloitetaan 590 euroa.

Sellaiselle kotimaiselle jätteen kuljettajalle tai jätteen välittäjälle, joka on hyväksytty jätehuoltorekisteriin 1.1.2023, ja joka hakee uutta hyväksyntää jätelain muutoksen siirtymäsäännösten nojalla vuoden 2025 loppuun mennessä, päätöksen hinta on 300 euroa. Muutoksen perustelumuistion mukaan 300 euron suoritehinta ei koskisi sellaisia yrityksiä, jotka on merkitty jätehuoltorekisteriin kotimaisen yrityksen alihankkijaksi. Lisäksi kaikki muutokset, esimerkiksi jätelajikkeen lisääminen, maksavat 80 tai 300 euroa.

Kenen jätteet ovat?

Jätelain 94 §:n mukaan jätettä ammattimaisesti kuljettavan on hakeuduttava jätehuoltorekisteriin. Hakemuksessa on ilmoitettava tulevaisuudessa kuljetettavat jätelajikkeet.

Kuljetusliike ei tuota jätettä eikä ole tietoinen siitä, mitä jätelajikkeita kuljetuksen tilaaja aikoo tulevaisuudessa kuljetuttaa ja minkä ELY-keskusten alueilla. Kuljetusliike tulisi hyväksyä jätehuoltorekisteriin kaikkien jätelajikkeiden kuljettajana ja kaikkien ELY-keskusten alueilla ilman tarpeettomia muutoshakuja. Menettelyn tulisi olla yksinkertainen (kuljetamme jätteitä), jos jätehuoltorekisteriä nykymuodossaan ylipäätään halutaan ylläpitää.

Liikennelupavalvonnassa tarkastetaan vuosittain kuljetusliikkeen toiminnan lainmukaisuus ja tästä laskutetaan 80 euroa. Kuljetusyritys vastaa kuljettamisesta. Jätteiden tuottajan/jättekuljetusten tilaajan tulisi olla vastuussa siitä, mitä jätelajikkeita se kuljetuttaa, vastata toiminnasta ja maksuista jätehuoltorekisteriin.



Aiemmin yhteisen myynti- ja markkinointiorganisaation, kuten ns. KTK-yrityksen, sateenvarjon alla toimineet yritykset voitiin merkitä tämän organisaation yhteydessä jäterekestäriin.

Ratkaisevaa on siis se, onko KTK se toimija, joka vastaa jätteen kuljettamisesta asiakkaalle, ja käyttää tehtävää suorittaessaan alihankkijoita, eli kuljetusyhtiöitä. Mikäli näin on, niin itsenäinen rekisteröintivelvoite ei näkemyksemme mukaan (edelleenkaan) ulotu alihankkijoihin. Nyt tämän tehdyn muutoksen myötä esimerkiksi kaikki KTK-yhtiöiden osakkaat joutuvat tekemään hakemuksen jätehuoltorekestäriin.

Käytännössä siis aiemmin KTK-yhtiö oli jätehuoltorekestäriin ja välitti ajoja osakasyhtiöilleen ts. alihankkijoilleen. Nyt muutoksen myötä ei riitä, että KTK-yhtiö on jätehuoltorekestäriin vaan kaikkien osakkaiden (useimmissa KTK-yhtiöissä yli 50 alihankkijaa) on tehtävä hakemus.

Jätedirektiivin, Suomen jätelain ja jäteasetuksen sekä maksuperusteasetuksen perusteella SKAL ei ole löytänyt sellaista velvoitetta, joka johtaisi tarpeeseen rekisteröidä aiempaa laajemmin toimijoita.

Rekisteröintivelvoite tulee jätelaista:

- Jätelain 94 §:n mukaan sen, joka aikoo harjoittaa jätteen ammattimaista kuljettamista tai toimia jätteen välittäjänä, on tehtävä hakemus toiminnan hyväksymiseksi jätehuoltorekestäriin
- Lisäksi jätelaissa on määritelty, että jätteen kuljettajalla tarkoitetaan sitä, joka vastaa jätteen kuljettamisesta.

Kysymys on satoja yhtiöitä koskevasta hallinnollisesta ja tarpeettomasta taakasta. Muutos aiheuttaa hallinnollista taakkaa ja runsaasti tarpeettomia kustannuksia. Tälle muutokselle ei löydy perusteita.

Esimerkki 1. Kallista muutoshakemista

Kuljetusliikkeen hakeutuessa jätehuoltorekestäriin, on veloitus 590 euroa. Mikäli joutuu tekemään muutoksia jätelajikkeisiin eli kuljetuksen tilaaja kuljetuttaa muuta jätettä kuin mistä on jätehuoltorekestäriin hakeutuessa sovittu, on kuljetusliikkeen tehtävä muutoshakemus jätehuoltorekestäriin. Pieni muutos maksaa 80 euroa, suuri muutos maksaa 300 euroa. Uusi päätös kestää yli viikon. Jos ilmoittaa jokaisen uuden jätelajikkeen, joutuu maksamaan siis 80 tai 300 euroa per muutos. Kuljetusliikkeen on täysin mahdotonta arvioida kuljetusten tilaajien jättekuljetusten lajikkeita jopa vuosiksi eteenpäin.

Esimerkki 2. Neljä grammaa amalgaamia

Kuljetusliikkeen hakeutuessa jätehuoltorekestäriin, on veloitus 590 euroa. Mikäli joutuu tekemään muutoksia jätelajikkeisiin eli kuljetuksen tilaaja kuljetuttaa muuta jätettä kuin mistä on jätehuoltorekestäriin hakeutuessa sovittu, on kuljetusliikkeen tehtävä muutoshakemus jätehuoltorekestäriin. Pieni muutos maksaa 80 euroa, suuri muutos maksaa 300 euroa. Uusi päätös kestää yli viikon. Jos ilmoittaa jokaisen uuden jätelajikkeen, joutuu maksamaan siis 80 tai 300 euroa per muutos. Kuljetusliikkeen on täysin mahdotonta arvioida kuljetusten tilaajien jättekuljetusten lajikkeita jopa vuosiksi eteenpäin.

Jätteiden kuljetusta pystytään ja sitä tulisi valvoa siirtoasiakirjarekisterin kautta. Jätehuoltorekisteri on päällekkäinen ja tarpeeton nykymallilla.

Kuljetusyritykset ilmoittavat jo nykyisellään siirtoasiakirjamenetelmän kautta lähes kaikista jätteistä reaaliaikaisesti. Vastuun jätteistä tulisi olla jätteiden omistajilla ja tuottajilla – asiakas tilaa kuljetuksen ja vastaa omasta materiaalistaan.

Lisäksi liikennelupajärjestelmän tulisi olla riittävä lupa kuljetusyrityksille, kuten se riittää lähes kaikkeen muuhunkin kuljettavaan materiaaliin. Usea 10 vuoden liikennelupa maksaa noin 300 euroa ja lisäksi vuosikulu on 80 euroa. Liikennelupamenettelyssä viranomaisen tarkastaa mm. kuljetusliikkeen voimavarat ja hyvämaineisuuden. Toimimaton jätehuoltorekisteri kustantaa tuplasti saman verran eikä se osoita mitään relevanttia hyötyä kuljetusliikkeille, jätteiden tuottajalle tai viranomaisille. Tämä järjestelmä lisää viranomaisten hallinnollista työtä ja kustannuksia kaikille osapuolille. ELY-keskusten tarkoitus on mm. kehittää ja tukea taloudellista, sosiaalista ja ekologisesti kestävää hyvinvointia. Nyt käytäntö vaikeuttaa jätteiden kuljetusta ja aiheuttaa turhaa byrokratiaa.

SKAL pitää välttämättömänä, että kuljetusyrityksiltä ei tulisi periä tässä yhteydessä rekisteröintimaksua, eikä niillä ole tarvetta rekisteröityä jäterekisteriin.

Vastuu tilaajalla kuten ADR-kuljetuksissa

Tarvittaessa valvonta tulisi kohdistaa jätteiden tuottajaan eli jätekuljetusten tilaajaan. Kuljetusliikkeellä ei ole tietoa siitä, luokitellaanko tavara jätteeksi (esim: betoni, puu, tiili, asfaltti, maa-ainekset ym), kierrätysmateriaaliksi vai materiaaliksi. Tämän tietää jätteiden tuottaja eli kuljetuksen tilaaja. Kuljetusliikkeen toimintaan kuuluu tilatun kuljetuksen hoitaminen, ei asiakkaan valvonta. Kuljetusliikkeen autonkuljettajalle ei tulisi säilyttää vastuuta asian tutkimisesta eikä asiakkaan toiminnan valvontaa.

Jätteiden kuljetuksessa tulisi toimia samalla tavalla kuin ADR-kuljetuksissa (vaarallisten aineiden maantiekuljetukset), joissa kuljetuksen tilaaja vastaa aineen luokituksesta, pakkaa hyväksytyihin pakkauksiin, vastaa pakkausten merkinnöistä, laatii rahtikirjat ja vastaa sen oikeellisuudesta.



Kuva: Kaukokiito



Digitaalinen asiointi ensisijaiseksi, tiedon on riitettävä toimitettavaksi vain kerran

Toteutetaan hallitusohjelman kirjaukset, jolla edistetään digitaalista asiointia. Tiedon tulee kulkea viranomaisten välillä siten, että sama tieto pitää riittää toimitettavaksi viranomaisille vain kerran ja sähköinen asiointi tulisi olla aina mahdollista. Hallitusohjelman mukaisesti

- Tiedon liikkumista julkishallinnon eri tietojärjestelmien välillä tulee edistää. Samalla tunnistetaan ja puretaan julkisten tietovarantojen hyödyntämisen ja jakamisen tarpeettomat oikeudelliset esteet yksityisyyden suoja huomioiden.
- Siirtymää kohti reaaliaikataloutta tulee tukea edistämällä mm. yritysten liiketoiminnan tositteiden, kuten verkkolaskujen ja sähköisten kuittien, siirtymistä digitaalisessa muodossa eri osapuolten välillä ajantasaisesti ja turvallisesti.
- Siirtyä asteittain digitaalisten palveluiden ensisijaisuuteen viranomaisasiointikanavana.

Päästövähennyslaitteiden säätelyn varmistettava toiminta talviolosuhteissa

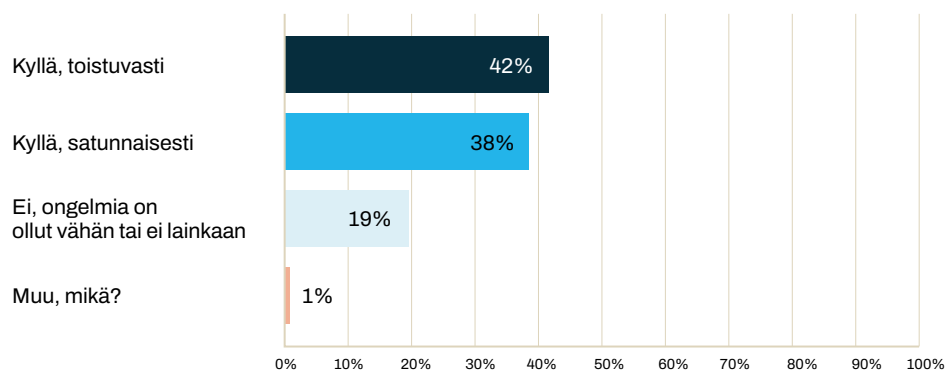
SKAL kysyi jäseniltään autojen päästövähennyslaitteistojen toimintavarmuutta käytännön olosuhteissa. Kyselyyn vastasi yli 850 yritystä, minkä vuoksi kyselyn tuloksia voidaan pitää varsin luotettavina. Vastaukset kertovat karua kieltä päästövähennyslaitteiden toimimattomuudesta.

Kyselyyn vastanneista 80 prosentilla autoissa oli ilmennyt normaalista poikkeavia ongelmia, jotka olivat liittyneet päästövähennyslaitteistojen (AdBlue) toimintaan. Tästä joukosta yli puolella ongelmat olivat olleet toistuvia.

On väärin, että laskun toimimattomista laitteista maksavat kuljetusyritykset.

Onko yrityksenne autoissa ilmennyt normaalista poikkeavia ongelmia, jotka ovat liittyneet päästövähennyslaitteistojen (AdBlue) toimintaan?

N=847



Kyselyn tuloksista herää väistämättä epäily siitä, että autoille asetetuissa teknisissä vaatimuksissa ei riittävästi oteta huomioon pohjoisen vaativia olosuhteita. On väärin, että laskun toimimattomista laitteista maksavat lopulta kuljetusyritykset.

Päästövähennyslaitteiden ja niissä käytettävän urealiuoksen toimivuutta arktisissa olosuhteissa tulee parantaa tarvittaessa muuttamalla asiaan liittyviä säädöksiä ja standardeja. Yksi keskeinen ongelma on se, että päästövähennyslaitteiden vikaantuessa auton toiminta lakkaa hyvin nopeasti joko tehonlaskulla tai nopeuden rajoittamisella. Tämä lisää päästövähennyslaitteiden vikaantumisen kustannuksia, kun autolla tehtävä kuljetustuotanto keskeytyy korjauksen odottamisen ajaksi. Normeja tulisi keventää siten, että laitteistojen vikaantumisen jälkeen auton valmistajat voisivat sallia auton liikkumisen nykyistä pidemmän aikaa.

SKALin päästövähennyslaitteita koskeva kyselyn raportti on luettavissa SKALin verkkosivuilla.

VAK-lainsäädännön tulkinta kuntoon

Uusi laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta astui voimaan 1.9.2023. VAK-lain myötä annettiin valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta, joka täydensi uutta lakia mm. sisäisen säilytyksen paikan pelastussuunnitelmien osalta.

Kuljetukseen kuuluvan vaarallisten aineiden tilapäisen säilytyksen turvallisuutta pyritään parantamaan VAK-lain uusilla vaatimuksilla. Niitä ovat velvollisuudet laatia sisäinen pelastussuunnitelma ja nimetä tilapäisen säilytyksen paikalle vastuuhenkilö. Traficom on julkaissut ohjeistusta sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta. Kuljetus- ja logistiikka-ala on kokenut, että asian tulkinnat ja vaatimukset eivät vastaa lain tarkoitusta ja käytännön kuljetustoimintaa.

Kuljetusala on kokenut, että tulkinnat ja vaatimukset eivät vastaa lain tarkoitusta ja käytännön kuljetustoimintaa.

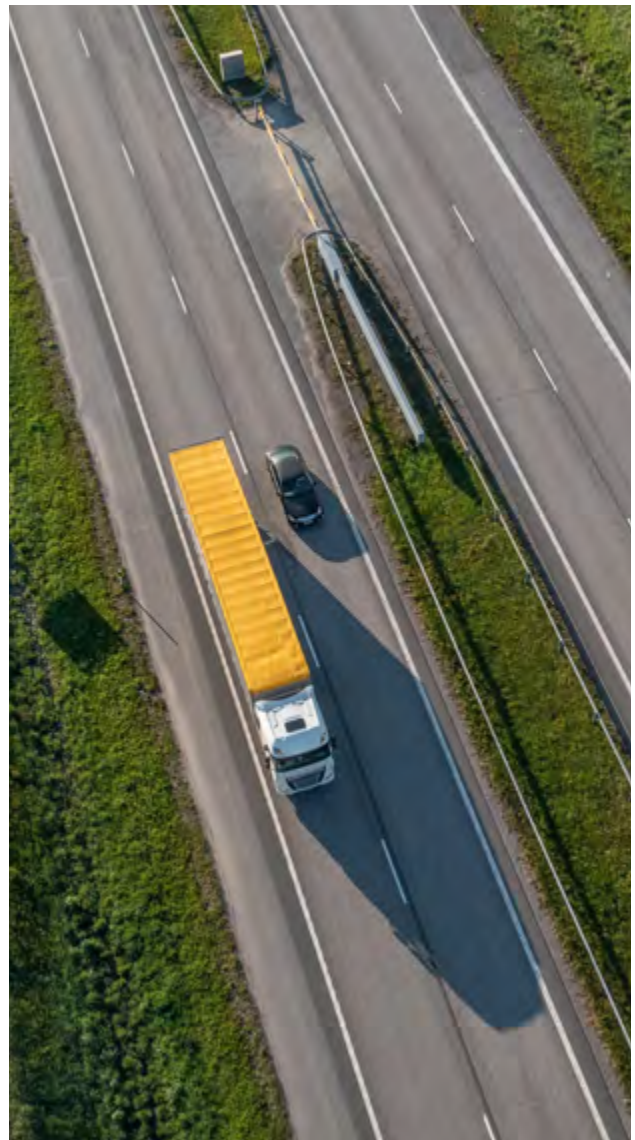
Traficomissa on tulkittu tilapäiseksi aineen säilytykseksi se, että vaarallista ainetta sisältävä perävaunu jätetään kuljetuksen aikana lyhyeksi ajaksi kuljetusmatkan varrelle, kun mennään paikkaan, johon ei päästä koko yhdistelmällä. Tämä on kuljetusosalalle hyvin tyypillistä toimintaa ja tapahtuu satoja kertoja päivässä. Sellaisia paikkoja, johon perävaunu jätetään hetkeksi, on tuhansia Suomessa ja ne vaihtelevat päivittäin. Tämä toiminta kuuluu kiinteästi kuljetukseen, ja johtuu kuljetusolosuhteista, joiden vuoksi kaikkiin paikkoihin

ei voi mennä koko yhdistelmällä ja silloin siihen ei tule soveltaa tilapäisen säilytyksen vaatimuksia. Asia on sanottu selkeästi itse lain perusteluissa seuraavasti:

”HE 220/2021 vp pykäläkohtaiset perustelut: 29 §. Tilapäisen säilytyksen edellytykset. Pykälässä säädetäisiin tilapäisen säilytyksen edellytyksistä. Tilapäinen säilytys kuuluisi aina kiinteästi varsinaiseen kuljetustapahtumaan sen eri vaiheissa siitä alkaen, kun tavara lähetetään, siihen saakka, kun se otetaan vastaan. Kuljetukseen liittyvä, kuljetusolosuhteista johtuva matkan väliaikainen keskeytys ei olisi tilapäistä säilytystä, mutta se olisi kuitenkin osa kuljetusta 3 §:n 2 kohdan mukaan.

Tämä tulkinta tulee korjata.

Toinen asia, missä tarvitaan lisää käytännön kuljetustoiminnan mukaista näkemystä, on terminaalien tilapäisen säilytyksen sisäisen pelastussuunnitelman vaatimukset. Paketti- ja erityisesti kappaletavaraterminaaleissa tehdään tilapäistä säilytystä VAK-lähetyksille. VAK-tuotteiden määrä vaihtelee päivittäin ja eri UN-nimikkeitä on suuri määrä. Sisäisessä pelastussuunnitelmassa ei tule vaati tarkkoja määriä eikä luettelemaan kaikkia UN-nimikkeitä.



Investointien luvitusmenettelyitä vauhditettava

Ympäristöministeriön johdolla on käynnistynyt hanke, jonka tavoitteena on tukea uusiutuvan energian ja vihreiden investointien lupamenettelyjen sujuvoittamista.

Tämä koskee myös kuljetus- ja logistiikka-alaa ja toivomme, että varsinkin vaihtoehtoisten käyttövoimien investoinnit voidaan toteuttaa sujuvasti. Suomessa raskaan kaluston vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra on kehittymätön.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien investoinnit on toteutettava sujuvasti.

Lupaprosessin hitaus ja hankaluus hidastaa monia muitakin logistiikka-alan investointeja, kuten kuljetus- ja logistiikkakayritysten ja heidän asiakkaidensa terminaaleja, varastoja, kuljetuskaluston säilytys ja huoltotiloja.

Ympäristöministeriön projektin tavoitteena on esittää suosituksia ratkaisuista, joissa lupahakemukset keskitettäisiin yhteen asiointipisteeseen, digitalisoidaan ja tehdään käyttäjävälisiksi. Esitettävät vaihtoehdot pohjautuvat malliin, jossa yksi viranomainen vastaisi lupaprosessien hallinnasta ja koordinoinnista. Sujuvoittamisen tulee koskea kaikkea rakentamista.

SKALin käyttövoimaraaportti kuvaa käyttövoimasiirtymän tilannetta Suomen ja maanteiden tavaraliikenteen näkökulmasta.



SKAL on luotettava asiantuntija ja rohkea uudistaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on arvojen mukaisesti luotettava asiantuntija. Kaikki kantamme perustuvat ajantasaisimpaan tietoon ja punnittuun näkemykseen. Tavoitteena on tuoda esiin kuljetus- ja logistiikkayritysten näkökulma ja luoda edellytyksiä kannattavalle liiketoiminnalle, joka vahvistaa koko Suomen logistista kilpailukykyä. SKALin ohjelmissa käsitellään alalle tärkeitä teemoja. Ohjelmat ovat luettavissa SKALin verkkosivuilla skal.fi/vaikuttaminen



Suomen tiet kuntoon



EU-vaikuttamisen painopisteet 2024



Digiohjelma



Talvihoito



EU-vaikuttamisen painopisteet 2023



Työvoiman saatavuus



Millä energialla kuljetamme



Suomi liikkeessä



Ammattidiesel



EU:n ilmastopaketti Fit For 55

Liikenne- ja logistiikka-ala ansaitsee puolestapuhujan

SKALin verkosto on valtakunnallinen. Ole yhteydessä asiantuntijoihimme Helsingissä ja muualla Suomessa. Käydään hyvää vuoropuhelua ja etsitään Suomelle paras väylä eteenpäin!

Löydä SKAL-yhteishenkilösi

Henkilökohtaiset sähköpostiosoitteet:
etunimi.sukunimi@skal.fi, keskus: 09 478 999

SKAL ry

Anssi Kujala, toimitusjohtaja, 0400 567 925
Ari Herrala, edunvalvontajohtaja, 050 368 4248
Petri Murto, johtaja, 040 762 2140
Pekka Aaltonen, logistiikkajohtaja, 050 349 2259
Heini Polamo, viestintäjohtaja, 040 506 0131
Arto Kämppi, järjestöjohtaja, 040 354 7492
Matti Grönfors, asiantuntija, 0500 445 585

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry, Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry

Mikko Voutilainen, toimitusjohtaja, 040 517 7133

SKAL Itä-Suomi ry, SKAL Keski-Suomi ry

Heikki Lappalainen, toiminnanjohtaja, 09 4789 9440
Jouni Bergroth, johtava asiantuntija, 040 580 1800

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Eeva-Maija Koponen, toimitusjohtaja, 0400 550 545

SKAL Länsi-Suomi ry

Tero Siitonen, toimitusjohtaja, 040 860 0901

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Pia Vuori, toimitusjohtaja, 040 747 4462

SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry

Matti Koivisto, toimitusjohtaja, 050 372 4791

SKAL Pohjois-Suomi ry

Taavi Heikkinen, toiminnanjohtaja, 0400 282 785

Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry

Sampsa Wichmann, toimitusjohtaja, 0400 619 691

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Kari Palojarvi, toiminnanjohtaja, 0500 376 618

SKAL Suoritealat ry

Jari Harju, toimitusjohtaja, 09 4789 9338

SKAL Ympäristöryitykset ry

Lasse Kontiola, toiminnanjohtaja, 0400 694 233

SKAL

