LIIKENNE

Yksiselitteistä rajaa ammattipätevyyttä vaativiin kuljetuksiin ei ole. **ASIAMIES ILPO MATTILA, MTK**

Pienillä kuljetusyrityksillä huoli pätevien tuuraajien saannista

Kuljetusyritykset ovat huolehtineet kiitettävän hyvin työntekijöidensä ammattipätevyys-koulutuksesta. Tuuraajien saannin vaikeutuminen koettelee lähinnä pieniä yrityksiä.

Kuorma-autoilla ja liikennetraktoreilla suoritettava ammattimainen tavarankuljetus edellyttää kuljettajalta 10. syyskuuta alkaen ammattipätevyyttä.

Kaikilta D- ja D1-luokan linja-autoja ajavilta on edellytetty joko perustason ammattipätevyyskoulutusta tai jatkokoulutusvelvoitteen täyttämistä jo viime syksystä lähtien.

Jatkokoulutusvelvoite tarkoittaa, että ennen 10.9.2009 C-kortin ajanut kuljettaja ei saa 10.9.2014 jälkeen tehdä kuormaautolla kaupallista ajoa, jos hän ei ole hankkinut viittä koulutuspäivämerkintää.

Kuljettajan ajo-oikeus todetaan ajokortista tai erillisestä ammattipätevyyskortista.

Maataloudessa tulkinnanvaraa

Ammattipätevyysvaatimus koskee myös valtaosaa liikennetraktoreilla sekä tien- ja kadunhoitokoneilla tehtävistä ajoista.

Näiden ajojen kohdalla tilanne on kuitenkin epäselvä, ja esimerkiksi koneyrittäjät kaipaavat selvempiä laintulkintoja.

Myös maa- ja metsätalouden kuljetusten kohdalla ammattipätevyysvaatimus aiheuttaa paljon epätietoisuutta – ja varmasti myös vääriä tulkintoja ja rangaistuksia.

Ammattipätevyyttä ei vaadita, jos autolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja ammattiaan harjoittaessaan käyttää, mutta kuljettaminen ei ole hänen päätoimensa. Eli koneita saa siirrellä pelloille ja metsiin, jos niitä myös käyttää itse.

Maanviljelijä saa kuljettaa vähäisessä määrin omia tuotteita ilman ammattipätevyysvaatimusta. Entä renki? Ja mikä on ”vähäinen määrä”?

Tiedon ja osaamisen jakamista

Kuljettaja ei menetä D-, D1-, C-, C1-, CE- tai C1E-ajo-oikeutta, vaikka hän ei hanki ammattipätevyyttä, mutta hän saa ajaa kyseisten luokkien ajoneuvoilla lähinnä vain henkilökohtaisia ajoja.

”Koulutuksiin ei kuulu osaamista tai oppimista mittaavia kokeita. Kyse ei ole autokouluopetuksesta vaan tiedon ja osaamisen jakamisesta”, kertoo Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL:in koulutuspäällikkö **Eino Simonen**.

”Viiden vuoden koulutusjaksoon kuuluu pakollisena ennakoivan ajon koulutuspäivä, muuten kurssien valinta on kuljettajan ja hänen työnantajansa päätettävissä.”

Nuoria kuljettajia tarvitaan lisää

Vaikka asiat ovat ammattiliikenteessä hyvällä mallilla, eiammattimaisessa liikenteessä saattaa olla niitä, jotka eivät ole selvillä ammattipätevyysvaatimuksesta tai eivät ole reagoineet siihen. Keikkatyöntekijöistä tulee syksyllä pula, eikä alalle tule tarpeeksi nuoria kuljettajia.

”Tarvitsemme vuosittain 3 000–4 000 uutta kuljettajaa, eli lähes yhtä paljon kuin nykyisin ajetaan kuorma-autokorttei-ta”, laskeskelee Simonen.

Armeijan autokoulu

Puolustusvoimat on tällä hetkellä Suomen merkittävin autonkuljettajien kouluttaja, mutta läheskään kaikki armeijan kouluttamat kuljettajat eivät täytä kuljettajavajetta.

”Omassa ikäluokassani oli monta kaveria, jotka eivät olisi edes halunneet kuljettajakoulutukseen”, ihmettelee armeijassa E-kortin ja ammattipätevyyden saanut hyvinkääläinen **Janne Sievänen**.

Nuorukainen on kuulunut viime kesästä alkaen isänsä **Ari Sievänen** kuljetusyrityksen henkilökuntaan.

”Ennen nuoret kaverit ajoivat C-kortin ja pystyivät heittämään keikkaa. Enää tämä ei ole mahdollista, sillä korttia ei ajeta sen kalleuden ja ammattipätevyysvaatimuksen vuoksi. Kuljettajat ikääntyvät, sillä autohommat eivät kiinnosta nuoria samalla tavalla kuin meikäläisen nuoruudessa”, arvelee 52-vuotias Ari Sievänen.

Ammattipätevyysvaatimus on hyvä tapa nostaa kuljettajan ammatin arvostusta ja kasvattaa alan kiinnostusta.

PEKKA VIRTANEN

PEKKA VIRTANEN

Hyvinkääläinen Janne Sievänen on kuulunut viime kesästä alkaen isänsä kuljetusyrityksen henkilökuntaan.

Harva kouluttautuu omalla kustannuksella

Yksi koulutuspäivä maksaa ilman mahdollisia päivärahoja, matkakuluja ja tuuraajan palkkaa 100–200 euroa.

Jos kuljettajalla ei ole kurssit maksavaa työantajaa tai hänen päätyönsä on esimerkiksi maanviljelys, ammattiajopätevyyden hankkiminen voi jäädä tekemättä.

Kuljettajien vuokraus lisääntyy

Kuljettajien vuokraustoiminta lisääntynee 10.9. jälkeen.

”Vakituisten kuljettajienkin kouluttaminen maksaa melkoisesti, joten emme pysty kouluttamaan kausityöntekijöitä tai kuljettajia, jotka pystyisivät ajamaan vain satunnaisesti muun työn ohessa. Tuuraajien saaminen vaikeutuu syksyllä melkoisesti”, uskoo hämeenlinnalaisen Metsä-Mattila Oy:n toimitusjohtaja **Juha Metsä-Mattila**.

Metsä-Mattilalla on kymmenkunta vakinaista työntekijää, mutta koneurakointia sekä kiinteistön- ja tienhoitoa tekevän yrityksen kuljettajamäärä lähes tuplaantuu kesällä.

”Harva satunnaisesti ajava kuljettaja hankkii itselleen ammattipätevyyden omalla kustannuksella. Muutama tuttu yrittäjä onkin miettinyt, pystyykö toimintaa jatkamaan nykyisessä laajuudessa sen jälkeen, kun kausiavun saanti vaikeutuu.”

Koneyrittäjä peräänkuuluttaa samaa kuin maa- ja metsätalousala: liikennetraktoriin liittyvät ajo-oikeus- ja polttoainesäädökset pitää saada selviksi ja yksiselitteisiksi.

PEKKA VIRTANEN

”Tuuraajien saanti vaikeutuu syksyllä melkoisesti”, toimitusjohtaja Juha Metsä-Mattila harmittelee.

Maatalouden ajot ovat poikkeus

MTK on viranomaisten kanssa samaa mieltä siitä, että ammattimaiseen tavarankuljetukseen tarvitaan liikennelupa, kuljettajan ammattipätevyys ja sekä C-kortti.

Sen sijaan tilan omat ajot ja vähäiset kuljetukset voi hoitaa ilman ammattipätevyyttä.

Poikkeuksia ja tulkintoja riittää

”Yksiselitteistä rajaa ammattipätevyyttä vaativiin kuljetuksiin ei ole. Kaikkia eri vaatimuksia ja polttoainevaihtoehtoja varten on omat lakinsa, joissa on vielä melkoisesti poikkeuksia ja niihin kaikkiin omat tulkintansa”, sanoo asiamies **Ilpo Mattila** MTK:sta

Mattilan mukaan kaikki maa- ja metsätalouden kuljetukset ja ajot, joissa saa käyttää moottoripolttoöljyä ja joihin riittää T-kortti, voidaan liikennetraktorillakin hoitaa ilman liikennelupaa ja ilman ammattipätevyysvaatimusta. Asiasta on voimassa Vaasan hovioikeuden päätös.

Muissa ajoissa, kuten lumenauauksessa, liikennetraktorille on voimassa LT-korttivaatimus. Liikenneluvallisessa ajossa vaaditaan liikennetraktorikuskilta edelleen C-kortti.

”Tässä tulkinta saattaa johtaa outoihin rajoihin. Jotkut ovat sitä mieltä, että esimerkiksi heinän niittäminen traktorilla tienpenkoilta vaatii ammattipätevyyden.”

Kuorma-autot oma maailmansa

”Ajettaessa maatilan kuormaautolla maatalousajoja avautuu villi maailma. Liikennelupaa ei onneksi tarvita, mutta ammattipätevyysvaatimus on tulkinnanvarainen”, Mattila sanoo.

Ammattipätevyyttä ei vaadita, kun kuorma-autolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita kuljettaja ammattiaan harjoittaessaan käyttää, eikä kuljettaminen ole hänen päätoimensa.

Toinen poikkeus vaatimuksiin on, kun kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita. Vähäinen määrä tarkoittaa esimerkiksi torikauppaan meneviä tuotteita.

MTK:n mukaan omalla tilalla käytettävien rehujen, lannoiteiden ja miksei kauppaan menevän oman viljan kuljetus pitäisi olla mahdollista ilman uutta ammattipätevyysvaatimusta, olipa kuskina isäntä tai renki, joiden päätyötä kuljetus ei ole.

Uusi tulkintoja luvassa

Uusia tulkinnan paikkoja on luvassa, kun liikenneluvallisen kuljetuksen alue laajenee 10.9.2014 koskemaan myös traktorilla tehtäviä kaupallisia tavarankuljetuksia.

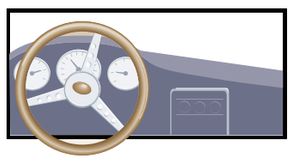
”Tärkeää on ettei maa-, metsä-, eläin-, tai kalatalouden traktorilla tehtäviin kuljetuksiin tarvita uutta traktoriliikennelupaa”, summaa Mattila.

JARMO PALOKALLIO

Buick oli upea mutta janoinen.

Musta Buick söi nuorukaisen rahat

MINUN AUTONI



Ensimmäisen autoni omisti isäni, mutta minulla oli siihen käyttöoikeus heti ajokortin saatuani. Auton sain vasta muutamaa vuotta myöhemmin perintönä.

Isäni oli mobilisti, hän omisti useita erikoisia autoja. Samoin pappani, joka siirtyi 30-luvulla hevosajurista autonkuljettajaksi Vaasan Höyrymylly Oy:ssä Oulussa.

”Vaunun pitää olla erityislaatuinen”

Pappani motto oli: Vaunun pitää olla erityislaatuinen ennen kuin se kannattaa hankkia, ja hyvä vaunu kannattaa aina mieluummin ostaa kuin jättää ostamatta.

Pappa ei halunnut käyttää sanaa auto. ”Vaunu” tuli sieltä hevosajoilta, ja oli hänen mielestään sanana arvokkaampi kuin auto.

Sain siis jo 19-vuotiaana käyttööni vuoden 1956 Buick Electra 225:n. Se oli bensasyöppö: sadalla kilometrillä paloi 25–30 litraa, joten pitkiä ajoja ei nuorimies sillä ajellut.

Autossa oli V8-kone ja automaattivaihteet. Tuota mallia tuotiin Suomeen vain kolme kappaletta.

Myöhemmin myin autoni. Muutama vuosi sitten kuulin, että se on yhä hyvässä kunnossa.

Kun Porkkanas Unlimited keikalta palasi

Oli vuosi 1967. Olimme velipoikani ja hänen luokkatoveriensa kanssa perustaneet Porkkanas Unlimited -yhtyeen. Se sijoittui vuonna 1969 kolmanneksi Suomen rockyhtyeiden mestaruuskilpailuissa Vaasassa.

Sinä kesänä palasimme viikonloppukeikalta Oulusta kotiimme Haukiputaalle. Oli leppoisa kesäyö, kun poliisi pysäytti meidät Tuiran siltojen jälkeen.

Auto oli täynnä soittajia ja heidän tyttöystäviään, yhteensä kahdeksan matkustajaa eli huomattava ylikuorma.

Poliisi pyysi ensin auton paperit ja ajokorttini. Sen jälkeen konstaapeli istui ratin taakse ja halusi kokeilla autoa. Istuin vieressä ja katselin, kun hän ihmetteli vaihteensiirtäjää.

> Sen jälkeen konstaapeli istui ratin taakse, ja halusi kokeilla autoa.«
>
> **ILKKA VASKIVUO**

Hämmennystä kesti ja kesti. Sitten sanoin, että ”siittä vaan D:llä etteenpäin”. Ei tapahtunut mitään.

Lopulta poliisi nousi ulos, kun ei saanut autoa liikkeelle. Hän toivotti hyvää matkaa ja unohti ylikuormituksen.

Vaihteistoremontti sai hien virtaamaan

Muutaman kuukauden kuluttua vaihteisto rikkoutui. ”Kun kerran rikot niin korjaat kanssa”, isä sanoi.

Auto olisi pitänyt lähettää Helsinkiin Nikolajeffille, koska Oulussa kukaan ei ymmärtänyt siitä mitään. Niinpä päätin itse ryhtyä hommiin.

Vaihteistosta oli pakkikytkin sulanut, ja primääripumpun pannat piti vaihtaa. Kyllähän siinä muutama hikipisara taisi tipahtaa. Joitakin viikkoja kului ennen kuin ”Buicci” oli taas kunnossa. Oli se aikamoinen suoritus 19-vuotiaalta.

Ikävä on autoa yhä. Olisi pitänyt olla viisas ja säilyttää se.

Nyt sillä olisi arvoa, mutta nuori mies tarvitsi rahaakin.

ILKKA VASKIVUO
Oulu

■ MT:n ”Minun autoni” -palstalla esitellään autoja, jotka ovat jääneet mieleen. Lukijat voivat lähettää napakoita autotarinoitaan (mielellään kuvan kanssa) osoitteeseen: Maaseudun Tulevaisuus / ”Minun autoni”, Pl 440, 00101 Helsinki tai sähköpostilla *jarmo.palokallio@maaseuduntulevaisuus.fi* Julkaistuista kirjoituksista maksamme 100 euron palkkion.

Romutukset vähenivät

Virallisen kierrätysjärjestelmän kautta romutettujen autojen määrä väheni viime vuonna.

Romutustodistuksia kirjoitettiin 61 687 kappaletta, jossa vähennystä oli yli viisi prosenttia.

Romutusten väheneminen on kytköksissä 1990-luvun alun lamaan, jolloin henkilöautojen myynti romahti.

Tämän vuoksi romutettavien autojen määrä vähentynee myös lähivuosina, sillä henkilöautojen keskimääräinen romutusikä Suomessa on 20,3 vuotta.

”Autokantamme onkin erittäin vanha, sillä liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä nousi viime vuoden lopussa 10,9 vuoteen”, kertoo toimitusjohtaja **Arto Silvennoinen** Suomen Autokierrätys Oy:stä.

Viime vuoden lopussa Suomen ajoneuvorekisterissä oli 664 801 liikennekäytöstä poistettua autoa, keski-iältään 22,3 vuotta.

”Näistä yli puoli miljoonaa on haamuautoja. Ne on poistettu liikennekäytöstä mutta ei rekisteristä”, Silvennoinen arvioi ja lisää, että osa autoista on romutettu, osa makaa pihoilla ja osa on viety Afrikkaan.

Auton saa lopullisesti pois ajoneuvorekisteristä viemällä sen Suomen Autokierrätyksen vastaanottopisteeseen, jossa autosta kirjoitetaan romutustodistus. Auton kierrätys on viimeiselle omistajalle maksutonta.

JARMO PALOKALLIO

Opel Adam mukautuu käyttäjän toiveisiin

Opel Adam etsii nuoria ostajia näyttävällä olemuksella.

Pakettiin kuuluu valtava määrä vaihtoehtoja, jolla ostaja saa tuunattua auton näköisekseen. Ei tarvitse pelätä, että ihan heti tulisi samanlainen vastaan.

Yhtiön perustajan mukaan nimetty Adam jatkaa Opelin erottuvasti muotoiltujen nykyautojen sarjaa. Samaa sulavuutta löytyy sen isoveljistä eli Astrasta ja Insigniasta.

Adam kalastelee asiakkaikkaikseen nuoria. Sympaattinen pikkuauto kerää katseita, mikä sopii kohderyhmän ajatusmaailmaan. Adam kiinnittää huomion katon ja auton väri-ilottelulla, erikoisvanteilla ja muilla omistajan persoonan mukaisilla mausteilla. Niihin kuuluu auton sisäkaton tähtitaivas, jota heijastaa 64 lediä.

Pelkästään vanteita on yli 30 ja istuimiakin 15. Kun peliin heitetään kaikki listalta ruksattavat härpäkkeet ja tarrasarjat, erilaisia lopputuloksia voi rakentaa yli 30 000 kappaletta. Jokainen auto on yksilö, mikä on nykyaikaa.

Trendikkään auton sisältä löytyy tekniikkaa ja laadukasta äänentoistoa.

Erillisen plussan auto saa ratinlämmittimestä, joka on vakiovaruste.

Moniin suurempiin ja jopa monta kertaa kalliimpiin autoihin se on vasta tulossa.

Auto on kevyt ajettava. Ohjaus on herkkä ja moottoreista irtoaa riittävästi tehoa auton kokoon ja luonteeseen suhteutettuna.

Huoltotarvetta vähentää jakopään toimiminen ketjulla.

Kuskin tilat ovat auton pienistä ulkomitoista huolimatta ihan kelvolliset.

Takapenkki on sitten oma juttunsa. Vaikka auto on rekisteröity neljälle, aikuisen pää osuu takana herkästi kattoon.

Tavaratila riittää kauppareissuun, se vetää 170 litraa. Mallisto halvin versio 1,2 -litraisella bensakoneella irtoaa noin 15 000 eurolla.

Kaikkineen Adam vastaa hyvin huutoonsa. Se on kelvollinen ajettava jopa Suomen talvessa, mistä kertoo hyvä sijoitus Tekniikan Maailman suuressa talviautotestissä.

IL-Vuoden Auto Suomessa 2014 -kisassa se nappasi pikkuautojen luokan voiton.

Kilpailun raatina toimivat kotimaiset auto- ja liikennetoimittajat.

JARMO PALOKALLIO

JARMO PALOKALLIO

Adam erottuu pirteillä väriyhdistelmillä.

LUVUT

Adam 1,4 Slam

Moottori: 1,4 l
Teho: 74 kW
Vääntö: 130 Nm
Tavaratila: 170 l
CO2-päästöt: 117 g/km
EU-kulutus: 5,1 l/100 km
Hinta: 18 397 euroa