lintu

TAVARALIIKENTEEN KULJETUSTEN LIIKENNETURVALLISUUS-VASTUU

Liikenneturvallisuusjohtaminen tavarankuljetuksissa

Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma
LINTU-julkaisuja 2/2005

LINTU-tutkimusohjelma
Yhteyshenkilö:
Juha Valtonen
Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto
p. (09)16002

Koordinaattori:
Annu Korhonen
Linea Konsultit Oy
Ruoholahdenkatu 8
00180 HELSINKI
p. 09-72064264

ISBN 951-723-752-9 (painotuote)
ISBN 951-723-753-7 (verkkojulkaisu)
Edita Prima Oy
Helsinki 2005

KUVAILULEHTI

Julkaisun päivämäärä

28.02.2005

Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)	Julkaisun laji
Juha Tapio, Jarkko Lehtinen, Ari Sirkiä, Harri Peltola, Raine Hautala	Tutkimusraportti
	Toimeksiantaja: LINTU-tutkimusohjelma
	Toimielimen asettamispäivämäärä

Julkaisun nimi

Tavaraliikenteen kuljetusten liikenneturvallisuusvastuu. Liikenneturvallisuusjohtaminen tavarankuljetuksissa

Tiivistelmä

Tutkimuksessa tarkasteltiin tavaraliikenteen maantiekuljetusten tilaus- ja laatujärjestelmiä koko kuljetusketjun sekä siinä toimivien yksittäisten yritysten näkökulmasta. Tavoitteena oli selvittää nykykäytäntöjä ja niihin mahdollisesti liittyviä ongelmia sekä tehdä ehdotuksia tilaus- ja laatujärjestelmien kehittämiseksi niin, että liikenneturvallisuus tulisi nykyistä paremmin otettua huomioon koko kuljetusketjussa ja vastuu liikenneturvallisuudesta jakautuisi tasaisemmin kuljetusketjun osapuolille. Tutkimuksessa haastateltiin 18 alan käytännöt hyvin tuntevaa henkilöä kuljetusketjujen eri osapuolina toimivista yrityksistä Suomessa ja kaksi henkilöä Ruotsissa. Lisäksi pidettiin työpaja, jossa esiteltiin alustavia tuloksia ja etsittiin parannusehdotuksia nykykäytäntöihin. Selvitystyön perusteella tutkimuksen tekijät esittävät seuraavaa:

Liikenneturvallisuudelle tulisi antaa nykyistä painavampi rooli tavaraliikenteen tilaus- ja laatujärjestelmissä. Koska kuljetuksen tilaaja toimii kuljetusketjun laadun määrittelijänä, tilaajan tulisi ottaa sille luontaisesti kuuluva rooli myös kuljetusketjun liikenneturvallisuuslaadun määrittelijänä. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että kuljetuksen tilaaja ottaa tilaamiensa kuljetusten liikenneturvallisuuden osaksi strategista johtamista samaan tapaan kuin kuljetuksiin liittyvät ympäristöasiat useissa yrityksissä tänä päivänä otetaan.

Alan toimijoiden tulisi tämän ns. liikenneturvallisuusjohtamisen apuvälineeksi laatia erityinen kuljetusten liikenneturvallisuuden tason seurantaa ja kehittämistä helpottava laatujärjestelmä sekä nimetä puolueettomia, kuljetusalasta riippumattomia tahoja auditoimaan yrityksiä sekä ylläpitämään ja kehittämään järjestelmää.

Tavaraliikenteen kuljetusten liikenneturvallisuuden seuranta tulisi myös kytkeä osaksi kuljetusketjun yritysten yhteiskuntavastuuraportointia. Tällöin kuljetusten liikenneturvallisuuden seurantaan kohdistuisi myös kuljetusketjun ulkopuolelta tulevaa mielenkiintoa, mikä osaltaan motivoisi kuljetuksen tilaajaa vaatimaan koko kuljetusketjulta liikenneturvallisuuden kannalta laadukasta toimintaa.

Tilausjärjestelmiä on mahdollista kehittää siten, että kuljetuksen tilaaja esittää tarjouspyynnössä kuljetusyrityksen kalustolta ja kuljettajilta sekä muilta toiminnan liikenneturvallisuuden tasoa kuvaavilta tekijöiltä edellytettävät vähimmäisvaatimukset. Yksilöity tarjouspyyntö tuottaa yhteismitallisia ja toisiinsa verrattavissa olevia tarjouksia. Kuljetusyrityksen valinnan tulisi perustua kokonaistaloudelliseen edullisuuteen, mikä tarkoittaa muidenkin tekijöiden kuin hintaan perustuvien kustannusten käyttämistä valintaperusteena.

Avainsanat (asiasanat)

Tavaraliikenne, liikenneturvallisuus, laatujärjestelmät

Muut tiedot

Sarjan nimi ja numero	ISBN
LINTU-julkaisuja 2/2005	951-723-752-9 (painotuote) 951-723-753-7 (verkkojulkaisu)

Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
83	suomi		Julkinen

Jakaja	Kustantaja
LINTU-tutkimusohjelma	Liikenne- ja viestintäministeriö

PRESENTATIONSBLAD

Utgivningsdatum

28.02.2005

Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)	Typ av publikation
Juha Tapio, Jarkko Lehtinen, Ari Sirkiä, Harri Peltola, Raine Hautala	Undersökning
	Uppdragsgivare: LINTU-forskningsprogram
	Datum för tillsättandet av organet

Publikation (även den finska titeln)

Ansvaret av traffik säkerhet i landsvägstransport – management av traffik säkerhet

Beställningsprocedurer och kvalitetssäkringssystem för finsk landsvägstransport utvärderades i föreliggande undersökning. Därvid behandlades hela transportkedjan och framförallt från de enskilda företagens synvinkel. Målet var att identifiera möjliga latenta riskfaktorer ur trafiksäkerhetssynpunkt. Förslag till rutiner för att uppnå bättre trafiksäkerhet vid beställning och kvalitetssäkring utarbetades. Dessutom eftersträvades att dela trafiksäkerhetsansvaret mera likformigt mellan olika aktörer i transportkedjan.

Aderton personer i Finland och två i Sverige med praktisk erfarenhet av strategisk eller operativ nivå i företag som opererar i olika roller i transportkedjan intervjuades. En workshop där preliminära resultat presenterades för intervjupersonerna organiserades också. På denna bas föreslogs följande åtgärder: Trafiksäkerheten borde ges större vikt i beställningsprocedurer och i kvalitetssäkringssystem. Eftersom beställaren av transporten fastställer kvalitetsfaktorna för transporten måste alla andra aktörer i transportkedjan efterfölja dem. Det är därför viktigt att trafiksäkerhet är ett kriterium vid beställningen. Beställaren på ett transportföretag borde lägga åtminstone samma vikt på trafiksäkerhet vid sin strategiska planering som redan läggs på miljöfrågor i flera företag.

Aktörerna i transportsektorn borde utarbeta ett kvalitetssäkringssystem för att underlätta ledningen i hela transportkedjan och i enskilda transportföretag som opererar i transportkedjan. En opartisk organisation borde ha ansvaret för att underhålla och utveckla systemet och för att kontrollera att kvalitetsäkringen genomförs i praktiken. Trafiksäkra transporter borde vara en del av företagens samhällsansvar. Ett allmänt intresse att förbättra trafiksäkerheten för landsvägstransporter kunde motivera beställarna av transporttjänster att kräva bättre trafiksäkerhet av transportföretagen. Vid anbudsförfrågan borde särskilda krav ställas på ett trafiksäkert utförande. Ett detaljerat anbudsförfarande ger möjlighet att välja det fördelaktigaste anbudet ur olika synvinklar. Godkännande av ett anbud borde basera sig på en samhällsekonomisk kalkyl, så att även andra komponenter än priset beaktas.

Nyckelord

Godstransporter, landsvägstransport, trafiksäkerhet, kvalitetssäkring

Övriga uppgifter

Seriens namn och nummer	ISBN
LINTU utredningar 2/2005	951-723-752-9 (trycksak) 951-723-753-7 (nätpublikation)

Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
83	finska		Offentlig

Distribution	Förlag
LINTU-forskningsprogram	Kommunikationsministeriet

lintu

DESCRIPTION

Date of publication

28.02.2005

Authors (from body; name, chairman and secretary of the body)	Type of publication
Juha Tapio, Jarkko Lehtinen, Ari Sirkiä, Harri Peltola, Raine Hautala	Research
	Assigned by: LINTU Research Programme
	Date when body appointed:

Name of the publication

Responsibility for traffic safety on the road transport chain – management of traffic safety

Abstract

Order procedures and quality assurance systems used in Finnish road transport were examined in this study. Whole transport chains as well as single companies operating on transport chains were considered. The objective was to observe possible latent risks from the viewpoint of traffic safety. Proposals are given for improving order procedures, and suggestions are made for quality assurance systems that might contribute to traffic safety and divide the responsibilities for safety more equally among all parties involved in the transport chain.

Eighteen persons with practical experience on a strategic or operational level in companies that operate in different roles in the transport chain in Finland, and two persons in Sweden were interviewed. A workshop was then held where initial results were presented to the interviewees. Based on these measures the researchers make the following suggestions:

The role of traffic safety in order procedures and quality assurance systems is not as important as it should be. At present, the client of the transport company determines the quality attributes for a given transport, and all other parties in the transport chain conform to the requirements. The client should also have a similar grip of the transport chain as regards traffic safety issues. The client should consider traffic safety as part of the strategic planning in a company, in the same way that transport-related environmental issues are already considered in several companies.

Participants in the transport sector should establish a quality assurance system to help traffic safety management in the transport chain and in single companies operating in the chain. Impartial organisations should be nominated to maintain and develop the system and to audit transport operations in practice. Traffic safety should be included in corporate responsibility as well. Public interest in the traffic safety level of road transport could motivate clients of transport companies to actively insist on a better traffic safety level of transport operations in practice.

In an invitation for tenders, the precise requirements for the traffic safety level of transport companies should be described. Detailed invitation for tenders creates commensurable offers. Acceptance of an offer should be based on total economic calculations, which means that also other attributes than cost should be taken into account.

Keywords

Transport, road transport, traffic safety, quality assurance, quality control

Miscellaneous

Serial name and number	ISBN
LINTU Reports 2/2005	951-723-752-9 (printed version) 951-723-753-7 (electronic version)

Pages, total	Language	Price	Confidence status
83	Finnish		Public

Distributed by	Published by
LINTU Research Programme	Ministry of Transport and Communications

Esipuhe

Tutkimuksessa tarkastellaan tavaraliikenteen maantiekuljetusten tilaus- ja laatujärjestelmien nykytilaa liikenneturvallisuuden näkökulmasta sekä etsitään keinoja vaikuttaa liikenneturvallisuuteen tilaus- ja laatujärjestelmiä kehittämällä. Tutkimus kuuluu Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelmaan (LINTU). Tutkimuksen ovat rahoittaneet liikenne- ja viestintäministeriö (LVM), Ajoneuvohallintokeskus (AKE) ja Tiehallinto (Tieh).

Tutkimuksen käytännön toteutuksesta ja raportoinnista vastasivat Jarkko Lehtinen ja Juha Tapio (projektipäällikkö) VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikasta. Heidän lisäkseen tutkimuksen toteuttaneeseen projektiryhmään kuuluivat VTT:stä Ari Sirkiä, Raine Hautala ja Harri Peltola.

Tutkimuksen ohjausryhmään kuuluivat työn tilaajien edustajina Juha Valtonen (LVM), Ove Knekt (AKE), Jarmo Joutsensaari (Tieh), Raija Huhtala (Tieh), Jorma Hörkkö (LVM) ja Matti Roine (LVM). Heidän lisäkseen ohjausryhmään kuuluivat Annu Korhonen (Linea Konsultit Oy), Sirpa Rajalin (Liikenneturva), Jarkko Lehtinen (VTT) ja Juha Tapio (VTT). Ohjausryhmän ulkopuolisena asiantuntijana työtä on kommentoinut Jari Gröhn (LVM).

Lämpimät kiitokset kaikille tutkimukseen eri yrityksistä ja organisaatioista osallistuneille henkilöille. Kaikkien kiireiden keskellä tutkijat otettiin vastaan hyvin lämpimästi, eräissä tapauksissa jopa erikoisjärjestelyin kesken neuvottelumatkan. Työpajan osallistujien rakentava henki vahvisti käsityksemme siitä, että liikenneturvallisuuskysymys nähdään nykyisin alalla yhteisenä asiana. Näin olosuhteet ovat hyvät käytännön työn kannalta. Toivomme, että tämä tutkimus antaa oikeansuuntaiset viitteet eri osapuolille niistä toimenpiteistä, joihin tulee ryhtyä.

Helsingissä 28.2.2005

Juha Valtonen
Yli-insinööri
Liikenne- ja viestintäministeriö

Sisällysluettelo

Kuvailulehti **3**
Presentationsblad **4**
Description **5**
Esipuhe **7**
1 Johdanto **11**
2 Tausta ja tavoitteet **12**
3 Tutkimusmenetelmä **15**
3.1 Nykytilan kartoitus 15
3.1.1 Kuljetusketjun eri osapuolten haastatteleminen 15
3.1.2 Työpaja 15
3.1.3 Vertailu Ruotsin käytäntöihin 16
3.2 Kehittämisehdotukset 17
4 Kuljetusketjun johtamisen viitekehys **18**
4.1 Kuljetusalan toimintaympäristö 18
4.2 Yhteiskuntavastuu 22
4.3 Kuljetuspalvelun laatu 23
4.4 Ympäristöjohtaminen 26
4.5 Kuljetusketjun johtaminen 28
5 Nykytilakatsaus **29**
5.1 Liikenneturvallisuuspolitiikka yrityksissä 29
5.2 Laatujärjestelmät 30
5.2.1 Laatujärjestelmien käyttö 30
5.2.2 Laadun ja hinnan välinen suhde 31
5.3 Liikenneturvallisuustavoitteet 34
5.4 Tilaus- ja sopimuskäytännöt 34
5.5 Vastuukysymys 36
5.6 Vaarallisten aineiden kuljetus 36
5.6.1 Lastinantajayritys 36

5.6.2 Kuljetusyritys 38
5.7 Havaintoja Ruotsin käytännöistä 39
5.7.1 Liikenneturvallisuuden nollavisio-ajattelu 39
5.7.2 Nollavision tuomia muutoksia kuljetusalalla 40
6 Kehittämisehdotuksia 42
6.1 Liikenneturvallisuusjohtamista kuljetusketjuihin 42
6.2 Tarjouspyynnöt ja sopimukset 44
6.3 Liikenneturvallisuuden johtaminen kuljetusyrityksessä 44
7 Yhteenveto 46
7.1 Havaitut ongelmat 46
7.2 Ehdotetut ratkaisut 48
7.3 Jatkokehitystyö 51
8 Lähteet 53
Liitteet 54

Liite 1. Yrityshaastattelurunko

Liite 2. Esimerkki liikenneturvallisuuden arvostuksen lisäämisestä ja logistiikkapalveluyrityksen profiloitumisesta

Liite 3. Esimerkkejä logistiikkapalveluyrityksen ympäristöpolitiikkaan liittyvistä julkisista kannanotoista

Liite 4. Esimerkki logistiikkapalveluyrityksen ja lastinantajan yhteisestä toimintapolitiikasta

Liite 5. Kuljetusalaa koskevat uudet EU:n direktiivit sekä direktiiviehdotukset

Liite 6. Yhteyshenkilöt yrityksissä

1 Johdanto

Tieliikennelain perusteella ajoneuvon kuljettajalla on päävastuu liikenneturvallisuudesta. Viime vuosikymmeninä on kuitenkin ryhdytty tarkastelemaan onnettomuuksien syntyyn vaikuttavia järjestelmätason tekijöitä. Maanteiden tavaraliikenteessä monet välilliset, epäsuorat tekijät voivat myötävaikuttaa onnettomuuden syntyyn ja kasaantuessaan ne voivat johtaa vakavaan liikenneonnettomuuteen. Tällaisia tekijöitä ovat alalla vallitseva kireä taloudellinen kilpailutilanne, tieverkon kunto, tiestön talvihoidon taso, poikkeukselliset keliolosuhteet, kaluston kunto, kiire, käytetyt ajonopeudet, kuljettajien terveyden tila, kuljettajien työajat sekä ajo- ja lepoajat.

Yritykset ja yhteisöt niin julkisella kuin yksityiselläkin sektorilla kykenevät halutessaan vaikuttamaan liikenneturvallisuuteen kiinnittämällä huomiota omien ja ostamiensa henkilö- ja tavarakuljetusten liikenneturvallisuuden tasoon. Toimimalla näkyvästi liikenneturvallisuuden hyväksi ne voisivat osaltaan myös kohottaa liikenneturvallisuuden arvostusta koko yhteiskunnassa, mikä edistäisi valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista. Liikenneturvallisuuden paraneminen vähentäisi myös niiden omia toimintakustannuksia vähentyneiden henkilö- ja omaisuusvahinkojen kautta ja näkyisi mahdollisesti myös alentuneina vakuutusmaksuina.

Tutkimuksessa tarkastellaan tavaraliikenteen maantiekuljetuksissa tilaajan (asiakkaan), logistiikkapalveluyrityksen, kuljetusyrityksen sekä kuljettajan muodostamaa kuljetusketjua. Työssä tutustutaan kuljetusketjun organisaatioiden nykykäytäntöihin ja vastuukysymyksiin, tarkastellaan niihin mahdollisesti sisältyviä piileviä liikenneturvallisuusriskejä sekä esitetään keinoja riskien vähentämiseksi. Lisäksi ehdotetaan menetelmiä, joilla kuljetusketjun osapuolet voisivat yhdessä kontrolloida ja parantaa kuljetusten liikenneturvallisuutta.

2 Tausta ja tavoitteet

Kuljetusketju on usein moniportainen ja siinä on useita eri organisaatioihin kuuluvia tahoja, joilla kaikilla toimintaa ohjaavina tekijöinä ovat taloudellisen tuloksen optimointi ja toiminnan jatkuvuuden varmistaminen asiakkaidensa tarpeisiin vastaamalla. On mahdollista, että käytännön toiminnassa liikenneturvallisuuteen vaikuttavista asioista ajaudutaan joustamaan taloudellisten tekijöiden suuren painoarvon vuoksi.

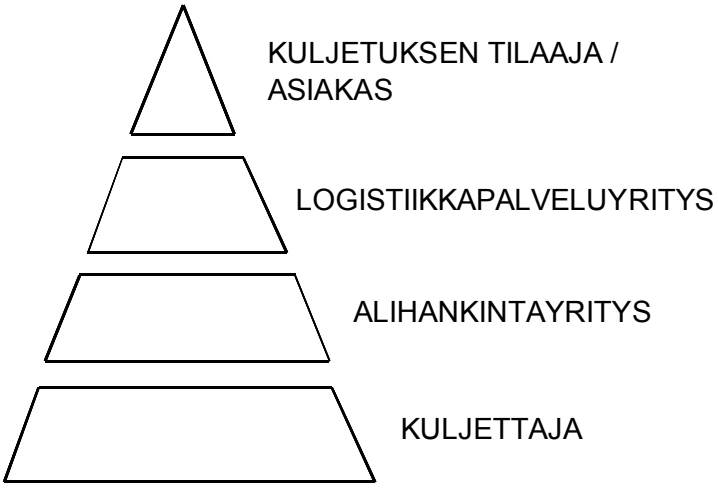
Valtiovalta pyrkii lainsäädännöllä ohjaamaan kuljetusmarkkinoita sekä luomaan alan toimijoille yleiset ja yhtäläiset puitteet tehokkaan ja turvallisen kuljetusliiketoiminnan harjoittamiselle. Kuljetusalaa säädellään muun muassa työaikalaissa, työturvallisuuslaissa, työterveydenhuoltolaissa, ajo- ja lepoaika-asetuksessa sekä tieliikennelaissa. Näiden lisäksi alan työehtosopimukset määrittelevät käytäntöjä. Yhä enenevässä määrin lainsäädäntöä yhtenäistetään koko EU:n tasolla kilpailun esteiden poistamiseksi. Lainsäädännön yhtäläisyysperiaatteen ja terveen kilpailun toteutumisen kannalta on tärkeää, että lainsäädännön toteutumista valvovilla viranomaisille on osoitettu riittävästi resursseja tehokkaaseen ja tasapuoliseen valvontaan.

Lainsäädännöstä ja valvonnasta huolimatta tavaraliikenteen maantiekuljetuksiin sisältyy monia järjestelmäperäisiä riskejä. Ojalan määritelmän mukaan (Ojala 2003) tällaisiksi luokitellaan kuljetustyötä ja sen turvallisuutta ohjaavan lainsäädännön tahallinen tai tahaton rikkominen ja riskinotto. Riskinoton hän kuvaa usein liittyvän liiketoiminnan tehokkuusvaatimuksiin ja arvioi sen olevan työyhteisön tiedossa joko avoimesti tai hiljaisesti hyväksyttyinä käytäntöinä. Esimerkkeinä hän mainitsee ajo- tai työajan ylitykset, lepoajasta tinkimiset, ylinopeudella ajamisen, ylikuorman hyväksymisen tai piittaamattomuuden havaituista teknisistä vioista.

Yksittäisen järjestelmäperäisen riskitekijän hyväksyminen ei välttämättä tarkoita kohtuuttoman suurta riskinottoa, mutta riskitekijöiden kasaantuminen yhdessä muiden ulkoisten tekijöiden kanssa (esimerkiksi paikallinen liukas ajokeli) voi johtaa tuhoisaan onnettomuuteen.

Raskaiden maantiekuljetusten liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja järjestelmäperäisten riskien vähentämiseksi on tarpeen tarkastella koko kuljetusketjun nykyisiä toimintatapoja. Kuljettajan toiminnan lisäksi on tutkittava kuljetuspalveluja tilaavien, välittävien ja tuottavien yritysten tapoja ja käytäntöjä. Kuvassa 1 esitetään

tutkimuksessa käytetty yksinkertaistettu malli kuljetusketjusta ja sen toimijoista.



Kuva 1. Kuljetusketjun toimijat.

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää kuljetusketjun yritysten tilaustoimintojen ja laatujärjestelmien nykytilaa ja vastuukysymyksiä sekä kartoittaa niissä mahdollisesti olevia puutteita, jotka vaikeuttavat kuljetusketjun johtamista ja hallintaa liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Lisäksi käydään läpi EU:n uudet direktiivit ja direktiiviehdotukset siltä osin kuin niiden voidaan olettaa sivuavan tutkimusaihetta (liite 5) ja mahdollisesti sisältävän valmiita parannuksia nykykäytäntöihin. Tässä yhteydessä läpikäytyjä EU:n tasolla kuljetustoimintaa sääteleviä direktiivejä ovat

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta,

sekä direktiiviehdotus

- Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajokorteista, KOM(2003) 621.

Tutkimuksen tavoitteena on myös selvittää tilaustoimintojen ja laatujärjestelmien mahdollisia eroja Ruotsissa ja Suomessa sekä Ruotsin nollavision vaikutuksia kuljetuskäytäntöihin. Tämän tarkastelun pohjalta pyritään löytämään Suomen oloihin soveltuvia kehittämisehdotuksia.

Näiden selvitysten perusteella pyritään ehdottamaan liikenneturvallisuutta lisääviä parannuksia tavaraliikenteen maantiekuljetusten tilaus- ja laatujärjestelmien nykykäytäntöihin sekä selvittämään, mitä säädösmuutoksia ja päätöksiä ehdotusten käyttöön ottaminen mahdollisesti edellyttäisi.

3 Tutkimusmenetelmä

3.1 Nykytilan kartoitus

3.1.1 Kuljetusketjun eri osapuolten haastatteleminen

Työn ensimmäisessä vaiheessa kerättiin tietoja kuljetusten tilaus- ja sopimuskäytännöistä sekä käytetyistä laatujärjestelmistä haastattelemalla kuljetusketjujen eri osapuolia. Haastatteluita tehtiin yhteensä 18 Suomessa ja vertailun mahdollistamiseksi kaksi Ruotsissa. Haastattelut kohdistettiin mahdollisuuksien mukaan saman kuljetusketjun (tai kuljetusputken) eri osapuoliin (liite 6). Jokaisesta kuljetusketjuun kuuluvasta yrityksestä pyrittiin haastattelemaan vähintään kaksi henkilöä, joista toinen vastasi yrityksen strategisen tason asioista (esimerkiksi ympäristö- tai liikenneturvallisuuspolitiikka) ja toinen operatiivisen tason asioista (esimerkiksi tilaus- ja sopimusasiat). Hyvien käytäntöjen löytämiseksi haastatteluita tehtiin myös yrityksissä, jotka toimivat vaarallisten aineiden kuljetuksissa.

Haastattelun rungoksi laadittiin kysymyspatteristo (liite 1), jolla haluttiin varmistua ennalta tärkeiksi arvioitujen aihealueiden käsittelystä. Tällaisia aihealueita olivat

- Liikenneturvallisuustavoitteet, kehityksen seuranta ja laatujärjestelmät
- Tilaus- ja sopimuskäytännöt
- Vastuun jakaminen koko kuljetusketjulle
- Maantiekuljetusten liikenneturvallisuuden nykytila.

Muutoin haastatteluissa pyrittiin vapaaseen keskusteluun, jonka aikana tutkijat kirjasivat ylös ajatuksia ja mielipiteitä myös kysymyspatteriston ulkopuolisista, mutta kuitenkin asiayhteyteen liittyvistä haastateltavien näkemyksistä.

3.1.2 Työpaja

Yrityshaastatteluiden jälkeen järjestettiin työpaja, johon kutsuttiin haastatteluihin osallistuneet tai heidän nimeämänsä henkilöt. Työpajaan osallistuneiden määrä haluttiin käytännön syistä rajoittaa vain haastatteluihin osallistuneisiin yrityksiin, jotta sen anti työn tulosten kannalta olisi optimaalinen. Työpajaan osallistui 13 kulje-

tusyritysten ja kuljetusten tilaajien edustajaa, kaksi tutkimuksen tilaajan edustajaa sekä kaksi tutkijaa.

Aluksi tutkijat esittelivät työpajaan osallistuneille yrityshaastatteluvaiheen perusteella muodostuneita alustavia käsityksiään nykytilasta. Esittelyn aikana ja sen jälkeen keskusteltiin tuloksista ja aiheesta yleisesti. Keskustelu kirjattiin muistioksi tutkijoiden käyttöön. Seuraavaksi osallistuneille esiteltiin tilaus- ja laatujärjestelmiin liittyviä kehitysehdotuksia nykytilanteen parantamiseksi. Myös tämän esittelyn aikana ja päätteeksi käytiin keskustelu, joka kirjattiin muistioksi tutkijoiden käyttöön.

Työpajan päätteeksi kartoitettiin kuljetusten laatuun liittyviä tekijöitä sekä kerättiin kahdessa ryhmätyössä mielipiteitä ja parannusehdotuksia tilaus- ja sopimuskäytäntöihin sekä laatujärjestelmiin.

Ensimmäisessä ryhmätyössä pyydettiin osallistujia luettelemaan kuljetuspalvelun laatua kuvaavia tekijöitä ja nimeämään omasta mielestään kolme tärkeintä tekijää.

Toisen ryhmätyön aluksi osallistujille esitettiin tutkijoiden luoma kuva kuljetusalan nykytilasta viranomaisten, kuljetusten tilaajan sekä kuljetusyrityksen näkökulmista. Tämän jälkeen osallistujille arvottiin uudet roolit, jotka tutkijat olivat ennalta nimenneet kuljetusalan eri sidosryhmistä. Osallistujia pyydettiin roolihahmonsa nimissä ehdottamaan liikenneturvallisuutta parantavia muutoksia tilaus- ja laatujärjestelmiin. Laatutekijät ja kehittämisehdotukset kerättiin muistioksi tutkijoiden käyttöön.

3.1.3 Vertailu Ruotsin käytäntöihin

Ruotsin valtiopäivät hyväksyi liikenneturvallisuustyön viralliseksi periaateohjelmaksi niin sanotun nollavision 90-luvun loppupuolella. Siinä pitkän aikavälin tavoitteena on, että kukaan ei kuole eikä loukkaannu vakavasti tieliikenneonnettomuuden seurauksena. Lähtökohtana on myös eettinen näkökanta, jonka mukaan kuolemaa tai vakavaa loukkaantumista tieliikenteessä ei voida koskaan pitää hyväksyttävänä. Jos tavoitteeksi ei aseteta nollaa kuollutta, pitäisi pystyä vastaamaan kysymykseen, kuinka monta kuollutta on sopiva määrä. Ei ole myöskään kohtuullista tai eettisesti oikein pitää liikenneonnettomuuksien aiheuttamia henkilövahinkoja hyväksyttävinä uhrauksina (LVM 1999).

Tässä tutkimuksessa pyrittiin selvittämään Ruotsissa käyttöön otetun nollavision mahdollisia vaikutuksia tavarakuljetusten käytäntöihin sekä mahdollisia eroja Suomen ja Ruotsin välillä. Käytännössä selvitystyö toteutettiin siten, että Ruotsin ja Suomen tilaus- ja sopimusjärjestelmien sekä laatujärjestelmien eroja vertailtiin

haastattelemalla sekä Suomessa että Ruotsissa toimivaa kuljetusyritystä ja logistiikkapalveluyritystä.

3.2 Kehittämisehdotukset

Kehittämisehdotukset perustuvat tutkijoille yrityshaastatteluiden sekä työpajan perusteella muodostuneeseen näkemykseen tieliikenteen tavarakuljetusten tilaus- ja laatujärjestelmien nykytilasta.

Haastatteluiden ja työpajan perusteella syntyneitä kehittämisehdotuksia täydennettiin vaarallisten aineiden kuljetuksissa lastinantajana tai kuljetuksien toteuttajana toimivien yrityksien kehittämillä tai suunnittelemilla hyvillä käytännöillä. Lisätäydennystä saatiin myös Ruotsissa toimivien kuljetusalan yritysten kokemuksista.

Kehittämisehdotuksissa on otettu huomioon myös EU:n uusien kuljetusalaa koskevien direktiivien aiheuttamat muutokset.

4 Kuljetusketjun johtamisen viitekehys

4.1 Kuljetusalan toimintaympäristö

Suomen liikennepolitiikan tavoitteet on esitelty raportissa ”Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025”. Tavaraliikenteessä tavoitteena on tehokkaiden ja kilpailtujen kuljetusmarkkinoiden luominen sekä kuljetusalan kotimaisen palvelutuotannon kilpailukykyisyyden ja toimintaedellytysten varmistaminen (LVM 2000). Kuljetusmarkkinoiden tehokkuuden lisäksi valtiovalta kantaa huolta myös kuljetusten liikenneturvallisuudesta. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi (2001) edellytetään, että vuosina 2001–2005 valmistellaan ja toteutetaan useita eri aihealueisiin liittyviä liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Päätöksen mukaan ”kuljetusyrityksille ja muulle elinkeinoelämälle tarjotaan menetelmiä liikenneturvallisuuden sisällyttämiseksi laatujärjestelmiin. Julkishallinto on edelläkävijä vaatien henkilö- ja tavarakuljetuksilta turvallisuutta.” Myös valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön pohjana toimivassa liikenneturvallisuussuunnitelmassa 2000–2005 todetaan, että suunnitelmakaudella pyritään parantamaan liikenneturvallisuuden yleistä arvostusta ja sitouttamaan yrityksiä liikenneturvallisuustavoitteisiin ja -työhön.

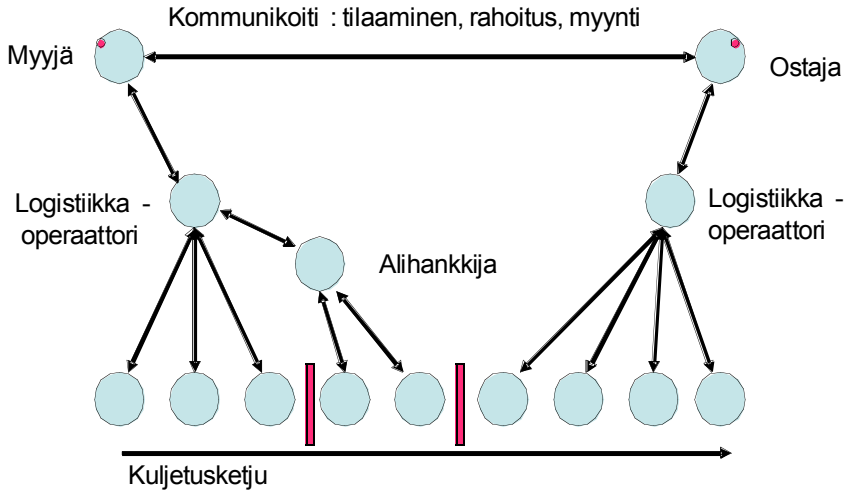
Elinkeinoelämän ja yritysten toiminnassa pyrkimyksenä on taloudellinen tehokkuus. Viime vuosina tähän on pyritty muun muassa keskittymällä yrityksen ydinosaamisalueeseen ja ulkoistamalla muita toimintoja. Myös logistiikan eri osa-alueita on siirretty entistä enemmän alalle erikoistuneiden palveluyritysten hoidettavaksi. Samanaikaisesti kuljetuksia on yhä tiukemmin sidottu osaksi yritysten toimintaprosesseja. Varastoista on luovuttu ja kuljetukset on aikataulutettu esimerkiksi teollisuuden tai kaupan alan toimintaprosessien edellyttämällä tavalla.

Tämän seurauksena ns. JIT (just in time) kuljetusten osuus on kasvanut. JIT-tuotanto kehitettiin Toyotan tehtaalla Japanissa 1950–1970-luvuilla. JIT-periaatteen mukaan mitään ei valmisteta liian aikaisin, jolloin varastot pysyvät pieninä. Tuotanto toteutetaan tarkan suunnittelun ja ajoituksen avulla, niin että tuote on oikeassa paikassa oikeaan aikaan (Iskanius 2004). Tämän seurauksena kuljetusjärjestelmän luotettavuudelle ja laadulle asetetut vaatimukset ovat kasvaneet merkittävästi.

Tärkeimpiä erilaisten kuljetusketjujen laadulliseen kysyntään vaikuttavia logistisia megatrendejä ovat asiakaslähtöisyys, vaihto- ja käyttöomaisuuden minimointi, toimitusaikojen lyhentyminen, verkostoituminen sekä ovelta ovelle -toimitusten lisääntyminen. Näiden megatrendien vaikutukset näkyvät kuljetusmarkkinoilla mm. nopeiden ja täsmällisten kuljetusten kysynnän kasvuna, kuljetuserien pienentymisenä sekä kuljetusten keskittymisenä hyvän lähtötarjonnan omaaviin kuljetusketjuihin (Tiehallinto 2003).

Suurin osa maamme sisäisistä ja merkittävä osa kansainvälisistä kuljetuksistamme on sellaisia, joita kuljetuserien pienuuden, kuljetusten lyhyyden, rataverkon harvuuden ja kuljetusten palvelutasovaatimusten (kuljetusten joustavuus, nopeus jne.) on hoidettava maanteitse. Tällaisia ovat muun muassa useimmat kaupan jakelukuljetukset, maa-aineskuljetukset, kokoonpanoteollisuuden ja rakennustyömaiden kuljetukset, monet perusteollisuuden satamakuljetukset ja lentorahdin liityntäkuljetukset (Tiehallinto 2003).

Kuvassa 2 esitetään yksinkertaistettu malli kuljetusketjun osapuolista.



Kuva 2. Kuljetusketjun osapuolet

Kuljetuksen tilaajana eli tutkimuksessamme ”asiakkaana” voi toimia joko ostaja tai myyjä. Nämä sopivat keskenään kuljetuksen suorittajasta ja valitsevat itselleen logistiikan osapuolet. Käytännössä näillä kummallakin on oma logistiikkaoperaattorinsa, joka voi toki olla sama yhtiö. Logistiikkaoperaattori voi olla asiakkaan oma yhtiö (tai osasto) tai ulkopuolinen. Logistiikkaoperaattori voi olla puhdas operaattori (”integraattori”) tai se voi olla osa kuljetusliikkeen palvelua. Operaattorin tehtävä on kytkeä useista eri vaiheista muodostuva kuljetustapahtuma toimivaksi kokonaisuudeksi. On melko tavallista, että logistiikkaoperaattori käyttää alihankkijoi-

ta joissakin kuljetuksen vaiheissa. Myös alihankkijoiden toiminnasta on erotettavissa sekä integroivia että operatiivisia tehtäviä. Myyjän, logistiikkaoperaattorin sekä alihankkijoiden yhteistyöllä muodostetaan kuljetusketju. Yksinkertaisimmillaan kuljetusketju on kuljetussuorite myyjän nimeämästä lastauspaikasta ostajan nimeämään purkauspaikkaan (”pisteestä A pisteeseen B”). Monimutkainen kuljetusketju sisältää lukuisia vaiheita, joista osa johtuu kaupan osapuolten tarpeista, osa tuotteiden ominaisuuksista, osa logistiikkapalveluyhtiöistä ja osa lainsäädännöllisistä tekijöistä.

Kuva 2 havainnollistaa myös kuljetusketjun tiedonhallintaan liittyvän ongelman: kun vastuu kuljetusketjussa siirtyy ketjun seuraavalle osapuolelle (kuvassa punaiset pystypalkit), tiedonkulun katkeaminen on suuri riski. Suurimmillaan tämä on tilanteessa, jossa myyjän ja ostajan vastuu ja hallinta vaihtuu. Edelleen kuvasta on havaittavissa se rooli, missä kuljettaja tyypillisesti toimii: hänellä on harvoin todellista tietoa eri osapuolten – erityisesti myyjän ja ostajan – tarpeista. Hän hoitaa vain oman osansa kuljetusketjussa eikä useinkaan tiedä, mistä kuljettava tavara on tulossa ja mihin menossa. Hän saa ohjeensa omalta logistiikkaoperaattoriltaan, joka puolestaan saa vastaavat ohjeet ketjun ylemmältä osapuolelta, ”asiakkaalta”.

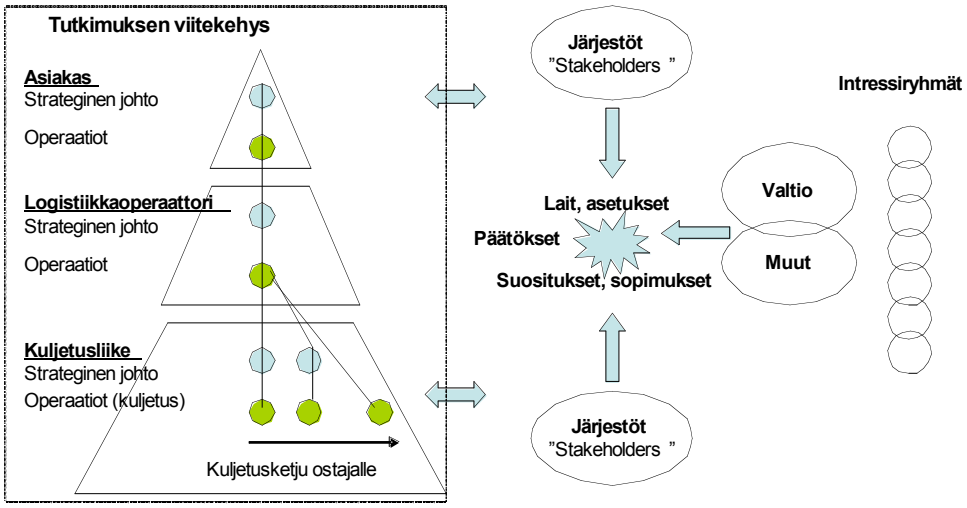
Maanteitse kulkevan tavaraliikenteen liikenneturvallisuuteen vaikuttaa useiden eri tahojen toiminta (kuva 3). Poliittiset päätöksentekijät luovat kuljetusten liikenneturvallisuudelle yleiset puitteet esimerkiksi päättäessään valtion talousarvioesityksen sisällöstä. Päätöksentekoprosessissa poliitikot ja virkamiehet keskustelevat useissa eri yhteyksissä myös tavarakuljetusten liikenneturvallisuuteen vaikuttavista yleisistä asioista, kuten liikenneväylien kehittämiseen ja ylläpitoon sekä liikennevalvontaan, terveydenhoitoon, koulutukseen, työturvallisuuteen ja työsuojeluun kohdistettavasta rahoituksesta. Kukin ministeriö vastaa sovitun rahoituksen puitteissa oman hallinnonalansa toiminnasta antamalla ohjeensa alaisilleen virastoille ja laitoksille, jotka puolestaan suuntaavat toimintaansa saamiensa ohjeiden mukaisesti. Viime vuosien niukkaan valtiontalouden rahoituslinjaan ei ole näköpiirissä merkittäviä muutoksia, minkä vuoksi tavaraliikenteen turvallisuuden parantamiseksi on pyrittävä löytämään uudenlaisia ratkaisuja.

Eri järjestöillä on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen. Nämä edustavat omia intressiryhmiään ja huolehtivat näiden eduista. Eri järjestöillä voi olla keskenään ristiriitaisia tavoitteita. Tämän vuoksi kuvassa 3 on kahden tyyppisiä järjestöjä, niitä jotka edustavat lastinantajia (asiakkaita) sekä niitä, jotka edustavat tavaran fyysistä kuljettamista. Järjestöjen välillä oleva tyypillinen liikennetur-

vallisuuteen liittyvä vastakkainasettelu saattaa ilmetä kustannusten ja turvallisuuden välisissä kysymyksissä.

Järjestöjen, valtion poliittisten päättäjien ja muiden viranomaisten (esimerkiksi poliisi) yhteisvaikutuksesta luodaan liikenneturvallisuuden yleiset puitteet, joita yksittäiset yritykset noudattavat. Käsillä olevan tutkimuksen viitekehyksenä on näiden yritysten toiminta. Oheisessa kuvassa yritykset on ryhmitelty kolmeen ryhmään:

1) Asiakas on joko lähettäjä tai vastaanottaja riippuen siitä, kumpi osapuoli toimii rahdin antajana (ja yleensä maksajana).
2) Logistiikkaoperaattori on se osapuoli, joka integroi asiakkaan erilaiset logistiset tarpeet. Logistiikkaoperaattori saattaa myös olla asiakkaan oma yksikkö.
3) Kuljetusliike toteuttaa yhden tai useamman osan kuljetussuorituksesta.



Kuva 3. Tavaraliikenteen kuljetusten liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tahot

Kukin ryhmä on jaettu kahteen osaan, strategiseen ja operatiiviseen. Tämä johtuu siitä, että ylin johto vastaa yrityksensä toimintapolitiikasta. Näin ollen sen rooli liikenneturvallisuuden puitteiden määrittäjänä ja toteuttajana on hyvin ratkaiseva. Operatiivinen porras (esimerkiksi kuljetuspäällikkö, liikenteenhoitaja, ajojärjestelijä ja kuljettaja) puolestaan toteuttaa liikenneturvallisuusasioita käytännössä. Lisäksi tämä porras tietää myös, miten toiminta käytännössä hoidetaan (esimerkiksi kuljetussopimukset ja turvallisuuden kannalta merkittävien tekijöiden mittaaminen).

4.2 Yhteiskuntavastuu

Bruntlandin komission (YK:n ympäristön ja kehityksen komissio) vuonna 1987 esittämän kestävän kehityksen periaatteen kolme keskeistä käsitettä ovat ekologisuus, taloudellisuus ja sosiaalisuus. Näiden käsitteiden pohjalta on syntynyt yritysten yhteiskuntavastuun käsite. Viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana on selkeästi havaittavissa kestävän kehityksen ja ympäristöstä huolehtimisen painoarvon kasvaminen etenkin suurten edelläkävijäyritysten toiminnassa. Kestävä kehitys ja yhteiskuntavastuu ovat löytäneet oman paikkansa yritysten strategisessa ja operatiivisessa toiminnassa ja toiminnan laadun mittaamisessa.

Tiedostavien kuluttajaryhmien syntyminen, yritysten eettistä toimintaa kritisoivien kansalaisjärjestöjen aktivoituminen, nopeutunut tiedon kulku ja ihmisten yleinen tiedon tason kohoaminen ovat vaikuttaneet siihen, että on muodostumassa ja osin jo muodostunut uusi yritysten toimintaa kestävän kehityksen suhteen punnitseva taho. Kuluttajat itse voivat tiedotusvälineiden kautta seurata yritysten toimintaa, ja kulutuskäyttäytymistään muuttamalla he voivat vaikuttaa siihen, miten yritykset toimivat suhteessa kestävän kehityksen arvoihin. Syntyneessä uudessa tilanteessa yritysten toiminnalta vaaditaan yhä suurempaa läpinäkyvyyttä ja toimintansa jatkuvuuden turvaamiseksi niillä on suuri tarve ylläpitää positiivista julkisuuskuvaa. Tästä syystä ne myös haluavat tiedottaa toiminnastaan avoimesti. Tiedotusvälineet ja Internet ovatkin tärkeä osa tätä uutta epävirallista valvontajärjestelmää.

Useissa yrityksissä vuosittain tehtävässä yhteiskuntavastuuraportoinnissa kerrotaan sidosryhmille, miten yritys on saavuttanut asettamansa tavoitteet. Raportit ovat julkisia ja yleensä Internetistä kenen tahansa saatavilla. Useissa yrityksissä noudatetaan yhteiskuntavastuuasioista raportoitaessa Global Reporting Initiative -yhteisön kehittämiä suosituksia, joiden mukaisesti yhteiskuntavastuu jaetaan taloudelliseen, ympäristölliseen ja sosiaaliseen vastuuseen. Sosiaalisen vastuun käsitteen sijasta kolmantena pääryhmänä käytetään yleisesti myös yleiskäsitettä ihmiset. Yhteisön toimintaan voi tutustua Internetissä osoitteessa www.globalreporting.org.

Yrityksen taloudellinen vastuu sisältää liiketoiminnan perustekijät: yrityksen tulee olla kannattava ja kilpailukykyinen sekä toiminnoiltaan tehokas. Samoin yrityksen tulee vastata omistajien tuottoodotuksiin. Tämän lisäksi taloudelliseen vastuuseen kuuluu oleellisesti taloudellisen hyvinvoinnin tuottaminen ympäröivälle yhteiskunnalle. (Pohjola 2003, s.15)

Yrityksen ympäristövastuu sisältää voimassa olevien ympäristölakien ja viranomaismääräysten noudattamisen. Muita ympäristövastuun piiriin kuuluvia asioita ovat vesien, ilman ja maaperän suojelu, ilmastomuutoksen torjunta sekä luonnon monimuotoisuuden turvaaminen. Luonnonvarojen säästävä käyttö on myös osa yrityksen ympäristövastuullista toimintaa. Näiden yleisten ympäristönäkökohtien pohjalta yrityksen tulee määritellä oma ympäristöohjelmansa ja päämääränsä ympäristöasioiden jatkuvaan parantamiseen, jotta edellä esitetty ympäristövastuun määritelmä toteutuu. (Pohjola 2003, s. 16)

Sosiaalisen vastuun keskeisiä alueita ovat vastuullinen henkilöstöpolitiikka, tuoteturvallisuus ja kuluttajansuoja. Hyvät toimintatavat ja yhteistyö yritysverkostoissa ovat nykyisin yhä tärkeämpiä asioita globalisoituvassa liike-elämässä. Suhteet lähiyhteisöihin ja yleishyödyllisten toimintojen tukeminen kuuluvat myös yrityksen sosiaaliseen vastuuseen (Pohjola 2003, s.16).

GRI Instituution keskeisenä tavoitteena on kehittää vastuullisen liiketoiminnan raportointia tilinpäätösraportointia vastaavalle tasolle. Lisäksi se pyrkii edistämään kaikille yhteisten sekä toimialakohtaisten indikaattorien käyttöönottoa ja ohjaamaan raportoinnin käytäntöjen kehittymistä. GRI-ohjetta soveltavat muun muassa seuraavat yritykset (tieto keväällä 2003): ABB, British Airways, BT-Group, Canon, Electrolux, Kesko, Metso, Nokia, Nike, Saint-Gobain, SAS, Schenker, Shell, Stora-Enso ja Volvo. (Pohjola 2003, s. 182)

4.3 Kuljetuspalvelun laatu

Jokaisen tuotteen tai palvelun tarjoaja on riippuvainen asiakkaistaan. Yrityksen olemassaolon ehto on kyky löytää asiakkaita tuotteilleen tai palveluilleen, ja varmistaakseen olemassaolonsa jatkuvuuden yrityksen on myös pidettävä kiinni asiakkaistaan. Asiakkaiden ilmaisemat toiveet yrityksen tuotteen tai palvelun suhteen täytyy ottaa huomioon ja yrityksen toimintaa on johdettava niin, että asiakkaiden tarpeet tyydytetään taloudellisesti kannattavasti.

Kuljetusalaa on verrattu täydellisen kilpailun teoriaan, missä tunnistetaan kaksi mielenkiintoista päätelmää:

- Täydellisessä kilpailussa hinta ajautuu tasolle, jolla yrityksen voitto on nolla.
- ”Voittajan kirous”, eli tarjouskilpailun voittaa se osapuoli, joka on eniten laskenut tarjouksen väärin.

Ratkaisuksi hintakilpailulle ja siitä mahdollisesti aiheutuvalle näivettymiselle on esitetty hieman erilaisia keinoja. Porterin mukaan yrityksen tulee joko oppia joustavaksi ja muuttaa resursseja tilannekohtaisesti tai yrityksen tulee erilaistua eli differoitua (Porter 1980). Puhutaan myös laadusta kilpailukeinoina.

Erottuakseen kilpailijoistaan yrityksen on pystyttävä tuottamaan palvelu tai tuote laadukkaammin ja edullisemmin kuin kilpailijansa. Laatutaso ja siitä maksettava hinta eivät ole palvelun tai tuotteen tarjoajan päätettävissä, vaan hinta määrittyy vapailla markkinoilla kysynnän ja tarjonnan mukaan. Viimekädessä siitä päättää tuotteen tai palvelun ostaja, siis asiakas. Teoreettisesti voidaan ajatella, että rajattomasta määrästä samaan tarkoitukseen käytettäviä tuotteita tai palveluita rationaalisesti toimiva asiakas valitsee sen, jonka hinta–laatu-suhde vastaa parhaiten hänen tarpeitansa. Asiakas päättää mitkä ovat ne laatutekijät, jotka tuotteen tai palvelun on ehdottomasti täytettävä. Asiakas myös päättää mitkä ovat ne laatutekijät, joista hän on halukas maksamaan lisähintaa ja kuinka paljon lisähintaa hän on paremmasta laadusta valmis maksamaan.

Eräs tärkeimmistä kuljetuspalvelulle asetetuista ehdoista on luonnollisesti se, että oikea määrä asiakkaan tarvitsemia tuotteita toimitetaan oikeaan aikaan, oikeaan paikkaan ja oikean laatuisena. Ympäristöasioiden painoarvon kasvu viime vuosina näkyy myös palvelun laadulle asetetuissa kriteereissä. Lisäyksenä edellä mainittuihin laatutekijöihin yhä useammin todetaan, että kuljetukset on toteutettava ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittaen. (Ballou 1999).

Tuotteen tai palvelun laadukkuus ja sillä kilpaileminen on siis kiinteä osa yritysten toimintaa. Halutun laatutason saavuttamiseksi on kehitetty laatujohtamisen käsite ja sitä tukevat menetelmät. Laatujohtamista helpottamaan on kehitetty erilaisia laatujärjestelmiä ja laatukäsikirjoja, joissa kuvataan tuotteen tai palvelun laadulle asetettavat tavoitteet ja mittarit, joilla laadun toteutumista halutun tasoisena seurataan. Tässäkin yhteydessä pätee sanonta:

”Mitä ei mitata, sitä ei voi johtaa, ja mitä ei johdeta, sitä ei voi kehittää.” (Pohjola 2003, s. 55)

Asiakaslähtöinen, kokonaisvaltainen laatujohtaminen (Total Quality Management, TQM) on eräs vanhimmista prosessijohtamisen koulukunnista. Laatujohtamisen tavoitteena on analysoida, virtaviivaistaa ja täydellistää liiketoimintaprosesseja siten, että organisaatio pystyy tyydyttämään tai ylittämään asiakkaiden odotukset minimikustannuksin. Se korostaa asiakkaiden tarpeiden ymmärtämisen tärkeyttä ja jatkuvaa toiminnan ja tuotteiden parantamista asi-

akkaiden tarpeisiin perustuen. Tarkoituksena on rakentaa laatu sisään tuotantoprosessiin ja virheiden ennaltaehkäisy jälkikäteen tapahtuvan tarkastuksen ja hylkäämisen tai korjaamisen sijaan. (Karrus 2001, Iskanius 2004).

Verkostotaloudessa ja yhä kansainvälisemmässä toimintaympäristössä yritykselle on tärkeää kyetä osoittamaan, että sillä on perusvalmiudet oikeanlaatuisten tuotteiden ja palveluiden toimittamiseen. Hyvin monet yritykset ovat sertifioineet itselleen ISO 9000 -laatustandardiin perustuvan laatujärjestelmän, mutta monet suomalaiset vientiyritykset ovat kehittäneet laatujärjestelmiään ja sertifioineet niitä myös pitkälti asiakkaiden asettamiin vaatimuksiin. Laatujärjestelmä voi olla tärkeä liiketoiminnan ja kaupankäynnin edellytys. Asiakas, joka käyttää sertifioidun laatujärjestelmän omaavaa toimittajaa, säästää itse vaivan toimittajien laadunvarmistuksen hyvyyden arvioinnissa ja seurannassa. (Hannus 1994, Iskanius 2004). Laatujärjestelmien avulla yritys pyrkii varmistumaan siitä, että sen tuote tai palvelu tyydyttää asiakkaan tarpeet nyt ja myös tulevaisuudessa.

ISO 9000:2000 standardisarja julkaistiin v. 2000. Se käsittelee yritysten ja muiden organisaatioiden laatujärjestelmiä (toimintajärjestelmiä). Standardisarjassa laatu merkitsee asiakkaan vaatimusten täyttämistä. Järjestelmän ydinstandardit ovat

- ISO 9000 Laadunhallintajärjestelmät – Perusteet ja sanasto
- ISO 9001 Laadunhallintajärjestelmät – Vaatimukset
- ISO 9004 Laadunhallintajärjestelmät – Suuntaviivat suorituskyvyn parantamiselle.

Standardit on laadittu rakenteeltaan prosessimaisen toimintamallin mukaan. Rakenteen pohjana ovat

- johdon vastuu
- resurssien hallinta
- tuotteen tai palvelun toteuttaminen
- mittaus, analysointi ja parantaminen.

Standardisarjan mukaisella laatujärjestelmällä pyritään takaamaan, että asiakkaiden tarpeet, yritykselle antama palaute ja mielipiteet ohjaavat voimakkaasti yrityksen toimintoja.

On tärkeää, että laatujärjestelmiin sisällytetään toimenpiteet, joilla taataan jatkuva toiminnan parantaminen. Tämä tarkoittaa sitä, että yrityksessä nimetään mittarit, joilla laadun tason kehittymistä seurataan, seurantaa tehdään säännöllisin väliajoin ja kehityksestä raportoidaan yrityksen johdolle. Raportoinnin pohjalta yritystä voidaan johtaa haluttuun suuntaan. Toiminnan jatkuvan parantamisen

periaate estää laatujärjestelmän käyttämisen pelkkänä markkinointikeinona.

Laatujärjestelmän sertifiointi tarkoittaa puolueettoman tahon tekemää yrityksen laatujärjestelmän hyväksyntää. Sertifioitu laatujärjestelmä kertoo asiakkaalle, että perusasiat yrityksessä ovat kunnossa. Jos laatujärjestelmä perustuu kansainvälisiin ISO-standardeihin, laatutodistuksen jatkuva voimassaolo ei ole itsestään selvää. Sertifikaatin ylläpitäminen vaatii sitoutumista sovittuihin kehittämistoimenpiteisiin. Laatutodistuksen antaja suorittaa yrityksessä säännöllisin välein tarkastuksia, joissa havaitut virheet ja puutteet on korjattava. Lisäksi laatutodistukselle on haettava uusi hyväksyntä kolmen vuoden välein. Mikäli yritys poikkeaa sovitusta, sertifioinnin voi myös menettää. (Tapio 2004).

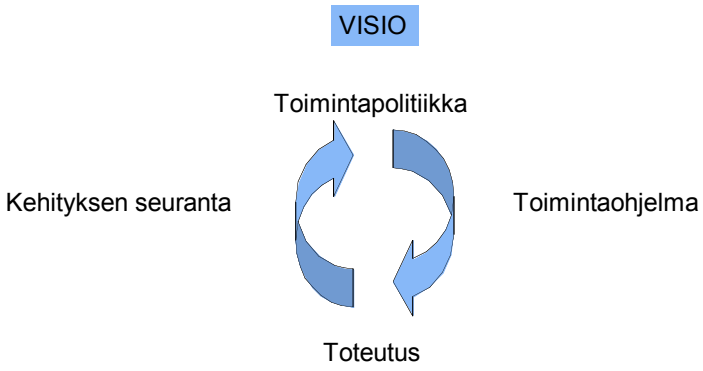
Tämän tutkimuksen tavoitteiden kannalta on oleellista tarkastella kuljetusketjun osapuolten välisiä suhteita. Löytyykö kuljetusketjusta taho, joka kykenee muita voimakkaammin vaikuttamaan siihen, miten kuljetukset hoidetaan ja mitkä ovat ne asiat, joihin toiminnassa kiinnitetään huomioita? Kuljetusketjussa voidaan erottaa asiakas–palveluntuottaja-suhteessa toisiinsa olevia organisaatioita useassa kerroksessa. Kuljetustoiminnan palveluluonteeseen kuuluu, että jokaisessa asiakas–palveluntuottaja-rajapinnassa pyritään täyttämään asiakkaan kuljetuksen laadulle asettamat vaatimukset.

4.4 Ympäristöjohtaminen

Perinteisesti yrityksen johtaminen on pitänyt sisällään vain toiminnan taloudellisen tuoton varmistamisen. 1980–1990-luvuilla laatujärjestelmien esiinmarssi oli uusi trendi yritysten johtamisessa. Tätä seurasi ympäristöjärjestelmien lanseeraaminen 1990-luvun puolessa välissä. Ympäristöjärjestelmien omaksuminen osaksi yritysten johtamista ei sujunut yhtä kivuttomasti kuin laatujärjestelmien. Ympäristöasiat eivät ole yhtä ristiriidattomia kuin laatuasiat: ympäristöasioiden hoitaminen on aina ollut etenkin teollisuudessa joko lakisääteinen tai muuten määritelty velvoite, joka on pitänyt hoitaa ja jonka on mielletty aiheuttavan vain ylimääräisiä kustannuksia. (Pohjola 2003, s.23)

Ympäristöasioiden hallitseminen, niiden hoitaminen ja kehittäminen edellyttävät ympäristöjohtamista, tapaa liittää toiminnan ympäristöasiat osaksi yrityksen johtamis- ja päätöksentekojärjestelmää (Pohjola 2003, s. 37). Ympäristöjohtaminen kuten muukin johtaminen rakentuu sille, että luodaan visio, kuva halutun kaltaisesta tulevaisuudesta. Vision pohjalta luodaan ympäristöpolitiikka, jossa määritetään päämäärät ja tavoitteet toiminnalle. Toimintaoh-

jelmassa määritetään konkreettiset toimintasuunnitelmat ja -ohjeet päämäärien ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Tätä seuraa toiminnan toteuttaminen käytännössä ja toiminnan vaikutusten seuranta, lähestytäänkö asetettuja tavoitteita vai tulisiko toimintaa jotenkin muuttaa. Kaikki tämä toteutetaan jatkuvan toiminnan parantamisen periaatteen mukaisesti, kuva 4.



Kuva 4. Johtaminen ja päätöksenteko jatkuvan parantamisen periaatteella.

Liikenneturvallisuuden alalla on hyvä ottaa mallia ympäristöjohtamisesta osana yritysten nykyisiä johtamiskäytäntöjä.

Edelläkävijäyritykset pyrkivät jo soveltamaan tätä toimintamallia käytäntöön. Ne kertovat ympäristöjohtamisen tuloksista vuosittain yhteiskuntavastuuraporteissaan. Raportointi sisältää yrityksen ympäristöohjelman pääkohdat, tavoitteet sekä vuosittaiset ympäristöasioiden mittaustulokset. Raportointi on julkinen ja kenen tahansa luettavissa esimerkiksi Internetistä. Pyrkimyksenä on kehittää menetelmää, jolla lastinantajat kykenisivät laskemaan omiin tarkoituksiinsa hankkimiensa kuljetusten energiankulutuksen ja syntyneet päästöt. Toisin sanoen kuljetuksissa syntyneet päästöt ja kulutettu energiamäärä pyritään summaamaan koko kuljetusketjun läpi ja tunnuslukujen kehitystä käytetään lastinantajan ympäristövastuuta kuvaavina suureina. Päästöt lasketaan lastinantajan toimista aiheutuneiksi, koska kuljetusten tarkoituksena on tyydyttää lastinantajan kuljetustarve. Lastinantaja myös määrittää päästö- tai energiankulutustavoitteet koko kuljetusketjulle sekä raportoi toiminnan kehittämisen tuloksista yhteiskuntavastuuraportoinnissa.

Vastaavalla tavalla voidaan ajatella, että joillakin tarkoitukseen huolella valituilla mittareilla on mahdollista kuvata lastinantajan omiin tarpeisiinsa hankkimien kuljetusten liikenneturvallisuuden tasoa. Valittujen tunnuslukujen voidaan ajatella summautuvan kuljetus- ja logistiikkapalveluyrityksiltä lastinantajalle ja kuvaavan tämän toiminnan liikenneturvallisuuslaatua. Lastinantaja kertoisi

toimintansa liikenneturvallisuuden tasosta ja kehityksestä sidosryhmilleen yhteiskuntavastuuraporteissa.

4.5 Kuljetusketjun johtaminen

Kaikki edellä kuvattu asettaa uusia haasteita myös kuljetusketjun johtamiselle sekä kuljetusten laadun hallinnalle. Yritysten tarve näkyä julkisuuteen yhteiskuntavastuunsa kantavina yksikköinä kasvaa koko ajan. Varsinkin kestävän kehityksen edistäminen ja ympäristöseikkojen huomioon ottaminen ovat yrityksien imagolle tärkeitä tekijöitä. Liikenneturvallisuus on syystä tai toisesta jäänyt yhteiskuntavastuuasioissa toistaiseksi pimentoon.

Kuljetusketjussa yhteiskuntavastuuasiat koskevat erityisesti yrityksiä, jotka toimivat kuljetuksen antajina ts. kuljetusyritysten asiakkaita. Yhteiskuntavastuuasiat heijastuvat kuitenkin myös koko kuljetusketjun toimintaan. Kuljetusyritysten asiakkailla on tarve raportoida sidosryhmilleen toimintansa yhteiskuntavastuuseen liittyvistä asioista. Tämän seurauksena ympäristöasiat ja yhteiskuntavastuu tulevat nykyistä kiinteämmin osaksi myös kuljetusyritysten ja koko kuljetusketjun johtamista. Ilman yhteistoimintaa kuljetusyritysten kanssa niiden asiakkaat eivät pysty keräämään ja raportoimaan yhteiskuntavastuun osa-alueisiin tarvittavia tietoja riittävän tarkasti, jotta kehitystä olisi mahdollista seurata luotettavasti. Esimerkiksi päästöjen ja energiankulutuksen osalta tarvitaan yksityiskohtaisempaa, koko kuljetusketjun läpi kulkevaa tietoa.

Tähän kehityskulkuun tulisi kytkeä myös maantieliikenteen tavarankuljetusten liikenneturvallisuuden tason kehittäminen ja toteutumisen seuranta. Se edellyttää liikenneturvallisuuden painoarvon kasvattamista kuljetusketjun johtamisessa. Mallia toiminnalle voidaan ottaa ympäristöasioiden huomioon ottamisesta yritysten strategisessa johtamisessa.

On jo havaittavissa esimerkkejä siitä, että liikenneturvallisuuden painoarvo on kasvamassa ja sitä pidetään yritysten ja yhteisöjen imagoa parantavana tekijänä samaan tapaan kuin kestävää kehitystä ja ympäristön suojelua tänä päivänä (liite 2). Yksi merkittävä hidaste tämän suuntaiselle kehitykselle on puute liikenneturvallisuuden tason mittausmenetelmistä.

5 Nykytilakatsaus

5.1 Liikenneturvallisuuspolitiikka yrityksissä

Liikenneturvallisuuspolitiikka on yrityksen johdon ilmaus liikenneturvallisuuden lähtökohdista, tavoitteista ja periaatteista. Yritys-haastatteluiden perusteella näyttäisi siltä, että tavaraliikenteessä kuljetusketjun osapuolina olevilla yrityksillä ei yleensä ole kirjattua visiota tai politiikkaa, joihin selkeästi sisältyisivät myös liikenneturvallisuusasiat. Tämä havainto koskee sekä lastinantajia, kuljetuspalveluyrityksiä että kuljetusyrityksiä. Liikenneturvallisuutta ei ilmeisestikään ole yrityksissä mielletty tavoitteellisesti johdettavissa olevaksi toiminnaksi. Vallalla on käsitys, että lain ja asetusten mukainen toiminta viranomaisvalvonnalla täydennettynä riittää takaamaan riittävän liikenneturvallisuuden tason. Onnettomuuksien välttämisen koetaan olevan alaan sisäänrakennettua, luontaista toimintaa.

Useissa haastatelluissa yrityksissä, varsinkin lastinantajayrityksissä, liikenneturvallisuuden arvioitiin nykyiselläänkin olevan raskaan liikenteen osalta varsin hyvin hallinnassa. Tämä voi osaltaan selittää sitä, että koko kuljetusketjun läpäisevän liikenneturvallisuuden tason seuranta ja kehittäminen ei ole edistynyt ympäristöasioiden seurannan tavoin. Toisaalta tähän on voinut vaikuttaa myös liikenneturvallisuuspolitiikan käytännön toimeenpanoa vaikeuttava seurantamenetelmien puuttuminen. On turhaa luoda yleisen tason politiikkaa ja käytännön toimintamalleja, jos ei ole välineitä seurata käytännön toteutuksen tasoa.

Lastinantajien laatu- ja turvallisuuspolitiikka kohdistuu kuljetettavan tavaran turvallisuuden ja laadun varmistamiseen. Osin tämä politiikka ja sen toteuttamiseen käytetyt keinot parantavat myös liikenneturvallisuutta. Esimerkiksi kaluston kunto on haastateltavien mielestä parantunut laatujärjestelmien ansiosta huomattavasti.

Useilla kuljetusketjun yrityksillä, varsinkin lastinantajilla, on olemassa ympäristöpolitiikka (liite 3). Tästä osoituksena ovat mm. Internetistä löydettävissä olevat yritysten vuosikertomukset ja monista yrityksistä laaditut ympäristö- ja yhteiskuntavastuuraportit. On myös olemassa esimerkkejä lastinantajista, jotka varsin voimakkaasti ohjaavat kuljetus- tai logistiikkapalveluyritysten toimintapolitiikkaa (liite 4).

Muutamiin kuljetusyrityksiin oli kehitetty laatuun, ympäristöön ja yleiseen turvallisuuteen ositettu toimintapolitiikka, johon oli sisällytetty myös jatkuvan parantamisen toimintaperiaate. Näissäkään liikenneturvallisuuden painoarvo ei noussut samalle tasolle muiden tekijöiden kanssa.

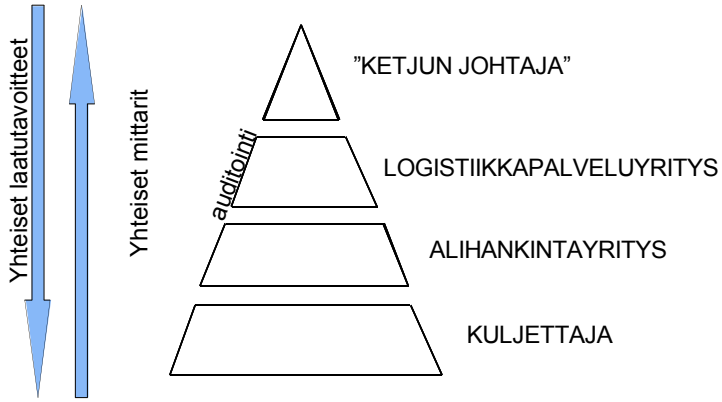
Haastattelujen perusteella voidaankin todeta, että yrityksissä jo olemassa olevat ympäristö- ja toimintapolitiikat sekä niihin sisällytetyt laatupolitiikat muodostavat hyvän lähtökohdan erityisen liikenneturvallisuuspolitiikan laatimiselle. Ne osoittavat, että omaksutut hyvät käytännöt liikenneturvallisuuteen sovellettuna palvelevat sellaisenaan liikenneturvallisuuspolitiikan laatimista ja käyttöönottoa yritysten strategisessa johtamisessa. Johtopäätöksenä yritysten liikenneturvallisuuspolitiikasta voidaankin todeta, että lähtökohta on hyvä, koska tahto turvallisuuden lisäämiseen on ilmeinen ja perusta on olemassa. Kysymys kuuluu lähinnä, miten kehitystä tulisi viedä eteenpäin.

5.2 Laatujärjestelmät

5.2.1 Laatujärjestelmien käyttö

Kuljetusyrityksillä on käytössään laatujärjestelmiä, joiden tarkoituksena on osoittaa yrityksen kelpoisuus lastinantajille. Yleensä kuljetusyritykset pyrkivät sovittamaan laatujärjestelmänsä lastinantajien vaatimusten mukaisiksi. Mikäli hyväksyttävän laatujärjestelmän perusvaatimukset ovat kovin yleiset, sen olemassaolo ei yksin takaa kovin paljon yrityksen toiminnasta. On mahdollista, että laatujärjestelmiä tehdään vain markkinointikeinoksi. Halutessaan yritys voi kirjata laatujärjestelmään vain sen toimintatavan, joka yrityksellä on ollut ilman laatujärjestelmääkin ja laatujärjestelmän merkitys toiminnan kehittäjänä jää toteutumatta.

Useimmissa haastatelluista kuljetusketjun organisaatioista johdetaan oman toiminnan laatua niin, että ketjussa lähinnä olevan oman asiakkaan tarpeet tulevat tyydytettyä. Laatujohtaminen koko kuljetusketjua ajatellen näyttäisi haastattelujen perusteella keskittyneen rahdin maksavalle osapuolelle, josta tutkimuksessa käytetään nimitystä ketjun johtaja. Rahdin maksaja siis johtaa koko ketjun laadullista toimintaa, asettaa toiminnalle tavoitteet ja päättää laadulliset kriteerit ja mittarit, joita koko ketjun tulee noudattaa (kuva 5). Myös logistiikkapalveluyritys voi toimia ketjun johtajan asemassa, vaikka rahdin maksaja olisikin kuljetustehtävän tilaaja. Tämä tapahtuu tilanteessa, jossa logistiikkapalveluyritys yhdistelee useiden eri tilaajien kuljetukset itsenäisesti.



Kuva 5. Yksinkertaistettu malli kuljetusketjun läpi kulkevasta laatujohtamisesta.

Käytännössä kuljetuspalvelussa lastinantajan esittämät kuljetusta koskevat ehdot pyritään täyttämään koko ketjussa, koska niistä poikkeaminen voi vaikeuttaa toimeksiantojen saantia jatkossa.

Lastinantajien laatustandardit voivat koskea esimerkiksi kuljetusvaurioita, kaluston ikää ja kuntoa tai kuljetuslämpötilaa. Yleensä standardit on laadittu kuljetettavan tavaran laadun säilymistä ajatellen, mutta usein ne voivat parantaa myös kuljetusten liikenneturvallisuutta. Osin juuri laatujärjestelmien ansioksi haastateltavat näkivät kuljetuskaluston kunnon selkeän kohentumisen viime aikoina.

Yleensä laatujärjestelmiin sisältyi myös auditointiprosessi, jossa standardeissa määriteltyjä seikkoja mitataan ja seurataan vuosittaisin tarkastuksin. Laatujärjestelmien toimivuutta kuitenkin myös kritisoitiin, ja arveltiin niiden jäävän usein vain kansioiksi hyllylle. Kuljetusyrityksissä auditointiprosesseja pidettiin raskaina, koska jokainen kuljetusyrityksen asiakas käy erikseen auditoimassa oman standardinsa toteutumista.

5.2.2 Laadun ja hinnan välinen suhde

Tutkimuksen aikana syntyi keskustelu kuljetuskustannusten lisääntymisen ja liikenneturvallisuuskysymysten välillä. Koska asiakkaan kokeman laadun ja hinnan välisen suhteen problematiikka tunnetaan paremmin kuin liikenneturvallisuuden ja hinnan välinen, halusimme selvittää miten hyvin laadun merkitys on yrityksissä ymmärretty. Tarkoituksena oli pohtia, voisiko menetelmää hyödyntää tai laajentaa käsittämään myös liikenneturvallisuuskysymykset.

Lastinantajien ja kuljetusyritysten edustajille pidetyssä työpajassa esille nousi parikymmentä painoarvoltaan erilaista kriteeriä, joita osallistujat saivat painottaa ja ryhmitellä tarkemmin. Heitä pyydettiin nimeämään mielestään tärkeimmät kuljetusyrityksen valintaan

vaikuttavat laatutekijät. Tärkeimmäksi tekijäksi nousi kuljetusyrityksen johdon asenne. Seuraavina laatutekijöinä olivat kyky ns. partnership-työskentelyyn, toiminnan jatkuvuus sekä turvallisuus. Muut esille nousseet laatukriteerit työpajassa määritetyssä tärkeysjärjestyksessä esitetään taulukossa 1.

Taulukko 1. Laatukriteerit työpajassa määritetyssä tärkeysjärjestyksessä.

Tärkeimmät laatukriteerit (työpaja)		**mainintoja kpl**	**tärkein kpl**
1)	Johdon asenne	6	6
2)	Partnership	6	2
3)	Jatkuvuus	5	2
4)	Turvallisuus	4	1
5)	Imago	4	0
6)	Riskittömyys (asiakkaalle)	3	0
7–8)	Lisäarvo asiakkaalle	2	0
7–8)	Sopiva kalusto	2	0
9–13)	Brändien sopivuus	1	1
9–13)	Asiakkaan liiketoiminnan tunteminen	1	1
9–13)	Asiakastarpeisiin vastaaminen	1	1
9–13)	Kuljetusvarmuus	1	1
9–13)	Tuloksellisuus	1	1
14–20)	Yhteiset mittarit	1	0
14–20)	Tekniikka	1	0
14–20)	Asiakaspalvelu	1	0
14–20)	Lakien noudattaminen	1	0
14–20)	Joustavuus	1	0

Osa kriteereistä oli melko konkreettisia ja helpohkosti mitattavia. Osa puolestaan oli melko abstrakteja. Lisäksi on ilmeistä, että useiden eri kriteerien välillä on suuri riippuvuus. Esimerkiksi tärkeimmäksi kriteeriksi valittiin ”johdon asenne”, joka on hyvin vaikeasti määritettävissä ja mitattavissa. Jos sen seurauksena jotkut muut kriteerit toteutuvat, tarvitseeko näitä mitata lainkaan?

Voitiin myös havaita, että saman kuljetusyrityksen asiakkailla voi olla toisistaan poikkeavia laadullisia tarpeita. Esimerkiksi vaarallisia aineita kuljetettaessa turvallisuus- ja laatuvaatimukset ovat erittäin korkeat. Toisaalta osa tuotteista voi olla jalostusarvoltaan melko alhaisia, mikä puolestaan edellyttää erittäin alhaisia kuljetuskustannuksia.

Kuljetusliikkeet pyrkivät usein erottumaan kilpailijoistaan laadun perusteella. Edellä mainittujen seikkojen perusteella tämä lienee ainakin jossakin määrin subjektiivista. Vaikka yleensä (kuljetuspalvelun) myyjän tulee osoittaa ostajalle paremmuutensa kilpailijoihin nähden eikä päinvastoin, voisi olla hyvä, jos laatukysymyksissä – ja erityisesti liikenneturvallisuuteen liittyvissä – mittaamisen lähtökohta tulisi asiakkaalta. Tällä saavutettaisiin asiakkaan näkökulmasta yhtenevä kriteeristö. Haittapuolena olisi edelleen yleistettävyys.

Tutkimuksessa tarkasteltiin myös alustavasti olisiko mahdollista kytkeä hinta ja laatu toisiinsa siten että tämän perusteella asiakas voisi luotettavasti valita vaihtoehdoista itselleen hinta–laatu-suhteen perusteella parhaan vaihtoehdon. Kuten laadun käsitteen, myös hintatason suhteuttaminen laatukriteereihin vaikuttaa olevan suhteellista. Tästä huolimatta melko yksinkertaisilla menetelmillä[1] kyettiin luokittelemaan (kuviteltuja) kuljetusliikkeitä (kuvitellun) laadun sekä hinnan perusteella. Tämä kokeilu osoitti, että

1. Laadun mittaaminen on mahdollista, joskin validisuus ja reliabilitetti ovat vaarana.
2. Laatukäsite on mahdollista ulottaa kuljetuspalvelun hintatasolle asti.
3. Kuljetusliikkeitä on mahdollista verrata laadun ja hinnan suhteen.
4. Yleisen luotettavan hinta–laatu-suhteen määrittäminen voi olla hyvin vaikeata, mutta yritystasolla se vaikuttaa olevan mahdollista.
5. Avainasemassa kriteeristön luomisessa on asiakas: jos asiakas vaatii liikenneturvallisuutta riittävästi, kuljetusliikkeet todennäköisesti seuraavat perässä.
6. Kuljetusliikkeiden oma-aloitteiset kriteeristöt sekoittuvat helposti muiden myyntiväittämien kesken, jolloin niiden teho voi kärsiä. Aloitteen pitäisi olla asiakkaalla.
7. Kuljetusten turvallisuus nähtiin yhdeksi tärkeäksi laatukriteeriksi. Tästä seuraa, että myös yrityskohtaisen liikenneturvallisuuden mittaaminen on mahdollista.

[1] Tämä mielenkiintoinen ja haastava kysymys ei varsinaisesti kuulunut tutkimuksen piiriin. Tämän johdosta työn syvällinen ja yleistettävämpi analyysi ja ulottaminen liikenneturvallisuuden osatekijöihin jätettiin toteutettavaksi mahdollisissa seuraavissa tutkimuksissa.

5.3 Liikenneturvallisuustavoitteet

Liikenneturvallisuuspolitiikan käytännön toimeenpanoa ja tavoitteiden asettamista vaikeuttaa liikenneturvallisuuden tasoa kuvaavien indikaattorien ja seurantamenetelmien puuttuminen. Tällä hetkellä ainoa liikenneturvallisuuden tason seurantaan käytetty mittari on tapahtuneiden onnettomuuksien lukumäärä. Tätäkään mittaria ei haastatteluiden perusteella käytetä tavoitteellisesti. Tavarankuljetusketjun yrityksissä ei ole asetettu tavoitteeksi onnettomuusmäärän pienentämistä johonkin tavoitearvoon, vaan kehitystä seurataan ja toimenpiteisiin ryhdytään, jos tilanne näyttää muuttuvan huolestuttavaan suuntaan. Tämä havainto koskee sekä lastinantajia, logistiikkapalveluyrityksiä että kuljetusyrityksiä.

Haastattelujen mukaan liikenneonnettomuuksia pidettiin niin monien yhteensattumien summana, että niillä ei uskottu voitavan kuvata yrityksen liikenneturvallisuuden tasoa kovinkaan hyvin. Onnettomuuksia tapahtuu yritystasolla niin harvoin, että huononkin liikenneturvallisuustason omaava yritys voi toimia pitkiä aikoja joutumatta silmätikuksi huonon liikenneturvallisuuden suhteen. Yrityksissä ei kuitenkaan oltu panostettu välillisesti liikenneturvallisuuden tasoa kuvaavien mittareiden kehittämiseen. Sen sijaan lastinantajat uskoivat tuntevansa käyttämänsä kuljetusyritykset niin hyvin, että he kykenevät tunnistamaan huonon liikenneturvallisuustason yritykset ilman järjestelmällistä seurantaakin.

Muutamissa kuljetus- ja logistiikkapalveluyrityksissä oli asetettu tavoitteita työturvallisuudelle. Pyrkimyksenä oli työskennellä paremman työturvallisuustason saavuttamiseksi. Eräässä kuljetusyrityksessä oli selvitetty oman henkilöstön ja jatkuvassa alihankintasuhteessa olevan henkilöstön terveydentila, jonka pohjalta oli tehty ja myös toteutettu työkykyä ylläpitävä ja parantava toimintasuunnitelma.

Lastinantajien asettamat tavoitteet kaluston laadulle ja ympäristövaikutuksille sekä kuljetus- ja logistiikkapalveluyritysten työturvallisuustavoitteet tukevat myös liikenneturvallisuutta.

5.4 Tilaus- ja sopimuskäytännöt

Haastatteluiden mukaan lastinantajat tekevät kuljetusyritysten kanssa yleensä pitkäaikaisia kuljetussopimuksia. Kuljetusyritykset, joiden kanssa sopimukset tehdään, valikoituvat pitkän ajan kokemuksiin perustuen. Yleensä uuden kuljetusyrityksen kanssa lähdetään liikkeelle pienemmistä toimeksiannoista ja edetään vähitellen

kohti vastuullisempaa toimintaa. Liikenneturvallisuutta ei sopimuksissa erikseen mainita, vaan todetaan, että kuljetusyrityksen on noudatettava voimassa olevia lakeja ja asetuksia.

Kuljetusyrityksiä ei lastinantajien mukaan valita pelkästään hinnan perusteella, vaan hinta–laatu-suhde ratkaisee. Lastinantajat tekevät omia laskelmiaan kuljetusten hintakehityksestä. Niissä otetaan huomioon eri kustannuskomponenttien kehitys. Jos kuljetusyrityksen hinta nousee yli yleisen kehitystason, se saattaa jäädä ilman sopimusta.

Useimmin haastatteluissa esille tulleet kuljetusyrityksen valintakriteerit olivat annetuissa aikatauluissa pysyminen ja kyky joustaa kuljetuskysynnän vaihteluiden mukaisesti. Varsinkin elintarvikealalla juhlapyhien yhteyteen sijoittuvat kausivaihtelut ovat suuria, ja kuljetusyritysten on kyettävä täyttämään lastinantajan tarpeet myös noina aikoina. Myös kaluston sopivuus käyttötarkoitukseensa mainittiin usein.

Kuljetuksia tilattaessa kuljetusyrityksille annetaan kuljetettavasta tavarasta riippuen eri pituisia aikaikkunoita sekä lastin noutamiselle että perille toimittamiselle. Esimerkiksi metsäteollisuuden valmiiden tuotteiden kuljetuksissa aikaikkunat ovat haastateltujen mukaan väljiä. Sen sijaan raaka-aineiden ja elintarvikkeiden kuljetuksissa aikaikkunat ovat tiukempia. Haastateltujen lastinantajayritysten mukaan aikataulut tehdään kuitenkin aina sellaisiksi, että kuljetukset voidaan toteuttaa nopeusrajoituksia noudattaen.

Kuljetusyritystenkään haastatteluissa liian kireitä aikaikkunoita ja tästä aiheutuvaa kiirettä ei pidetty alalla suurena ongelmana. Toisinaan kuljetusyritykset kuitenkin saavat kertomansa mukaan tilauksia niin myöhään, ettei toiminnan suunnittelulle jää riittävästi aikaa. Tilauksen tulo viime hetkellä johtuu usein kuljetuksen tilaajan prosesseissa sattuneista yllättävistä ongelmista, mutta joskus syynä on yksinkertaisesti unohdus. Eräänä kiireen mahdollisena aiheuttajana pidettiin myös kuljetusyrityksen liiallista kuljetustaloudellista optimointia (ahnehtimista).

Yleisesti haastatteluissa todettiin, että mitä tiukempi aikaikkuna kuljetukselle asetetaan, sitä haavoittuvampi koko kuljetusketju on erilaisista ennakoimattomista poikkeustapahtumista aiheutuville ongelmille, jotka toteutuessaan aiheuttavat kiirettä. Koko ketjun toiminnan luotettavuus kärsii kiireestä, minkä vuoksi sen välttäminen on ketjun osapuolten yhteinen intressi.

5.5 Vastuukysymys

Vastuunjako käytännön liikenneturvallisuudesta tutkimissamme yrityksissä osoittautui varsin selkeäksi. Yrityshaastatteluluiden ja työpajan perusteella nykyistä käytäntöä voidaan pitää oikean suuntaisena. Tätä mieltä olivat sekä lastinantajien, logistiikkapalveluyhtiöiden että kuljettajienkin edustajat. Vastuun vyöryttämistä itse kuljetustapahtumasta esimerkiksi lastinantajayritykselle tai logistiikkayritykselle ei pidetty tarpeellisena, ”vastuu on jakamaton”.

Kysymys yleisempien järjestelmäperäisten riskitekijöiden vähentämisestä (välillinen vastuu) on kokonaan toinen asia. Tutkimuksen perusteella avainasemassa näyttäisivät olevan lastinantajayritykset, koska ne nykyisinkin johtavat kuljetusketjun laadullista toimintaa, asettavat toiminnalle tavoitteet ja päättävät koko ketjulta edellytettävät laadulliset kriteerit ja mittarit. Lastinantajayritysten tulisi sisällyttää liikenneturvallisuuskysymykset nykyistä paremmin kuljetusten laadun seurantaan. Tämä voisi tapahtua esimerkiksi yhteiskuntavastuu-, laatupolitiikan tai jopa suoranaisesti liikenneturvallisuuspolitiikan puitteissa. Liikenneturvallisuuden tulisi olla selkeästi kriteerinä kuljettajan tai kuljetusliikkeen valinnassa. Kuljetusketjun liikenneturvallisuuden kehittäminen ei kuitenkaan etene ilman kaikkien osapuolten aktiivisuutta.

Valtiovallan ja muiden julkisten yhteisöjen rooli liikenneturvallisuuskysymyksissä on keskeinen, vaikkakin jossakin määrin epäsuora. Näille yhteisöille kuuluvat tiestön kunnosta ja valvonnasta huolehtimisen lisäksi monet lainsäädännölliset, sopimukselliset ja välilliset toimenpiteet. Keskusteluissamme ei noussut esille merkittäviä lainsäädännöllisiä puutteita. Sen sijaan esiin nousi tarve lisätä lainsäädännön noudattamisen valvontaa.

5.6 Vaarallisten aineiden kuljetus

5.6.1 Lastinantajayritys

Vaarallisten aineiden kuljetuksissa lastinantajayrityksen ote koko kuljetusketjun liikenneturvallisuuteen oli normaaliin tavaraliikenteeseen verrattuna selvästi kattavampi ja tavoitehakuisempi. Osin tähän vaikuttaa se, että kuljetusyritysten autoissa on lastinantajan logot ja värit, joten ne toimivat lastinantajan ”käyntikortteina”. Tämä lisää lastinantajan motiivia vaatia kuljetusyrityksiltä joka suhteessa tasokasta toimintaa. Käytäntöihin vaikuttaa myös se, että kolmansille osapuolille onnettomuustilanteissa aiheutuvat vahingot

voivat pahimmassa tapauksessa olla todella vakavat ja kohdistua suureen määrään ihmisiä. Kuljetusketjun hallinta loppuasiakkaalle saakka kuuluu luontevasti lastinantajan liiketoiminnan piiriin. Yrityksessä koetaan tärkeäksi näkyä hyvässä valossa loppuasiakkaalle saakka.

Haastateltu lastinantajayritys käyttää laatujärjestelmiä ISO 9001 ja ISO 14001 sekä OHSAS 18001 (työterveys ja työturvallisuus). Myös liikennöitsijöiden tulee sitoutua näihin laatujärjestelmiin. Lastinantaja auditoi yritysten johtoa, kuljettajia ja kalustoa..

Lastinantajayrityksessä oli määritelty yrityksen maantiekuljetuksien liikenneturvallisuuspolitiikka, -tavoitteet sekä liikenneturvallisuuden kehityksen seurantaan käytettävä mittari. Mittarina käytettiin onnettomuuksien lukumäärää miljoonaa ajokilometriä kohti 12 kuukauden liukuvana keskiarvona. Liikenneturvallisuustavoite oli nolla onnettomuutta. Onnettomuuskehitystä myös seurattiin, mutta ei julkisesti. Liikenneturvallisuus oli mukana yrityksen johdon strategisen tason toiminnoissa. Yritys oli laatinut toiminnalleen vision, mission sekä määritellyt strategiset toiminnot, joista yksi oli turvallisuuden lisääminen. Myös asiaan liittyvät toimenpiteet oli tunnistettu ja kirjattu.

Lastinantaja halusi, että kuljetusyritysten kalusto on modernia. ADR-katsastus tulee tehdä vuosittain, lisäksi tehdään öljyalan lisätarkastus kerran vuodessa. Lastinantaja tarkistaa lisätarkastuksen sisällön vuosittain. Lisätarkastus on osa lastinantajan tekemää auditointia, jota toteuttaa yrityksen ulkopuolinen yhdeksän hengen tiimi (tarkastaa noin 450 autoa vuodessa).

Lastinantaja oli myös kiinnostunut kuljetusyritysten työntekijöiden mielipiteistä. Se oli muun muassa toteuttanut työilmapiirikyselyn käyttämissään kuljetusyrityksissä. Lisäksi lastinantajayrityksessä seurataan tapaturmia kuljetusyrityskohtaisesti. Kuljetusliikkeiden henkilökunta osallistuu lastinantajan vaatimuksesta Turvalliset työtavat -koulutukseen. Lastinantaja edellyttää myös työ- ja lepoaikojen noudattamista. Tämän seurauksena kuljetusyritykset ovat haastateltujen mukaan menettäneet kuljettajia, jotka haluaisivat ajaa enemmän.

Lastinantajayritys oli ottanut käyttöön laatupalkkiomallin, jossa hyvät kuljetusyritykset palkitaan rahallisesti. Kuljetusyrityksissä palkinto on ohjattava kuljettajille. Palkkio on autokohtainen (ts. kolmelle kuljettajalle) noin 400–500 € ja se jaetaan kaksi kertaa vuodessa.

Kaikkien kuljetusyritysten kuljettajien on suoritettava ennakoivan ajon kurssi (EAK). Suunnitelmissa on, että kuljettajien ajoprofiilia ryhdytään seuraamaan esimerkiksi kolmen vuoden välein.

Seurannassa arvioija pisteyttää kuljettajan toiminta-, turvallisuus- ja ajotaidot. Lopuksi arvioija keskustelee kuljettajan kanssa arvioinnin tuloksista. Kaikkien kuljettajien olisi saavutettava tietty tavoitetaso.

Yrityksessä oli myös suunniteltu toteutettavaksi tarjouskilpailu, jossa laatutekijät pisteytettäisiin (mm. kaluston ikä, varusteet, kuljettajien määrä, ei ylikuormia, päästöt). Myöhemmin tapahtuvaa laadun tarkkailua varten kuljetusyritysten tulisi tehdä omat tavoitteensa toiminnan kehittämiselle, ja tilaaja seuraisi jatkossa tavoitteiden toteutumista.

Tekeillä oli myös kuljettajapassi, joka sisältää peruskoulutuksen, EAK:n, ympäristökoulutuksen, ensiapukurssit sekä liukkaan- ja pimeänkelin ajokurssin koulutusjakson viiden vuoden välein. Kuljettajapassi oli suunniteltu otettavaksi käyttöön vuoden 2005 aikana.

Lastinantajayrityksessä arvioitiin, että kuljetusyritysten omaaloitteisuus turvallisuuskysymyksissä, oman toiminnan arviointi ja virheistä oppiminen on vielä heikkoa. Käytännössä tehdään juuri sen verran kuin lastinantaja vaatii. Usein asiat ovat hyvin paperilla, mutta käytäntöön vieminen on vielä puutteellista.

5.6.2 Kuljetusyritys

Vaarallisia aineita kuljettavan yrityksen haastattelun perusteella yrityksen ote liikenneturvallisuusasioihin oli niin ikään kattavampi kuin tavaraliikenteen kuljetuksissa. Haastateltu yritys toimi osin samassa kuljetusketjussa kuin haastateltu lastinantajayritys, mutta sillä oli myös muita toimeksiantajia. Haastattelut kuvaavat siten vaarallisten aineiden kuljetuksia yleisemminkin eikä pelkästään yhtä ketjua.

Kuljetusyrityksessä oli ylimmän johdon määrittelemä laatu-, ympäristö- ja turvallisuuspolitiikka. Liikenneturvallisuuden alalla yrityksessä oli otettu selkeä kanta alkoholin ja huumeiden käyttöön, ajotehtävissä sovellettiin nollatoleranssia. Yrityksen laatujohtaja seurasi kehitystä ja esitteli tilanteen kerran kuukaudessa yrityksen johtoryhmälle. Liikenneturvallisuuden tason mittarina käytettiin kuljetusyrityksen auton aiheuttamien onnettomuuksien lukumäärää miljoonaa ajettua kilometriä kohti.

Kuljetusyrityksessä koettiin huolestuttavana se, että kuljetusten tilaajat eivät läheskään aina ota huomioon kuljetuspalvelun parempaa turvallisuuslaatua kuljetuksesta maksettavassa hinnassa. Hyvää laatutasoa tarjoava yritys joutuu taloudellisiin vaikeuksiin, jos hinta on ratkaiseva tekijä kuljetuksista kilpailtaessa. Alempi laatutaso voi johtua esimerkiksi ylikuormista tai kuljettajien urakkapalkkauksesta.

ta. Jos tällaisen yrityksen tarjous on 15–20 % alempi, on lastinantajan vaikea vastustaa kiusausta käyttää halvempaa yritystä. Näin on etenkin silloin, jos vastuu kuljetuksen turvallisuudesta on mahdollista ulkoistaa kuljetusyritykselle.

Tilanteen arvioitiin paranevan vain alan yhteisillä toimilla. Lastinantajien tulisi kantaa yhteiskuntavastuunsa kuljetusten turvallisuudesta, laatia liikenneturvallisuuspolitiikka ja ”asettaa suitset” kuljetusyrityksille.

5.7 Havaintoja Ruotsin käytännöistä

5.7.1 Liikenneturvallisuuden nollavisio-ajattelu

Ruotsin valtiopäivät hyväksyi vuonna 1997 nollavision maan liikenneturvallisuustyön eettiseksi lähtökohdaksi. Tuolloin kysymyksessä oli ennakkoluuloton uusi tapa ajatella ja suhtautua tieliikenteen turvallisuuteen. Myöhemmin vastaavanlaisia visioita on otettu käyttöön myös muissa Pohjoismaissa.

Ruotsin nollavision ideana on, että pitkällä aikavälillä kukaan ei saisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Nollavisio antaa konkreettisen kuvan tieliikenteen turvallisuuden tavoitetasosta. Pitkän aikavälin tavoitteen lisäksi on määritetty numeroin ilmaistuja lähiajan tavoitteita. Vision lähtökohtana on eettinen näkökanta, jonka mukaan kuolemaa tai vakavaa loukkaantumista liikenneonnettomuudessa ei voida koskaan hyväksyä. Visioksi ei voida asettaa määrällistä tavoitetta, koska se johtaisi eettisesti kestämättömään tilanteeseen salliessaan kuitenkin jonkun ”sovitun” määrän liikennekuolemia.

Eräänä perusperiaatteena nollavisiossa on, että tieliikennejärjestelmää käyttävät ihmiset tekevät aina onnettomuuksiin johtavia virheitä. Tämän vuoksi järjestelmä on suunniteltava ja sitä on käytettävä siten, että virheet eivät johda kuolemiin tai vakaviin loukkaantumisiin. Liikenneturvallisuustyötä kohdennetaan siten nykyistä laajemmin sitä käyttävästä ihmisestä koko järjestelmän turvallisuuden parantamiseen. Lisäksi liikenteessä aiheutuneita kuolemia ja vammautumisia ei pidetä alan sisäisenä ongelmana, vaan niihin suhtaudutaan kansanterveysongelmana.

5.7.2 Nollavision tuomia muutoksia kuljetusalalla

Nollavision mahdollisesti aiheuttamia muutoksia Ruotsin kuljetusalan käytännöissä sekä eroja Suomen käytäntöihin verrattuna selvitettiin haastattelemalla kahden sekä Suomessa että Ruotsissa toimivan kuljetusyrityksen edustajia.

Haastateltujen mukaan Suomen ja Ruotsin kuljetustoimintaa säätelevissä laeissa ja asetuksissa ei ole merkittäviä eroja. Ajo- ja lepoajat ovat samat koko EU:n alueella. Kuljetuksen luonteesta riippuen on Ruotsissa mahdollista ajaa yhdessä, kahdessa tai kolmessa vuorossa eli 24 h vuorokaudessa kuten Suomessakin. Lait ja asetukset eivät Ruotsissakaan estä yötyötä.

Käytännön toiminnassa sen sijaan voi olla eroavaisuuksia. Ne eivät johdu pelkästään liikenneturvallisuusseikoista, vaan muista kuljetusalan toimintaan vaikuttavista tekijöistä. Esimerkiksi lastinantajan nimiin työskentelevän lastausmiehen käyttö on Ruotsissakin tapauskohtaista eikä lailla säädeltyä. Käytännössä usein kuljettaja avaa ovet ja valvoo lastausta. Vastuu lastauksesta ja sidonnasta on kuitenkin kaikissa tapauksissa kuljettajalla.

Haastatellut arvioivat lastattavien tuotteiden ja asiakkaiden tarpeiden kirjon olevan Ruotsissa suuremman kuin Suomessa ja siksi toisinaan on tarpeen käyttää lastinantajan palkkaamaa avustajaa. Lastausmiehen käyttö perustuu kuitenkin kuljetuspalvelun tarjoajan ja lastinantajan keskinäiseen sopimukseen.

Selkeämpiä eroja Suomen ja Ruotsin välillä voitiin haastattelujen perusteella havaita sekä kuljetuspalveluja tarjoavien yritysten että lastinantajayritysten johdon asenteissa ja yritystason liikenneturvallisuuspolitiikassa. Toisessa haastatellussa yrityksessä oli jo vuoden 1994 tienoilla alkanut kehitys, jossa kuljetusyrityksen johto toimesta näki tärkeäksi panostaa kuljetustoiminnan laatuun myös liikenneturvallisuusmielessä. Kuljetusten laatu jakautuu molemmissa yrityksissä seuraavasti:

- Laatu
- Turvallisuus
- Ympäristö.

Turvallisuus-osaan sisältyi toisessa yrityksessä kolme alaosiota, lastaus, kuljetusprosessi ja purku. Toisessa yrityksessä puhuttiin turvallisuuden sijasta vielä selkeämmin liikenneturvallisuudesta. Ajallisesti johdon asenteen muutos sattuu samaan vaiheeseen, jolloin ruotsalaisessa yhteiskunnassa alettiin kehitellä nollavisioajatusta. Virallisesti nollavisio otettiin Ruotsissa käyttöön vuonna 1997.

Kehityskulku liikenneturvallisuusasioiden suhteen on kuljetusalalla ollut verkkaista. Yhä useammat yritykset ottavat asian vakavasti vaikka alkuun ajatusta vastustettiin ja sille jopa naureskeltiin. Avainasemassa ovat olleet suuret lastinantajana toimivat yritykset (keskustelussa mainittiin Volvo ja ICA, mutta muitakin on), joiden kanssa ja aloitteesta kuljetuspalveluita tarjoavat yritykset ovat tehneet paljon kehitystyötä. Toisaalta lastinantajien nähtiin myös hidastaneen kehitystä, koska kehityskulujen sisällyttäminen asiakkaalta laskutettavaan hintaan on hankalaa. Nykyään monet yritykset arvioivat hyvän liikenneturvallisuuslaadun tukevan myös toiminnan kustannustehokkuutta.

6 Kehittämisehdotuksia

6.1 Liikenneturvallisuusjohtamista kuljetusketjuihin

Liikenneturvallisuuden johtaminen kuljetusketjussa tarkoittaa sitä, että ketjun yritykset omaksuvat liikenneturvallisuusasiat osaksi johtamis- ja päätöksentekojärjestelmiään jatkuvan parantamisen periaatteen mukaisesti. Kuljetusketjun liikenneturvallisuuden johtaminen edellyttää yhteisestä liikenneturvallisuuspolitiikasta ja liikenneturvallisuustavoitteista sopimista. Liikenneturvallisuuden painoarvoa kuljetusketjun johtamisessa voidaan lisätä ainakin kahdella tavalla:

- Ottamalla liikenneturvallisuus mukaan yritysten laatujärjestelmiin jatkuvan parantamisen periaatteen mukaisesti.
- Ottamalla liikenneturvallisuus mukaan yhteiskuntavastuuta kuvaavien tunnuslukujen joukkoon.

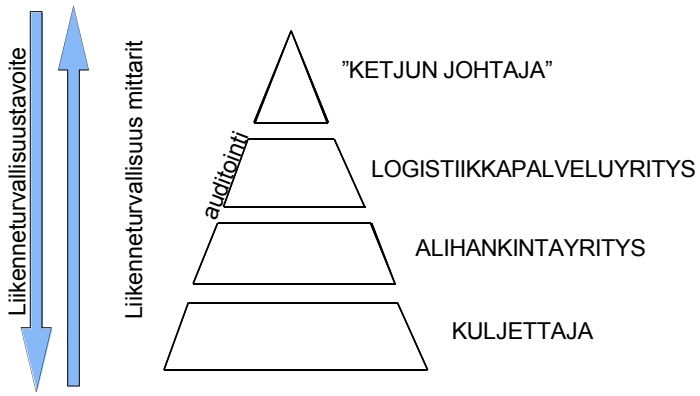
Kuljetusketjun yrityksissä tulisi käyttää nykyistä enemmän laatujärjestelmiä helpottamaan yrityksen liikenneturvallisuusjohtamista, tukemaan toiminnan kehittämistä sekä auttamaan toiminnan laadun jatkuvassa parantamisessa.

ISO 9000:2000 -laatujärjestelmä kuljetusalalle sovellettuna antaa kuljetusyritysten asiakkaille eli lastinantajalle mahdollisuuden vaikuttaa kuljetusten liikenneturvallisuuden tasoon. Liikenneturvallisuuden painoarvoa kuljetusketjun toiminnassa olisi mahdollista käytännön tasolla lisätä, jos lastinantajat tekisivät aloitteen liikenneturvallisuuden sisällyttämisestä kuljetustoiminnan laadun mittariksi.

Omaksumalla ISO 9000:2000 -standardisarjan mukaiset käytännöt ja sopimalla liikenneturvallisuuden tason mittareista kuljetusketjun liikenneturvallisuutta on mahdollista johtaa tavoitteellisesti jatkuvan parantamisen periaatteen mukaisesti (kuva 6).

Kuljetusketjun johtamisessa ja toiminnan laadulle asetettavien tavoitteiden määrittämisessä lastinantajalla on tärkeä rooli. Lastinantaja kykenee muita voimakkaammin vaikuttamaan siihen, miten kuljetukset hoidetaan ja mitkä ovat ne asiat, joihin koko kuljetusketju toiminnassaan kiinnittää huomioita. Myös logistiikkapalveluyritys voi toimia tällaisena ketjun laatujohtajana tilanteessa,

jossa logistiikkapalveluyritys yhdistelee useiden eri tilaajien kuljetuksia itsenäisesti.



Kuva 6. Liikenneturvallisuus osaksi kuljetusketjun läpi kulkevaa laatujohtamista.

Yritysten yhteiskuntavastuu ja siihen liittyvä julkisuuskuvan hallinta on tänä päivänä kiinteästi osa yritysten strategista toimintaa. Kuljetusyritysten asiakkaiden eli lastinantajien halukkuus seurata ja kehittää tilaamiensa kuljetusten liikenneturvallisuutta lisääntyisi merkittävästi, jos liikenneturvallisuus olisi yksi yrityksen yhteiskuntavastuun tason mittareista.

Useissa suurissa kansainvälisissä yrityksissä noudatetaan yhteiskuntavastuuasioista raportoitaessa Global Reporting Initiative -yhteisön (GRI) kehittämiä suosituksia, joiden mukaisesti yhteiskuntavastuu jaetaan taloudelliseen, ympäristölliseen ja sosiaaliseen vastuuseen. Sosiaalisen vastuun käsitteen sijasta kolmantena pääryhmänä käytetään yleisesti myös yleiskäsitettä ihmiset. Liikenneturvallisuus tulisi saada selkeämmin näkyville yhteiskuntavastuuta kuvaavien käsitteiden joukossa. Periaatteessa liikenneturvallisuus voisi olla osa sosiaalista vastuuta tai ihmiset-yleiskäsitteen alla. Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisäämiseksi olisi merkittävä edistysaskel, jos se voitaisiin nostaa mainittujen kolmen pääteeman rinnalle.

Kuljetusketjun liikenneturvallisuuden johtamisjärjestelmään tulisi sisällyttää myös koko ketjun läpäisevä liikenneturvallisuuslaadun arviointimenetelmä. Menetelmä perustuu ketjun eri osapuolten toisistaan antamiin arviointeihin. Lastinantajien toiminnan kehittämisen kannalta on tärkeää, että kuljetusyrityksille järjestetään mahdollisuus arvioida lastinantajan toimintaa liikenneturvallisuusmielessä. Esimerkiksi liian tiukat aikaikkunat ja myöhään tulevien kuljetustilausten määrä ovat sopivia lastinantajan toimien liikenneturvallisuustason arviointikohteita.

6.2 Tarjouspyynnöt ja sopimukset

Tarjouspyynnöissä ja niiden pohjalta tehtävissä kuljetussopimuksissa luodaan perusta koko kuljetusketjulta vaadittavalle toiminnan laadulle. Sen vuoksi myös liikenneturvallisuudelle asetettujen, koko kuljetusketjua koskevien vaatimusten tulisi olla selkeästi eriteltyinä näkyvissä jo tarjouspyynnössä. Hyvin laadittu tarjouspyyntö sisältää ne ehdot, jotka aikanaan kirjataan laadittavaan sopimukseen.

Tarjouspyynnöissä tulee esittää yksityiskohtaisesti kuljetusyrityksen johtamisjärjestelmältä, kalustolta ja kuljettajilta edellytettävät vähimmäisvaatimukset. Lisäksi voidaan esittää vähimmäisvaatimusten ylittävältä tasolta saatavissa oleva lisäpisteytys.

Kuljetusyrityksen valinnan tulee perustua kokonaistaloudelliseen edullisuuteen, mikä tarkoittaa muidenkin tekijöiden kuin hinnan käyttämistä valintaperusteena. Tarjouspyynnössä esitetään tarjouskilpailun ratkaisuperusteet, valintaan vaikuttavat tekijät, niiden pisteytys ja keskinäiset painotukset. Tarjouspyynnön täytyy sisältää kaikki ne kriteerit, joiden nojalla hankinta toteutetaan, koska mitään muita seikkoja ei saa ottaa valinnan perusteiksi kuin mitä tarjouspyynnöstä on luettavissa.

Tarjouspyyntö on laadittava siten, että se tuottaa yhteismitallisia ja toisiinsa verrattavissa olevia tarjouksia. Tarjouspyynnössä kerrotaan myös mahdollisista vaatimustason alituksista kuljetusyrityksille määrättävistä taloudellisista sanktioista.

6.3 Liikenneturvallisuuden johtaminen kuljetusyrityksessä

Kuljetusyrityksen johtamisjärjestelmään tulisi kuulua laatujärjestelmä, jossa sitoudutaan kuljetusyrityksen liikenneturvallisuuden tason jatkuvaan kehittämiseen. Lisäksi siihen tulisi sisältyä mittarit, joilla liikenneturvallisuuden tason kehitystä mitataan sekä raportointijärjestelmä seurannan ja jatkuvan kehitystyön varmistamiseksi. Raportointi tulisi tehdä vähintään yrityksen sisäisesti sen omalle johdolle, toiminnan kehittämisen kannalta tehokkainta olisi raportoida myös lastinantajille. Myös julkinen raportointi on suositeltavaa, se korostaisi nykyisin yrityksiltä vaadittavaa avoimuutta ja siten parantaisi myös yrityksen julkista kuvaa. Tällainen johtamisjärjestelmä osoittaa kuljetusyrityksen johdon asenteen toiminnan kehittämistä kohtaan olevan kunnossa.

Sopivia kuljetusyrityksen toiminnan liikenneturvallisuuden tasoa kuvaavia tunnuslukuja kuljetuskaluston osalta ovat esimerkiksi

- kuljetuskaluston ikä ja kunto
- liikenneturvallisuutta edistävät varusteet ja järjestelmät (esim. alkolukko)
- lakisääteistä useammin tehtävät kaluston määräaikaistarkastukset (esim. jarrujärjestelmän kunto).

Kuljettajien osalta sopivia mittareita ovat esimerkiksi

- kuljettajien koulutustaso
- säännöllisen lisäkoulutuksen määrä
- työaikojen sekä ajo- ja lepoaikojen seuranta digitaalisen ajopiirturin tuottaman tiedon perusteella
- ylinopeuksien seuranta
- turvavyön käyttö
- rattijuoppouden nollatoleranssi
- liikennerikkomusten seuranta
- indikaattori, joka kuvaisi työterveyshuollon ja ennakoivan terveydenhoidon toimivuutta
- työilmapiirikyselyn tulokset
- työturvallisuuden tila.

Kuljetusyrityksen ulkopuolella mittareita käytetään aggregaattitasolla kuvaamaan koko yrityksen toiminnan liikenneturvallisuuden tasoa, ei kuljettajakohtaisena seurantana. Kuljetusyrityksen sisällä niitä on mahdollista käyttää kuljettajakohtaisesti. Suositeltavaa on, että ne soveltuvilta osin sidotaan osaksi yrityksien tulospalkkiojärjestelmiä.

Myös liikenneonnettomuuksien lukumäärä on mahdollinen tunnusluku. Liikenneonnettomuus on kuitenkin niin harvinainen tapahtuma, että huononkaan laatutason yritys ei välttämättä erotu tilastoissa merkittävästi. Liikennevakuutuskeskuksen johdolla toteutettava vapaaehtoisten yritysten onnettomuusseuranta voisi tuoda lisävalaistusta asiaan.

EU:n direktiivi 2003/59/EY (ammattikuljettajien koulutusta koskeva direktiivi) parantaa kuljettajien koulutustasoa nykyisestä. Direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä 10.9.2006. Direktiivin soveltaminen käytäntöön ei kuitenkaan vähennä kuljettajien koulutustasomittareiden käyttökelpoisuutta, koska direktiivi ensi vaiheessa koskee ainoastaan kuljettajan ammattiin kouluttautuvia henkilöitä ja heitäkin vasta kaksi (henkilöliikenne) tai kolme (tavaraliikenne) vuotta sen voimaantulon jälkeen. Direktiivi laajenee koskemaan henkilöliikenteen kuljettajien jatkokoulutusta viiden vuoden aikana 10.9.2008 alkaen. Tavaraliikenteen kuljettajien jatkokoulutukseen direktiivi yltää vastaavasti 10.9.2009 alkavalla viisivuotiskaudella.

7 Yhteenveto

7.1 Havaitut ongelmat

Tutkimuksessa haastateltiin kuljetusalan yritysten edustajia sekä lastinantaja- että kuljetus- ja logistiikkapalveluyrityksistä. Kaiken kaikkiaan haastateltiin 20 henkilöä, joten tuloksia ei sellaisenaan voi yleistää koskemaan koko tavarankuljetusalaa. Haastatteluiden lisäksi pidettiin työpaja, jossa haastatteluihin osallistuneille tai heidän nimeämilleen yritysten edustajille esiteltiin tutkimuksen alustavia tuloksia, käytiin keskusteluja sekä tehtiin tutkimusaiheeseen liittyviä ryhmätöitä. Tutkimuksen perusteella on muodostunut käytännönläheinen kuva käytetyistä tilaus- ja laatujärjestelmistä sekä liikenneturvallisuuden asemasta tavaraliikenteen kuljetusketjussa.

Tilaus- ja laatujärjestelmiin tutustuminen laajensi tutkimusta kuljetusyritysten ja kuljetusketjun johtamisen analyysiin. Varsinaiseksi ongelmaksi nähtiin liikenneturvallisuusjohtamisen puuttuminen sekä lastinantajayrityksistä että kuljetus- ja logistiikkapalveluyrityksistä. Liikenneturvallisuutta ei ole yrityksissä mielletty tavoitteellisesti johdettavissa olevaksi toiminnaksi. Tähän liittyviä ongelmia havaittiin useita:

Yritysten liikenneturvallisuuspolitiikka, tavoitteet ja visiot

- Kuljetusketjun osapuolilla ei yleensä ole kirjattua visiota tai politiikkaa, joihin selkeästi sisältyisivät myös liikenneturvallisuusasiat.
- Koko kuljetusketjun läpäiseviä liikenneturvallisuustavoitteita ei ole olemassa.
- Kuljetusketjun puutteellinen läpinäkyvyys ja seurantamenetelmien puute rajoittaa kokonaisvaltaisen liikenneturvallisuuspolitiikan luomista.

Liikenneturvallisuuden johtaminen

- Liikenneturvallisuutta yksittäisissä lastinantajayrityksissä, logistiikkapalveluyrityksissä ja kuljetusyrityksissä ei johdeta niin tavoitteellisesti kuin olisi mahdollista.
- Koko kuljetusketjun liikenneturvallisuutta ei johdeta niin tavoitteellisesti kuin olisi mahdollista.
- Seurantamenetelmien puuttuminen vaikeuttaa liikenneturvallisuuden johtamista.

- Käytetyissä laatujärjestelmissä ei ole liikenneturvallisuuden tasoa kuvaavia mittareita eikä näin ollen myöskään edellytetä liikenneturvallisuuden tason jatkuvaa parantamista.

Lastinantaja

- Lastinantajien laatu- ja turvallisuuspolitiikka kohdistuu kuljetettavan tavaran turvallisuuden ja laadun varmistamiseen. Liikenneturvallisuus on mukana vain epäsuorasti.
- Lastinantajan toimintaa, vaatimusten kohtuullisuutta ja kuljetusten toteuttamiselle annettuja edellytyksiä ei pyritä arvioimaan.
- Lastinantaja saa niukasti tietoja ostamiensa kuljetusten liikenneturvallisuuden tasosta.
- Liikenneturvallisuusjohtamisen puutteiden vuoksi lastinantaja voi tahattomasti vaatia ylimitoitettua tehokkuutta liikenneturvallisuuden kustannuksella.
- Parempaa liikenneturvallisuuden tasoa on vaikea saada sisälle lastinantajien maksamiin hintoihin.

Kuljetusyritykset

- Kuljetusyritys, jonka liikenneturvallisuuslaatu on huono, voi tarjota kuljetuksia halvemmalla kuin laadusta kiinni pitävä kuljetusyritys, eikä kuljetuksen ostajalla ole keinoja havaita eroja.

Ulkomaankuljetukset

- Ulkomaisten kuljettajien sitoutuminen suomalaiseen liikenneturvallisuuspolitiikkaan voi olla vaikeata.
- Ulkomailta tulevien konttien ja trailerien lastaustietojen (esimerkiksi sitominen) puutteellisuus voi aiheuttaa vaaratilanteita.
- Ulkomailta tulevan kuljetuskaluston tarkastaminen ei välttämättä vastaa vaadittavaa turvallisuustasoa.
- Ulkomaiset yhtiöt ja kuljettajat toimivat yleensä oman maansa lakien ja tapojen mukaisesti.

Sopimukset ja tarjoukset

- Tarjouspyynnöissä ei ole riittävän yksityiskohtaisia kuvauksia vaadittavasta kuljetusyritysten liikenneturvallisuuden tasosta eikä vaatimustason ylittävästä tasosta saatavissa olevasta hyödystä kilpaileviin yrityksiin nähden.
- Tarjouspyyntöjen perusteella tehty kuljetusyrityksen valinta ei perustu yhteismitalliseen ja dokumentoituun arvioon kuljetusyrityksen liikenneturvallisuuden tasosta.
- Kuljetussopimuksissa ei ole riittävän yksityiskohtaisia kuvauksia vaadittavasta kuljetusten liikenneturvallisuuden tasosta. Tosin vaatimus lakien ja asetusten noudattamisesta voisi hyvinkin

olla riittävä taso, jos sitä kyettäisiin lastinantajan tai yhteiskunnan toimin valvomaan.

Vaikka havaitut puutteet kohdistuvat suurelta osin kuljetusketjun osapuoliin, erityisesti lastinantajayrityksiin, tämä ei tarkoita, että näiden tulisi toimia yksin. Ilman kaikkien osapuolten rakentavaa yhteistyötä kehitystyön onnistuminen on kyseenalaista. Tämä vuoksi myös valtiovallan ja eri järjestöjen rooli näiden yhteisten asioiden hoitamisessa on keskeinen.

7.2 Ehdotetut ratkaisut

Yritysten, etenkin kuljetuksia tilaavien yritysten, ympäristöjohtamisesta on hyvä ottaa mallia liikenneturvallisuuden johtamiseen. Olemassa olevat ympäristö- ja toimintapolitiikat sekä niihin sisällytetyt laatupolitiikat muodostavat hyvän lähtökohdan liikenneturvallisuuspolitiikalle. Ne osoittavat, että yritysten käytännöt soveltuvat sellaisenaan liikenneturvallisuuspolitiikan käyttöönottoon yritysten strategisessa johtamisessa.

Liikenneturvallisuuden johtaminen kuljetusketjussa tarkoittaa sitä, että ketjun yritykset omaksuvat liikenneturvallisuusasiat osaksi johtamis- ja päätöksentekojärjestelmiään jatkuvan parantamisen periaatteen mukaisesti. Tämä edellyttää muun muassa seuraavia toimia:

Yritysten liikenneturvallisuustavoitteet ja -visiot

- Lastinantajat ja kuljetuspalveluita tarjoavat yritykset sopivat yhteisestä liikenneturvallisuuspolitiikasta ja liikenneturvallisuustavoitteista.
- Lastinantajat ja kuljetuspalveluita tarjoavat yritykset sopivat tunnusluvuista, joilla liikenneturvallisuuden tasoa (liikenneturvallisuuslaatua) ja sen kehitystä kuvataan. Tunnuslukujen tulee soveltua käytettäväksi kuljetusketjun eri tasoilla ja niiden täytyy olla summattavissa kuljetuspalveluita tarjoavilta yrityksiltä lastinantajalle.

Lastinantajayritys

- Lastinantaja ottaa sille kuljetusketjun laatujohtajana luontaisesti kuuluvan roolin myös liikenneturvallisuuslaadun johtajana.
- Lastinantaja tekee aloitteen liikenneturvallisuuden sisällyttämiseksi kuljetustoiminnan laadun mittariksi.

- Lastinantajat kohottavat liikenneturvallisuuden arvostusta omassa toiminnassaan ja nostavat sen ympäristöasioiden rinnalle yritysten yhteiskuntavastuuta kuvaavien tunnuslukujen joukkoon.
- Kuljetusyrityksille järjestetään mahdollisuus arvioida lastinantajan toimintaa liikenneturvallisuusmielessä.
- liian tiukat aikaikkunat
- myöhään tulevien kuljetustilausten määrä.
- Lastinantaja raportoi tulokset esimerkiksi yhteiskuntavastuuraportissaan.

Kaikki edellä kuvatut lastinantajia koskevat ehdotukset koskevat myös logistiikkapalveluyrityksiä niiden toimiessa lastinantajan ominaisuudessa.

Yhteisöt ja valtiovalta

- Logistiikka-alan järjestöjen tulisi entistä enemmän luoda valmiuksia kuljetusketjun turvallisuustavoitteiden ja mittareiden luomiseksi.
- Kuljettajien koulutuksen lisääminen vähentää liikenneturvallisuusriskiä. Tämän johdosta liikenneturvallisuuskysymysten jatkuvaa ja kokonaisvaltaista koulutusta tulee lisätä. Lähtökohtana on EU:n ammattikuljettajien koulutusdirektiivi (ks. s. 44–45).
- Nykyisen lainsäädännön noudattamisen valvontaa tulisi lisätä, jotta kuljetusalan yrityksille voitaisiin taata yhtäläiset toimintaedellytykset ja terve kilpailu.
- Liikenneturvallisuuskysymykset tulee ulottaa käsittämään myös kaikki – ainakin Suomea koskeva – ulkomaankuljetuksiin liittyvät tehtävät. Käytännössä tämä tarkoittaa kansainvälistä yhteistyötä. Seuraavat yksittäiset kysymykset korostuivat
- Lastin sidonta
- Kuljetuskaluston kunto (erityisesti jarrut, renkaat)
- Kuljettajien sitoutuminen suomalaisiin turvallisuustavoitteisiin
- Lepoaikojen noudattaminen
- Talviolosuhteiden huomioiminen
- Global Reporting Initiative -yhteisön (GRI) ja muiden liikenneturvallisuuskysymyksissä toimivien kansainvälisten tahojen tulisi ottaa liikenneturvallisuus yhdeksi yhteiskuntavastuuasioiden mittariksi.

Sopimukset ja tarjoukset

- Tarjouspyynnöissä esitetään yksityiskohtaisesti kuljetusyrityksen kalustolta ja kuljettajilta sekä muilta toiminnan liikenneturvallisuuden tasoa kuvaavilta tekijöiltä edellytettävät vähimmäis-

vaatimukset. Lisäksi esitetään vähimmäisvaatimusten ylittävältä tasolta saatavissa oleva lisäpisteytys.
- Tarjouspyynnössä esitetään tarjouskilpailun ratkaisuperusteet, valintaan vaikuttavat tekijät, niiden pisteytys ja keskinäiset painotukset.
- Tarjouspyyntö sisältää kaikki ne kriteerit, joiden nojalla päätös kuljetuksen hankinnasta tehdään.
- Tarjouspyyntö laaditan siten, että se tuottaa yhteismitallisia ja toisiinsa verrattavissa olevia tarjouksia.
- Tarjouspyynnössä kerrotaan myös mahdollisista sopimuksen aikana tapahtuvista vaatimustason alituksista kuljetusyrityksille aiheutuvista seuraamuksista.
- Kuljetusyrityksen valinta perustuu kokonaistaloudelliseen edullisuuteen, mikä tarkoittaa muidenkin tekijöiden kuin hintaan perustuvien kustannusten käyttämistä valintaperusteena.

Laatujärjestelmät
- Nykyisiä laatujärjestelmiä tulisi käyttää kuljetusketjuun kuuluvissa yrityksissä nykyistä enemmän helpottamaan yrityksen liikenneturvallisuusjohtamista, tukemaan toiminnan kehittämistä sekä auttamaan toiminnan laadun jatkuvassa parantamisessa.
- Laaditaan erityinen kuljetusten liikenneturvallisuuden tason seurantaa ja kehittämistä helpottava laatujärjestelmä ja valitaan puolueeton, kuljetusalasta riippumaton taho auditoimaan yrityksiä sekä ylläpitämään ja kehittämään järjestelmää.
- Laatujärjestelmään sisältyvät mittarit, joilla liikenneturvallisuuden tason kehitystä voidaan mitata.
- Laatujärjestelmään sisältyy raportointijärjestelmä (yrityksen sisäinen ja koko ketjua palveleva) seurannan ja jatkuvan kehitystyön varmistamiseksi.
- Liikenneturvallisuuden tasosta raportoiminen tehdään yksityiskohtaisempana kuljetuspalveluita tarjoavan yrityksen omalle johdolle ja yleisempänä (tarkoitukseen jalostettuna) lastinantajille. Lastinantajat raportoivat julkisesti yhteiskuntavastuuraportoinnin yhteydessä. Myös kuljetuspalveluyrityksen oma julkinen raportointi on suositeltavaa.

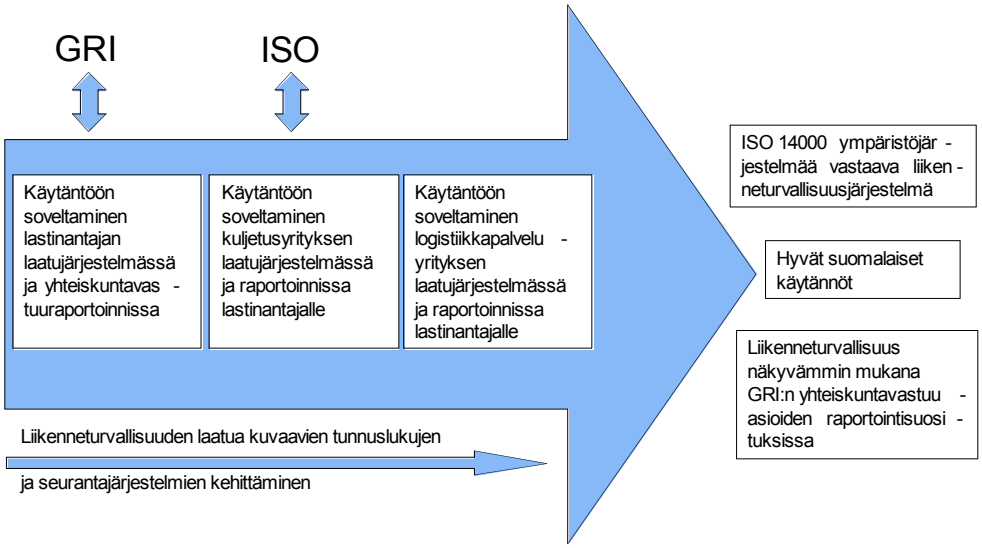
Kuljettajien tulospalkkio
- Laatujärjestelmässä käytetyt liikenneturvallisuutta kuvaavat mittarit sisällytetään myös kuljettajien tulospalkkausjärjestelmään.

7.3 Jatkokehitystyö

Jatkossa edellä yleisesti kuvattuja kuljetusalan liikenneturvallisuuden johtamiskäytäntöjä tulee kehittää yritysten nykyisiin johtamiskäytäntöihin sopiviksi. Kehitystyötä tulee tehdä yhdessä kuljetusketjun eri tasoilla toimivien yritysten kanssa, jotta eri tasot saadaan tuottamaan käyttökelpoista informaatiota kuljetusketjussa seuraavana olevalle toimijatasolle. Kotimaisen kehitystyön edistyessä tulisi jo aikaisessa vaiheessa pyrkiä liittämään mukaan myös kansainväliset järjestöt, kuten International Organization for Standardization (ISO) ja Global Reporting Initiative (GRI) (kuva 7).

ISO on nykyisin toimivista kansainvälisistä standardisoimisjärjestöistä laajin yli 140 maan kansallisten standardisoinnin keskusjärjestöjen verkosto. Suomea keskusjärjestössä edustaa ja standardisointia ohjaa sekä koordinoi Suomen standardisoimisliitto (SFS). GRI-yhteisön keskeinen tavoite on kehittää vastuullisen liiketoiminnan raportointia tilinpäätösraportointia vastaavalle tasolle. Lisäksi se pyrkii edistämään kaikille yhteisten sekä toimialakohtaisten indikaattorien käyttöönottoa ja ohjaamaan raportoinnin käytäntöjen kehittymistä. Useat suuret kansainväliset yritykset noudattavat mainittujen järjestöjen laatimia standardeja ja suosituksia. Joukossa on myös monia suomalaisia yrityksiä.

ISO-järjestön kanssa tulisi pyrkiä yhteistyössä kehittämään ISO 14000 -ympäristöhallintajärjestelmää vastaava yritysten liikenneturvallisuuden hallintajärjestelmä. GRI-yhteisön kanssa puolestaan tulisi pyrkiä kasvattamaan liikenneturvallisuuden painoarvoa yritysten yhteiskuntavastuuraportointia koskevissa suosituksissa.



Kuva 7. Kuljetusalan johtamiskäytäntöjen jatkokehitystyön prosessikuvaus.

Tutkimuksen aikana syntyi keskustelu kuljetuskustannusten lisääntymisen ja liikenneturvallisuuskysymysten välillä. Keskustelujen ja tekemiemme alustavien kokeilujen perusteella voitiin päätellä, että tämä erittäin tärkeä suhde on mahdollista laskea, ainakin yksittäisten lastinantajayritysten näkökulmasta. Tätä työtä tulisi jatkaa, siten että tavoitteena on yhteismitattavuus.

8 Lähteet

Ballou, R.H.1999. Business Logistics Management. Planning, Organizing and Controlling the Supply Chain. New Jersey. Prentice-Hall Inc.

COM 2001. Communication from the Commission, 2001. White Paper European Transport Policy for 2010: time to decide.

Hannus, J. 1994. Prosessijohtaminen. Ydinprosessien uudistaminen ja yrityksen suorituskyky. Jyväskylä. HM & Research Oy.

Iskanius, P. 2004. Tilaus-toimitusprosessien kriittiset tekijät eräässä terästuoteteollisuuden verkostossa. Oulun yliopisto, Teknillinen tiedekunta, Konetekniikan osasto. Lisensiaatintyö 2004.

Karrus, K.E. 2001. Logistiikka, Juva. WSOY. 2001.

Kommunikationsdepartementet 1997. På väg mot det trafiksäkra samhället. Departementseriet 1997:13. Fritzes offentliga publikationer, Stockholm.

LVM 1999. Liikenneturvallisuustyön nollavisio ja sen soveltuvuus Suomeen. Liikenne- ja viestintäministeriö. Julkaisuja 2/1999. Helsinki.

LVM 2000. Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2025. Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelmia ja strategioita 1 / 2000. Helsinki.

Ojala, T. 2003. Järjestelmän virhe kuolemaan johtaneiden raskaan liikenteen liikenneonnettomuuksien mahdollistajana. Väliraportti 2003. Ajoneuvohallintokeskus, Tutkimusmuistio n:o 2/2003. Helsinki.

Pohjola, T. 2003. Johda ympäristöasioita tehokkaasti. Ympäristöosaaminen menestystekijänä. Talentum. Helsinki.

Porter, M. 1980 Competitive Strategy: techniques for analysing industries and competitors, Free Press, New York.

Tapio, J., Peltola, H., Rajamäki, R. 2004. Ajonopeuksien seurantajärjestelmä NOPSEURA. VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka. Tutkimusraportti RTE 1852/04.

Tiehallinto 2003. Kuljetusten toimintaympäristön muutokset. Tiehallinnon selvityksiä 9/2003. Helsinki.

Liitteet

Liite 1 Yrityshaastatteluissa käytetty haastattelurunko

Liite 2 Esimerkki liikenneturvallisuuden arvostuksen lisäämisestä ja logistiikkapalveluyrityksen profiloitumisesta

Liite 3 Esimerkkejä logistiikkapalveluyrityksen ympäristöpolitiikkaan liittyvistä kannanotoista

Liite 4 Esimerkki logistiikkapalveluyrityksen ja lastinantajan yhteisestä toimintapolitiikasta

Liite 5 Kuljetusalaa koskevat uudet EU:n direktiivit sekä direktiiviehdotukset

Liite 6 Yhteyshenkilöt yrityksissä

Yrityshaastattelurunko

TAKU-kysymyslomake Dnro

28.9.2004 1 (5)

TAVARALIIKENTEEN KULJETUSTEN LIIKENNETURVALLISUUSVASTUU

Työssä tarkastellaan koko kuljetusketjun toimintaa liikenneturvallisuuden kannalta. Pyrkimyksenä on löytää keinoja kehittää kuljetusten tilaus- ja laatujärjestelmiä niin, että ne ottaisivat nykyistä paremmin huomioon liikenneturvallisuusnäkökohdat.

Visionamme on, että joskus tulevaisuudessa yhtiöiden toimintakertomuksissa esitettäisiin liikenneturvallisuusasiat kuten ympäristöasiat jo esitetään. Tilausjärjestelmissä (so. tarjouspyynnöt, kuljetussopimukset) olisi nykyistä tiukempia liikenneturvallisuusehtoja. Laatujärjestelmiin sisältyisi liikenneturvallisuusasiat kuten nykyisin ympäristöasiat.

Liikenneturvallisuustavoitteet, kehityksen seuranta ja laatujärjestelmät

1. Onko yrityksessä määritelty maantiekuljetusten liikenneturvallisuuteen liittyviä turvallisuustavoitteita? Minkälaisia tavoitteita on (määrällinen, sanallinen)? Mitataanko tavoitteiden toteutumista jotenkin? Mitä mittareita käytetään? Seurataanko tavoitteiden toteutumista kuukausittaisissa tai vuotuisissa raporteissa (vrt. vuotuinen toimintakertomus)? Tilastoidaanko liikenneonnettomuuksia?

2. Mihin saakka kuljetusketjussa liikenneturvallisuustavoitteet ulottuvat? Alihankkijoiden suuntaan? Toimeksiantajien suuntaan? Olisiko mielestänne toivottavaa kehittää kuljetusketjun läpi ulottuvia tavoitteita ja mittareita?

3. Olisiko yritykselle mielestänne mahdollista luoda julkinen liikenneturvallisuuspolitiikka (vrt. ympäristöpolitiikka)? Voisiko tällaisen politiikan luomisesta, toteuttamisesta ja toteutumisen seurannasta olla yrityksellenne liiketoiminnallista hyötyä (vrt. yhteiskuntavastuuasiat)? Tulisiko liikenneturvallisuus mielestänne kytkeä osaksi yhteiskuntavastuuasioita? Pitäisikö mielestänne kuljetusten liikenneturvallisuuden kehitystä seurata julkisesti kuten ympäristöasioita vrt. päästöt?

VTT RAKENNUS- JA YHDYSKUNTATEKNIIKKA
Lämpömiehenkuja 2, Espoo
PL 1800, 02044 VTT
Puh. (09) 4561
Faksi (09) 456 7031
etunimi.sukunimi@vtt.fi
www.vtt.fi
Y-tunnus 0244679-4

4. Käytetäänkö yrityksessä jotain yleisesti tunnettua laatujärjestelmää? Käytetäänkö jotain itsekehitettyä laatujärjestelmää? Otetaanko laatujärjestelmässä kantaa liikenneturvallisuuteen esim. edellä mainittuun liikenneturvallisuustavoitteeseen?

5. Onko mielestänne kannatettavaa kytkeä liikenneturvallisuus osaksi yrityksen laatujärjestelmää: yrityksellä täytyisi olla tavoitteet, toimintasuunnitelma ja toteutumisen seuranta? Miten suhtaudutte ajatukseen kuljetusyritysten liikenneturvallisuusauditoinnista ja luokittelusta (esim. viiden tähden yritys)?

6. Mitä mieltä olette ylinopeuksia rekisteröivän järjestelmän käyttämisestä kuljetusten laadun seurantaan? Järjestelmän tuottamat ylinopeustunnusluvut on mahdollista liittää laatujärjestelmään ja yrityksen vuotuisiin toimintakertomuksiin. Kuljetusten tilaajat voisivat kuljetusyritystä valitessaan ottaa huomioon myös yrityksen toiminnan liikenneturvallisuutta kuvaavia tunnuslukuja. Kuljetukset tulisi tällöin järjestellä niin, että aikatauluja ei kurottaisi kiinni ylinopeuksilla. Kaikki yritykset olisivat nopeuksien suhteen samalla viivalla. Mitä mieltä olette järjestelmän hyödyntamisestä siten, että nopeusrajoituksia noudattavat kuljettajat saisivat bonuksia?

Tilaus- ja sopimuskäytännöt

7. Miten liikenneturvallisuus on huomioitu kuljetus- yms. sopimuksissa ja neuvotteluissa? Näkyykö liikenneturvallisuus jotenkin kuljetusten tilaamisesta päätettäessä, tarjouspyynnöissä, sopimuksissa ja yrityksen markkinoinnissa? Voisiko sopimusmallin saada nähtäväksi? Minkälaisia ohjeita / ehtoja kuljetusyrityksen valinnalle on laadittu? Valvotaanko ohjeiden noudattamista jotenkin? Voittaako tarjouskilpailun aina halvimman tarjouksen tehnyt kuljetusyritys?

8. Minkälaisia ongelmia nykyisissä tilausjärjestelmissä ja sopimuksissa on liikenneturvallisuuden kannalta? Mitä ongelmia olisi mahdollista poistaa tilaus- ja laatujärjestelmiä kehittämällä?

9. Miten kuljetusten tilaaminen yrityksessänne käytännössä tapahtuu? Mitkä ovat tärkeimpiä kuljetusyrityksille asetettuja kriteereitä kuljetuspalveluita tilattaessa? Mitkä ovat tärkeimpiä kuljetuspalveluja tarjoavien yritysten menestymiseen vaikuttavat seikkoja? Mitä he nostavat esille kuljetuksia ja niihin liittyviä palveluita markkinoidessaan?

Vastuun jakaminen koko kuljetusketjulle

10. Miten paljon yrityksenne voi mielestänne vaikuttaa kuljetusketjussa (omassa putkessa) muiden osapuolten tuottamien kuljetusten liikenneturvallisuuden tasoon? Voivatko muut ketjun osapuolet vaikuttaa kuljetusten liikenneturvallisuuteen? Miten? Tulisiko tilaus- ja sopimusjärjestelmiä sekä laatujärjestelmiä mielestänne kehittää siten, että vaikutusmahdollisuudet nykyisestä olennaisesti paranisivat? Kehittämisehdotuksia? Vaativatko nämä ehdotukset muutoksia lainsäädäntöön?

11. Koetteko, että kuljetusketju on läpinäkyvä liikenneturvallisuusmielessä? Seuraavaan osapuoleen saakka? Koko ketjun osalta?

12. Millaisissa tilanteissa kuljettajalla voisi olla oikeus (esim. erittäin huono ajokeli) keskeyttää kuljetus vaikka myöhästymisen uhalla? (vrt. lentoliikenne).

13. Vastuuta kuljetusten liikenneturvallisuudesta on mahdollista jakaa mm. asettamalle ehtoja kuljetussopimuksiin. Mitä seuraavista kuljetuksen ostaja voisi mielestänne edellyttää kuljetuspalvelun tuottajalta?

- Turvavyön käyttöpakko
- Alkolukko
- Kuljettajien liikennerikkomusten seuranta ja raportointi
- Ajo- ja lepoaikojen seuranta ja raportointi
- Nopeudenseurantajärjestelmä
- Vetoauton ja perävaunujen kunnon (esim. jarrut) tarkastus esim. 6 kk välein
- Onnettomuusraportointi (onnettomuustilasto esim. vakuutusyhtiöltä)
- Yhteenveto kuljettajien, kuljetusjärjestelijöiden ja työnjohdon vuosittaisesta työilmapiirikyselystä
- Kuljettajien, kuljetusjärjestelijöiden ja työnjohdon koulutustasosta ja vuosittaisesta koulutuksesta raportointi
- Muu, mikä?

Maantiekuljetusten nykytila

14. Millainen mielestänne on raskaan liikenteen liikenneturvallisuuden nykytila? Millainen sen tulisi olla?

15. Vaivaako maantiekuljetuksia mielestänne ylenpalttinen kiire? Ovatko aikataulut yleisesti liian tiukkoja? Kuinka usein kuljettaja joutuu arvionne mukaan ottamaan riskejä liikenteessä kiireen vuoksi?

16. Jos on kiire, niin mikä tai mitkä tekijät sen yleisimmin aiheuttavat (virhe, yhteensattuma tms. yrityksen omassa toiminnassa, edellisen ketjun osan toiminnassa, seuraavan ketjun osan toiminnassa, tilaajan aiheuttama kiire, liian kireälle viritetty oma toiminta (”täydellinen kilpailu”))? Onko kiire odottamaan (kuten armeijassa)? Onko lastauslaitureilla pitkiä odotteluita?

17. Miten kova kilpailu on mielestänne vaikuttanut kuljetuksiin? Entä JOT/JIT kuljetukset ja tavaroiden varastointi pyörillä?

18. Kuinka paljon tilaamissanne / toteuttamissanne kuljetuksissa on viimeisen vuoden aikana tapahtunut liikenneonnettomuuksia? (vakavia, ei vakavia, läheltä piti tilanteita (tilastoidaanko?)) Mitkä ovat yleisimmät liikenneturvallisuuteen liittyvät ongelmat tilaamissanne / toteuttamissanne kuljetuksissa?

Esimerkki liikenneturvallisuuden arvostuksen lisäämisestä ja logistiikkapalveluyrityksen profiloitumisesta

Lähde:
http://www.schenker.nu/servlet/se.ementor.econgero.servlet.presentation.Main?data.node.id=3629&data.language.id=1&data.document.id=2863

Schenker ökar säkerheten på vägarna

2004-08-17

Schenker har undertecknat ett program i sex punkter som ska leda till ökad säkerhet på våra vägar.
- Vi är inte intresserade av att fortsätta ett samarbete med åkerier, eller enskilda förare, som vid upprepade tillfällen struntar i våra krav på att följa lagen, säger Ingvar Nilsson, vice VD i Schenker AB.
De områden Schenker främst riktat in sig på är hastighet, användande av säkerhetsbälte, lastsäkring och nykterhet.
- Så fort alkolås finns som etablerat tillval ska vi välja det när vi beställer nya bilar. Fram till dess ska vi genomföra alkotester i egen regi på våra anställda. Och det gäller såväl tjänstemän som lastbilschaufförer och truckförare, säger Yvonne Pokropek, personaldirektör på Schenker AB.

Nyligen presenterades en Sifo-undersökning som visar att 80 procent av Sveriges befolkning tycker att alkohol är den största faran i trafiken i dag. Yvonne Pokropek har svårt att förstå varför inte alla nya bilar utrustas med alkolås.
- Det enda skälet till att inte montera det som standard är att svenskarna vill ha rätt att köra bil fulla ibland. Vi kan inte acceptera det. Varken jag eller våra chaufförer vill riskera att möta människor som kör rattonyktra. Därför vill vi ha en lag som kräver att alla nya fordon utrustas med alkolås så fort som möjligt, säger hon.

Även när det gäller att hålla hastigheterna och att öka användandet av bilbälten bland chaufförerna vill Schenker använda sig av ny teknik som bältespåminnare och ISA-anläggning (Intelligent stöd för hastighetsanpassning) som standard vi nybilsbeställning.
- Men vi nöjer oss inte med det. Vi kommer också att följa upp och kontrollera att alla åkerier som kör för oss jobbar aktivt med att se till att bli ännu bättre på att följa våra krav, säger Ingvar Nilsson.
Och han betonar att det är allvar från Schenkers sida.
- Alla kan göra fel ibland. Men det är inte acceptabelt om det sker gång på gång. Det är dags att sätta ner foten och visa att vi menar allvar när det gäller trafiksäkerhet. Vi kommer att säga upp avtal med åkerier som inte tar våra krav på allvar, säger han.

Esimerkkejä logistiikkapalveluyrityksen ympäristöpolitiikkaan liittyvistä julkisista kannanotoista

Lähde: http://www.inex.fi/konserni/inex_ymparisto.html

- Yrityksen toiminta-ajatus: Inexin tarkoituksena on tuottaa asiakkaille kilpailuetuja tuovia tuotteita ja palveluita kilpailukykyisesti, kustannustehokkaasti, kannattavasti, eettisesti kestävästi ja ympäristövastuullisesti.
- Ympäristöasioiden vastuullinen hoitaminen on olennainen osa Inexin liiketoimintaa ja yhteiskunnallista vuorovaikutusta.
- Inex-konsernin ympäristöpolitiikka on vahvistettu Inex Partners Oy:n hallituksessa syksyllä 1999.
- Inex noudattaa toiminnassaan voimassa olevaa ympäristölainsäädäntöä ja viranomaismääräyksiä.
- Ympäristöasioiden vastuullisella hoitamisella lisätään kilpailukykyä parantamalla toiminnan laatua ja tuottavuutta.
- Inexiläiset hyödyntävät asiakkailta ja muilta sidosryhmiltä saadun palautteen kehittämällä jatkuvasti omaa toimintaa, edistävät ympäristöystävällisten tuotteiden ja ratkaisujen tekoa sekä tukevat asiakkaitaan ympäristöasioiden hallinnan edistämisessä.
- Inex sitoutuu ympäristöasioiden hallinnan tason jatkuvaan parantamiseen ja ympäristöhaittojen ehkäisemiseen asettamalla tähän liittyviä tavoitteita ja seuraamalla niiden toteutumista.
- Inex tiedottaa aktiivisesti asiakkaille ja yhteistoimintayrityksille toimintaansa, tuotteisiinsa ja kierrätykseen liittyvistä ympäristökysymyksistä.
- Inexin hankinta-, valmistus-, kuljetus-, varastointi- ja jakelutoiminnoissa etsitään ratkaisuja, jotka säästävät energiaa ja vähentävät ympäristön rasitteita sekä parantavat mahdollisuuksia pakkaus- ja muun materiaalin kierrättämiseen ja uusiokäyttöön.
- Inex edellyttää tavarantoimittajiltaan kierrätettävien kuljetusyksiköiden käyttöä aina, kun se on mahdollista.
- Inex osallistuu pakkausmateriaaleille järjestettävien taloudellisesti järkevien hyötykäyttökanavien luomiseen ja pakkauksia koskeviin tutkimuksiin.
- Inexin tuote- ja toimittaja-arvioinneissa huomioidaan ympäristökriteerit.
- Inexin tuotevalikoimia muodostettaessa otetaan huomioon tuotteiden ja niiden pakkausten ympäristövaikutukset kaikissa vaiheissa, tuotannosta asiakkaille.
- Inex selvittää ja seuraa ympäristöasioita yhdessä asiakas- ja yhteistoimintayritystensä kanssa.

- Inex edistää omassa viestinnässään ympäristöasioihin liittyvää tietoutta.
- Jokainen inexiläinen on vastuussa ympäristövastuullisen toiminnan ylläpitämisestä ja toteuttamisesta työssään.

Esimerkki logistiikkapalveluyrityksen ja lastinantajan yhteisestä toimintapolitiikasta

Logistiikkayhteistyöllä vähennetään ympäristövaikutuksia

Lähde: http://www.nokia.fi/nokia/ymparisto/artikkeleja/logistiikkayhteistyo.html

Nokia ja maailman johtava logistiikkapalveluiden toimittaja Danzas ovat tehneet yhteistyötä jo pitkään. Yhteistyön perustana on runkosopimus. Lento-, maantie- ja merilogistiikkapalveluiden lisäksi Danzas vastaa Nokian erikseen määritellyistä tavaranpurkupisteistä ja logistiikkakeskuksista.

Nokian logistiikkatoimittajana Danzasilla on oltava dokumentoitu ympäristöasioiden hallintajärjestelmä. Danzasin rakentamat ja rakenteilla olevat järjestelmät ovat tasoltaan samanlaisia kuin Nokian tuotantolaitosten järjestelmät.

Danzasin toiminnot on sertifioitu ISO 14001 -standardin mukaisesti Pohjoismaiden ja Baltian maiden lisäksi myös Itävallassa, Saksassa ja Alankomaissa. Sertifioituja ympäristönhallintajärjestelmiä rakennetaan ja otetaan globaalisti käyttöön jatkuvasti.

Danzasin toiminnan merkittävin ympäristövaikutus koskee fossiilisten polttoaineiden kulutusta, joka syntyy logistiikkakeskuksista lähtevien erilaisten kuljetusten yhteydessä. Fossiilisten polttoaineiden kulutus aiheuttaa hiilidioksidipäästöjä, joiden uskotaan liittyvän globaaliin ilmastomuutokseen eli kasvihuoneilmiöön. Nokian ja Danzasin yhteistyön tämänhetkinen tavoite on määritellä luotettavasti Nokian lähtevien tuotteiden elinkaaren kuljetusvaiheessa syntyvien hiilidioksidipäästöjen kokonaismäärä.

Päästömäärät voidaan laskea Danzasin raportoimien kuljetuskilometrien sekä kuormatonnien ja kuormitusasteen perusteella. Danzasin Pohjoismaista, Baltiasta sekä IVY-maista vastaava ympäristöpäällikkö Ellinor Nordenström korostaa jatkuvan parantamisen tärkeyttä.

”Analysoimme huolellisesti mahdollisuuksia minimoida hiilidioksidipäästöjen määrää. Jokapäiväiseen työhömme kuuluu se, että päätämme minkä tyyppisiä lentokoneita, laivoja ja rekkoja tarvitaan parhaan mahdollisen asiakaspalvelun turvaamiseksi. Toimittajiemme pitää pyrkiä jatkuvaan parantamiseen, heidän pitää esimerkiksi käyttää parempia rekkoja ja vaihtoehtoisia polttoaineita.”

Laatu- ja ympäristöpäällikkö Jouni Sormunen vastaa ilma- ja merirahtikuljetuksista. Sormusen työpaikka, Danzas AEI Intercontinental Oy, sijaitsee Helsingin lentokentällä. Sormunen on ollut mukana pilottiprojektissa, jossa on onnistuneesti laskettu lentorahdin aiheuttamat päästöt. Jotta tilanteesta saisi kokonaiskuvan, on

laskelmiin otettava mukaan myös muiden kuljetusmuotojen aiheuttamat päästöt.

Ellinor Nordenström sanoo, että mikäli haluaa määrittää eri kuljetusmuotojen aiheuttamien päästöjen todenmukaisen keskinäisen jakauman, on mentävä keskiarvoja pidemmälle. Tämän onnistumiseksi on tehtävä yhteistyötä suuren, globaalisti toimivan palveluntarjoajan kanssa.

Ympäristöpäällikkö Arja Huotari vastaa maakuljetuksista. Hän työskentelee Danzas ASG Eurocargo Oy:n Helsingin toimipisteessä. Huotarin mukaan Danzas arvioi parhaillaan VTT:n kanssa mahdollisuuksia kehittää laskentamalli eri kuljetusmuotojen yhdistelmien päästöjakaumille. Tällaisen mallin avulla Nokia pystyisi tuottamaan luotettavia raportteja tuotteidensa logistiikkavaiheessa syntyvistä ympäristövaikutuksista.

”Kun tiedämme Nokian materiaalien reitit, pystymme ehdottamaan ympäristöystävällisempiä ratkaisuja. Mitä aikaisemmassa vaiheessa prosessia pääsemme mukaan, sen paremmat mahdollisuudet meillä on valita parhaat vaihtoehdot. Tähän tarvitaan tiivistä yhteistyötä.”

Samalla kuin Danzas etsii tapoja asiakaslogistiikan ympäristövaikutusten vähentämiseksi, se myös pyrkii kehittämään omaa ympäristötoimintaansa. Tähän kuuluu se, että henkilöstön matkat suunnitellaan huolellisesti, energiankulutusta vähennetään, energiavalintoja arvioidaan niiden ympäristövaikutusten pohjalta, vähennetään jätteen määrää ja lajitellaan.

Kuljetusalaa koskevat uudet EU:n direktiivit sekä direktiiviehdotukset

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä

Tässä yhteydessä on referoitu Euroopan unionin virallista lehteä L80/35 23.3.2002.

Direktiivin tavoitteena on säätää työaikajärjestelyjä koskevista vähimmäisvaatimuksista maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden turvallisuuden ja terveyden suojelemiseksi sekä maantieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ja kilpailuolosuhteissa ilmenevien erojen pienentämiseksi edelleen.

Direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten palveluksessa oleviin liikkuviin työntekijöihin, jotka osallistuvat asetuksen (ETY) N:o 3820/85 tai sen asemesta AETR-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvan maantieliikenteen harjoittamiseen.

Direktiiviä sovelletaan myös itsenäisiin kuljettajiin 23. päivästä maaliskuuta 2009, sanotun kuitenkaan rajoittamatta seuraavaa:

Komissio esittää viimeistään kaksi vuotta ennen kyseistä päivää kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Kertomuksessa arvioidaan sitä, miten itsenäisten kuljettajien jättäminen soveltamisalan ulkopuolelle vaikuttaa liikenneturvallisuuteen, kilpailun edellytyksiin, ammattikunnan rakenteeseen sekä sosiaalisiin näkökohtiin. Kunkin jäsenvaltion liikenteen toimialan rakenteeseen ja maantieliikenneammatin työympäristöön liittyvät olosuhteet otetaan huomioon. Komissio esittää kertomuksen perusteella ehdotuksen, jolla on tarkoitus joko

- vahvistaa yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat sellaisten itsenäisten kuljettajien sisällyttämistä direktiivin soveltamisalaan, jotka eivät osallistu maantieliikenteen harjoittamiseen muissa jäsenvaltioissa ja joihin sovelletaan paikallisia rajoituksia objektiivisista syistä, kuten syrjäinen sijainti, suuret sisäiset etäisyydet ja erityinen kilpailuympäristö, tai
- jättää itsenäiset kuljettajat direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle.

Direktiivin 93/104/EY säännöksiä sovelletaan liikkuviin työntekijöihin, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan.

Siltä osin kuin direktiivissä 2002/15/EY on maantieliikenteen tehtävissä toimiviin liikkuviin työntekijöihin sovellettavia erityissäännöksiä, tällä direktiivillä on direktiivin 93/104/EY 14 artiklan

mukaisesti etusija kyseisen direktiivin asiaa koskeviin säännöksiin nähden.

Tämä direktiivi täydentää asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännöksiä sekä tarvittaessa AETR-sopimuksen määräyksiä, joilla on etusija tämän direktiivin säännöksiin nähden.

Käytetty terminologia

Työajalla tarkoitetaan liikkuvien työntekijöiden osalta työn aloittamisen ja lopettamisen välistä aikaa, jona hän on työpaikallaan, on työnantajan käytettävissä ja suorittaa tämän määräämiä tehtäviä tai toimintoja eli kaikkiin maantieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa. Näitä tehtäviä ovat esimerkiksi:

- ajoneuvon ajaminen,
- lastaus ja purkaminen,
- matkustajien auttaminen ajoneuvoon nousemisessa tai siitä poistumisessa,
- puhdistustyöt ja tekninen huolto,
- kaikki muut tehtävät, joilla pyritään varmistamaan ajoneuvon, lastauksen ja matkustajien turvallisuus tai täyttämään erityisesti kyseiseen kuljetukseen liittyvät oikeudelliset velvoitteet, mukaan lukien lastauksen ja purkamisen valvonta sekä poliisi-, tulli-, maahantulo- ja muiden viranomaisten edellyttämien hallinnollisten muodollisuuksien täyttäminen.

Työajalla tarkoitetaan liikkuvien työntekijöiden osalta myös ajanjaksoja, jolloin hän ei voi vapaasti käyttää aikaansa ja jolloin hänen on oltava työpaikallaan valmiina aloittamaan työnsä ja jolloin hänellä on tiettyjä työhön liittyviä tehtäviä, erityisesti odotusajat lastauksen ja purkamisen yhteydessä, kun näiden ennakoitu kesto ei ole ennalta tiedossa, eli joko ennen lähtöä tai juuri ennen kyseisen ajanjakson tosiasiallista alkamista tai työmarkkinaosapuolten välillä neuvoteltujen ja/tai jäsenvaltioiden lainsäädännössä määriteltyjen yleisten ehtojen mukaisesti.

Itsenäisten kuljettajien osalta samaa määritelmää sovelletaan työn aloittamisen ja lopettamisen väliseen aikaan, jona itsenäinen kuljettaja on työpaikallaan, on asiakkaan käytettävissä ja suorittaa muita tehtäviä tai toimintoja kuin yleistä hallinnollista työtä, joka ei suoraan liity erityisesti kyseiseen kuljetukseen.

Työaikana ei pidetä taukoja, lepoaikaa sekä, rajoittamatta sellaisen jäsenvaltioiden lainsäädännön tai sellaisten työmarkkinaosapuolten sopimusten soveltamista, joiden mukaan tällaisista ajanjaksoista on maksettava korvaus tai niitä on rajoitettava, varallaoloaikaa.

Varallaoloajalla tarkoitetaan taukoihin ja lepoaikaan kuulumattomia ajanjaksoja, jolloin liikkuva työntekijä ei ole velvollinen olemaan työpaikallaan, mutta jolloin hänen on oltava käytettävissä, jos hänet mahdollisesti kutsutaan aloittamaan ajaminen tai jatkamaan sitä tai suorittamaan muita työtehtäviä. Erityisesti varallaoloaikana pidetään ajanjaksoja, jolloin liikkuva työntekijä saattaa lautalla tai junalla kuljetettavaa ajoneuvoa, sekä rajoilla vietettyjä tai liikennekielloista aiheutuvia odotusaikoja. Näiden ajanjaksojen ja niiden ennakoidun keston on oltava etukäteen liikkuvan työntekijän tiedossa eli joko ennen lähtöä tai juuri ennen tarkasteltavan ajanjakson tosiasiallista alkamista tai työmarkkinaosapuolten välillä neuvoteltujen ja/tai jäsenvaltioiden lainsäädännössä määriteltyjen yleisten ehtojen mukaisesti.

Varallaoloajaksi katsotaan myös ryhmissä ajavien liikkuvien työntekijöiden osalta kuljettajan vieressä tai makuualustalla vietettyä aikaa ajoneuvon ollessa liikkeellä.

Työpaikalla tarkoitetaan sen yrityksen pääasiallisen toimipaikan sijaintipaikkaa, jonka palveluksessa maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimiva henkilö suorittaa työtehtäviään sekä sen toissijaisia toimipaikkoja yrityksen kotipaikasta tai pääasiallisesta toimipaikasta riippumatta.

Työpaikalla tarkoitetaan myös ajoneuvoa, jota maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimiva henkilö käyttää suorittaessaan työtehtäviään sekä mitä tahansa muuta paikkaa, jossa harjoitetaan kuljetuksiin liittyvää toimintaa.

Liikkuvilla työntekijöillä tarkoitetaan liikkuvaan henkilöstöön kuuluvia työntekijöitä, mukaan lukien harjoittelijat ja oppisopimuskoulutuksessa olevat, jotka ovat maantieliikenteen matkustaja- tai tavarakuljetusta toisten lukuun tai omaan lukuunsa harjoittavan yrityksen palveluksessa.

Itsenäisellä kuljettajalla tarkoitetaan henkilöä, jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen maantieliikenteessä toisen lukuun yhteisön lainsäädännössä tarkoitetulla tavalla yhteisön luvan tai muun ammatillisen valtuutuksen turvin edellä mainittujen kuljetusten suorittamiseksi, joka voi työskennellä omaan laskuunsa ja joka ei ole sidottu työnantajaan työsopimuksella tai muulla hierarkkisella suhteella, jolla on vapaus järjestellä asiaan kuuluvaa toimintaansa, jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia saadusta liikevoitosta ja jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden itsenäisten kuljettajien kanssa yllä kauppasuhteita useisiin asiakkaisiin.

Kuljettajia, jotka eivät täytä näitä kriteerejä, sitovat samat velvollisuudet ja he saavat samat oikeudet, jotka direktiivissä on säädetty työntekijöille.

Maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivalla henkilöllä tarkoitetaan liikkuvaa työntekijää tai itsenäistä kuljettajaa, joka toimii kyseisissä tehtävissä.

Viikolla tarkoitetaan ajanjaksoa, joka alkaa kello 00.00 maanantaina ja päättyy kello 24.00 sunnuntaina.

Yöajalla tarkoitetaan vähintään neljän tunnin mittaista ajanjaksoa, siten kuin se on määritelty kansallisessa lainsäädännössä, kello 00.00 ja kello 07.00 välisenä aikana.

Yötyöllä tarkoitetaan työtä, joka tehdään yöaikaan.

Viikoittainen enimmäistyöaika

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta keskimääräinen viikoittainen työaika ei ylitä 48:aa tuntia. Yhden viikon enimmäistyöaika voi olla enintään 60 tuntia, edellyttäen että neljän kuukauden ajalta laskettu keskiarvo ei ylitä 48:aa viikkotuntia. Asetuksessa (ETY) N:o 3820/85 olevan 6 artiklan 1 kohdan neljännen ja viidennen alakohdan säännöksillä tai tarvittaessa AETR-sopimuksen 6 artiklan 1 kappaleen neljännen kohdan määräyksillä on etusija tämän direktiivin säännöksiin nähden, edellyttäen että asianomaisten kuljettajien keskimääräinen viikoittainen 48 tunnin työaika ei ylity neljän kuukauden jaksolla.

Lisäksi jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta työaika muodostuu eri työnantajien palveluksessa tehtyjen työtuntien yhteismäärästä. Työnantajan on pyydettävä liikkuvalta työntekijältä kirjallisesti laskelma toisen työnantajan palveluksessa työskennellystä ajasta. Liikkuvan työntekijän on annettava kyseiset tiedot kirjallisesti.

Tauot

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivat henkilöt eivät missään tapauksessa työskentele pidempään kuin kuusi tuntia yhtäjaksoisesti ilman taukoa, tämän kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2 artiklan 1 kohdan soveltamista ja sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksessa (ETY) N:o 3820/85 säädetyn tai sen asemesta AETR-sopimuksessa määrätyn suojan tason varmistamista. Työaika on keskeytettävä vähintään 30 minuutin mittaisella tauolla, jos kokonaistyöaika on vähintään kuusi ja enintään yhdeksän tuntia, ja vähintään 45 minuutin tauolla, jos kokonaistyöaika on pitempi kuin yhdeksän tuntia. Tauot voidaan jakaa vähintään 15 minuutin pituisiksi erillisiksi jaksoiksi.

Lepoaika

Tässä direktiivissä oppisopimuskoulutuksessa olevia ja harjoittelijoita koskevat samat lepoaikaa koskevat asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännökset tai sen asemesta AETR-sopimuksen määräykset kuin muita liikkuvia työntekijöitä.

Yötyö

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että yötyötä tehtäessä päivittäinen työaika on enintään kymmenen tuntia kullakin 24 tunnin ajanjaksolla. Lisäksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että yötyö korvataan kansallisten säännösten, työehtosopimusten, työmarkkinaosapuolten välisten sopimusten ja/tai kansallisen käytännön mukaisesti edellyttäen, että tällainen korvaaminen ei ole omiaan vaarantamaan liikenneturvallisuutta.

Viimeistään 23 päivänä maaliskuuta 2007 komissio arvioi direktiivin 13 artiklan 2 kohdan mukaisesti laatimansa selvityksen puitteissa tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen säännösten vaikutuksia. Komissio liittää tarvittaessa kyseiseen selvitykseen aiheelliset ehdotukset.

Komissio esittää ammattikuljettajien, mukaan lukien yötyötä tekevät, koulutukseen liittyviä säännöksiä koskevan direktiiviehdotuksen, jossa määritellään koulutuksen yleiset periaatteet.

Poikkeukset

Poikkeuksia viikoittaiseen enimmäistyöaikaan ja yötyöhön voidaan myöntää objektiivisista tai teknisistä tai työn järjestelyyn liittyvistä syistä työehtosopimuksin, työmarkkinaosapuolten välisin sopimuksin tai, jos tämä ei ole mahdollista, lailla, asetuksella tai hallinnollisin määräyksin edellyttäen, että asianomaisten työnantajien ja työntekijöiden edustajia kuullaan ja että kaikkia työmarkkinaosapuolten asiaankuuluvia vuoropuhelun muotoja pyritään edistämään.

Mahdollisuus poiketa viikoittaisesta enimmäistyöajasta ei saa johtaa yli kuuden kuukauden tasoittumisjakson käyttöönottoon laskettaessa keskimääräistä 48 tunnin viikoittaista enimmäistyöaikaa.

Kirjanpito

Jäsenvaltioiden on huolehdittava, että maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työaika kirjataan, tämän kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2 artiklan 1 kohdan soveltamista. Kirjanpitoa on säilytettävä vähintään kahden vuoden ajan kyseessä olevan ajanjakson päättymisestä. Työnantajat vastaavat liikkuvien

työntekijöiden työajan kirjaamisesta. Työnantajan on pyynnöstä annettava liikkuville työntekijöille jäljennös työaikakirjanpidosta.

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on määriteltävä seuraamusjärjestelmä, jota sovelletaan jos tämän direktiivin nojalla annettuja kansallisia säännöksiä rikotaan, ja varmistettava tarvittavin toimenpitein, että seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Neuvottelut kolmansien maiden kanssa

Jotta tämän direktiivin säännöksiä vastaavia sääntöjä sovellettaisiin yhteisön ulkopuolisiin maihin sijoittautuneiden yritysten palveluksessa oleviin liikkuviin työntekijöihin, yhteisö aloittaa heti tämän direktiivin voimaantultua neuvottelut asianomaisten kolmansien maiden kanssa.

Loppumääräykset

Jäsenvaltioiden on annettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 23 päivänä maaliskuuta 2005 tai varmistettava, että työmarkkinaosapuolet ovat kyseiseen päivään mennessä toteuttaneet sopimuksin tarpeelliset järjestelyt samalla kun jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteet, joiden avulla ne voivat koko ajan taata tässä direktiivissä säädettyjen tavoitteiden saavuttamisen.

Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tavaroiden lähettäjät, rahdin huolitsijat, hankkijat, alihankkijat ja liikkuvia työntekijöitä käyttävät yritykset noudattavat tämän direktiivin asiaa koskevia säännöksiä.

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajokorteista, KOM(2003) 621

Tässä yhteydessä on referoitu valtioneuvoston kirjelmää Eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (ajokorttidirektiivi), joka on päivätty 5.2.2004 sekä direktiiviehdotusta, joka on päivätty 21.10.2003.

Euroopan yhteisöjen komissio antoi 21.10.2003 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajokorteista. Direktiivissä tehtyjen ehdotusten tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen, vapaan liikkuvuuden edistäminen ja ajokortin väärentämismahdollisuuksien vähentäminen. Seuraavassa käsitellään direktiiviehdotusta siltä osin kuin sen voidaan katsoa liittyvän tavaraliikenteen kuljetusten tilaus- ja laatujärjestelmiin.

Ehdotuksessa ajokorttidirektiivin ja ammattikuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta jo annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY vaatimukset yhteen sovitettaisiin ja portaittaisen ajoluvan periaate otettaisiin käyttöön myös niiden kuorma- ja linja-auton kuljettajien osalta, jotka eivät kuulu em. ammattikuljettajia koskevan direktiivin soveltamisalaan.

Ajokortin vaativimpiin ja raskaimpiin luokkiin saisi vasta korkeammalla iällä. Kuorma-auton (C-luokka) ajokortille se merkitsisi 21 ja linja-auton (D-luokka) ajokortille 24 vuoden ikää. Erillisen ammattipätevyyden hankkimalla ikärajoja voitaisiin alentaa (vrt. direktiivi 2003/59/EY maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta). Portaittaisella järjestelmällä pyrittäisiin C1- ja D1-luokan ajokorttien suosion lisäämiseen. Kevyen kuorma-auton (C1) ajokortti olisi suoritettavissa 18-vuotiaana, vastaavasti linja-auton D1-luokan ajokortti olisi suoritettavissa 21-vuotiaana.

Ajokortit olisi määräajoin uudistettava. Uudistaminen koskisi ensisijaisesti voimaantulon jälkeen annettavia kortteja, mutta sitä sovellettaisiin myös aiemmin myönnettyihin ajokortteihin niiden voimassaoloajan päättyessä tai annettaessa uusi kortti varastetun tai hävinneen tilalle. Ajokorttien uudistamisväli määräytyisi ajokortin luokan ja kortinhaltijan iän perusteella. Kuorma- ja linja-auton kuljettamiseen oikeuttava kortti uudistettaisiin viiden vuoden välein ja 65 vuoden jälkeen vuoden välein. Uudistamisen yhteydessä olisi aina vaadittava lääkärintodistus.

Valtioneuvoston kirjelmässä eduskunnalle todetaan seuraavaa: ”Ehdotuksella lisätään olennaisesti raskaan kaluston kuljettajien

terveydentilan seurantaa ja edistetään näin heidän edellytyksiään ammattikuljettajana toimimiseen. Terveydentilaa koskevien selvitysten tai muiden ajokyvyn selvittämiseen liittyvien lisäselvitysten yhdistäminen ajokortin uudistamiseen yhtenäistyvien voimassaoloaikojen mukaisesti selkeyttää käytäntöjä ja tehostaa ajokykyisyyden valvontaa saattaessaan kaikki ajokortin haltijat yhdenvertaiseen asemaan ajokortin myöntäneestä jäsenvaltiosta riippumatta. Vaikka raskaan kaluston kuljettajien terveydentilan määräaikaisseurantaa on pidettävä merkityksellisenä liikenneturvallisuuden kannalta, tarkastusten vaatimista ehdotetulla tiheydellä pidetään ylimitoitettuna niiden avulla saavutettavaan liikenneturvallisuushyötyyn nähden.”

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta

Tässä yhteydessä on referoitu Euroopan unionin virallista lehteä L226/6 10.9.2003.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/59/EY sovelletaan kuljetustoimintaan, jota suorittavat

- jäsenvaltion kansalaiset
- kolmannen maan kansalaiset, joilla on jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhde tai joita jäsenvaltioon sijoittautunut yritys käyttää

Direktiivi koskee kuljettajia, jotka suorittavat maantiekuljetuksia yhteisössä seuraavanlaisilla ajoneuvoilla:

- Ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan direktiivin 91/439/ETY mukainen luokkaan C1, C1+E, C tai C+E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti
- Ajoneuvot, joiden kuljettamiseen vaaditaan direktiivin 91/439/ETY mukainen luokkaan D1, D1+E, D tai D+E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti.

Direktiiviä ei sovelleta kuljettajiin, jotka kuljettavat ajoneuvoja

- joiden suurin sallittu nopeus on 45 km/h
- jotka ovat asevoimien, pelastuspalvelun, palontorjuntaviranomaisten ja yleisestä järjestyksestä vastaavien viranomaisten käytössä tai hallinnassa
- joilla tehdään tietestejä teknisiä parannuksia, korjausta tai huoltoa varten ja jotka ovat uusia tai muunnettuja ajoneuvoja, joita ei ole vielä otettu liikenteeseen
- joita käytetään hätätilanteissa tai jotka on määrätty pelastustarkoituksiin
- joita käytetään ajo-opetuksessa ajokortin tai 6 artiklassa ja 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ammattitaitoa osoittavan todistuksen (CAP) saamiseksi
- joita käytetään muihin kuin kaupallisiin henkilö- tai tavarakuljetuksiin yksityiskäytössä
- joilla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita, joita ajoneuvon kuljettaja käyttää ammattiaan harjoittaessaan. Tämän poikkeuksen edellytyksenä on, että ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätoimi.

Edellä määritellyn kuljetustoiminnan harjoittamisen ehtona on velvoite hankkia perustason ammattipätevyys ja osallistua jatkokoulutukseen. Tämän vuoksi jäsenvaltioilla on oltava järjestelmä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi sekä jatkokoulutusjärjestelmä.

Perustason ammattitaito

Perustason ammattitaidon hankkimisjärjestelmäksi jäsenvaltioilla on kaksi vaihtoehtoa:

- sekä opetukseen osallistuminen että kokeen suorittaminen
- pelkkien kokeiden suorittaminen

Ammattipätevyyttä ja koulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset esitetään direktiivin liitteessä 1. Siinä todetaan, että koulutuksen vähimmäistasona pidetään päätöksen 85/368/ETY liitteessä 1 säädetyn koulutustasojärjestelmän 2 tasoa eli oppivelvollisuuskoulutusta, jota on täydennetty ammatillisella koulutuksella. Yleisesti todetaan, että kuljettajan ammattiin pyrkivällä on oltava sellaiset tiedot ja käytännön taidot, että he kykenevät ajamaan turvallisesti kyseisen ajokorttiluokan ajoneuvoja.

Koulutuksen tavoitteita tarkastellaan kolmen pääotsakkeen alla:

- turvallisuussääntöihin perustuvan järkevän ajokäyttäytymisen parantaminen
- säännöstön soveltaminen
- terveys, tie- ja ympäristöturvallisuus, palvelu ja logistiikka

Turvallisuussääntöihin perustuvan järkevän ajokäyttäytymisen parantamisen osalta tavoitteena on

- Tuntea voimansiirron ominaisuudet sen käytön optimoimiseksi. Yksityiskohtina tässä yhteydessä on mainittu vääntömomenttiin, tehoon ja moottorin ominaiskulutukseen liittyvät käyrät, käyntinopeusmittarin optimikäyttö ja vaihteiston välityssuhteeseen liittyvien kaavioiden tuntemus.
- Tuntea hallintalaitteiden tekniset ominaisuudet ja toiminta ajoneuvon hallitsemiseksi, kulumisen minimoimiseksi ja toimintahäiriöiden ennaltaehkäisemiseksi. Yksityiskohtina tässä yhteydessä on mainittu paineöljykäyttöisten jarrupiirien erityisominaisuudet, jarrujen ja hidastinten käyttörajoitukset, jarrujen ja hidastimen yhteiskäyttö, nopeuden ja vaihteiston välityssuhteen yhteyden parantaminen, ajoneuvon inertian hyödyntäminen, hidastus- ja jarrutuskeinojen käyttö alamäessä sekä erilaisten toimenpiteet toimintahäiriöiden varalle.
- Osata optimoida polttoaineen käyttö.

- Ajokorttien C, C+E, C1 ja C1+E osalta lisäksi osata kuormittaa ajoneuvo turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti. Yksityiskohtina tässä yhteydessä on mainittu ajoneuvoihin liikkeessä vaikuttavat voimat, vaihteiston välityssuhteiden käyttö ajoneuvon kuorman ja tieprofiilin mukaan, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän hyötykuorman määrittäminen, hyötytilavuuden määrittäminen, kuormituksen jakautuminen, akselin ylikuormituksen seuraukset, ajoneuvon vakaus ja painopiste sekä pakkausten ja kuormalavojen tyypit. Lisäksi tässä yhteydessä on mainittu tärkeimmät lukitusta edellyttävät tavaraluokat, kiilaus- ja lukitusmenetelmät, lukitushihnojen käyttö, lukituslaitteiden tarkistus, käsittelylaitteiden käyttö sekä suojapeitteiden asettaminen ja poistaminen.
- Ajokorttien D, D+E, D1 ja D1+E osalta lisäksi pystyä huolehtimaan matkustajien turvallisuudesta ja mukavuudesta ja osata kuormittaa ajoneuvo turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti. Yksityiskohtina matkustajien turvallisuuden ja mukavuuden osalta tässä yhteydessä on mainittu pitkittäisten ja poikittaisten liikkeiden hallinta, tienkäytön jakaminen, sijainti ajoradalla, pehmeä jarrutus, akselinylityksen hallinta, erityisinfrastruktuurien käyttö (julkiset alueet, erikoiskaistat), turvallisen ajamisen ja kuljettajan muiden tehtävien välisten ristiriitojen ratkaiseminen, vuorovaikutus matkustajien kanssa, tiettyjen matkustajaryhmien kuljettamiseen liittyvät erityispiirteet (vammaiset, lapset). Ajoneuvon kuormittamisen turvallisuussääntöjen mukaisesti osalta on mainittu ajoneuvoihin liikkeessä vaikuttavat voimat, vaihteiston välityssuhteiden käyttö ajoneuvon kuorman ja tieprofiilin mukaan, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän hyötykuorman määrittäminen, kuormituksen jakautuminen, akselin ylikuormituksen seuraukset, ajoneuvon vakaus sekä painopiste.

Säännöstön soveltamisen osalta tavoitteena on

- Tuntea tieliikenteen sosiaalinen ympäristö ja siihen liittyvä säännöstö mm. kuljetusalan enimmäistyöajat asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 periaatteet, soveltaminen ja seuraukset, seuraamukset ajopiirturin käyttämättä jättämisestä, virheellisestä käytöstä tai väärentämisestä.
- Ajokorttien C, C+E, C1 ja C1+E osalta lisäksi tuntea tavarankuljetusta koskeva säännöstö. Yksityiskohtina tässä yhteydessä on mainittu kuljetusluvat, tavarankuljetusta koskevien vakiosopimusten velvoitteet, kuljetussopimukseen kuuluvien asiakirjojen laadinta, kansainväliset kuljetusluvat, tavaran kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CMR-sopimuksen) velvoitteet, kansainvälisen

rahtikirjan laadinta, rajanylitys, huolitsijat sekä tavaroiden mukana olevat erityisasiakirjat.

- Ajokorttien D, D+E, D1 ja D1+E osalta lisäksi tuntea matkustajien kuljetusta koskeva säännöstö. Yksityiskohtina tässä yhteydessä on mainittu erityisryhmien kuljettaminen, bussien turvalaitteet, turvavyöt ja ajoneuvon kuormitus.

Terveyden, tie- ja ympäristöturvallisuuden, palvelun ja logistiikan osalta tavoitteena on

- Tiedostaa liikenteeseen ja työtapaturmiin liittyvät riskit. Yksityiskohtina tässä yhteydessä on mainittu kuljetusalan työtapaturmien tyypit, tieliikenteen onnettomuustilastot, raskaiden ajoneuvojen ja linja-autojen osallisuus onnettomuuksiin, inhimilliset sekä aineelliset ja taloudelliset seuraukset.
- Pystyä ennalta ehkäisemään rikollisuus ja salamatkustajien kuljetus. Yksityiskohtina tässä yhteydessä on mainittu yleinen informaatio, seuraukset kuljettajien kannalta, torjuntatoimenpiteet, tehtävät tarkistukset, kuljettajien vastuuseen liittyvä lainsäädäntö.
- Pystyä ennalta ehkäisemään fyysiset riskit. Yksityiskohtina tässä yhteydessä on mainittu ergonomiaperiaatteet, riskialttiit liikkeet ja asennot, fyysinen kunto, käsittelyharjoitukset sekä henkilökohtaiset suojavarusteet.
- Tiedostaa fyysisen ja henkisen suorituskyvyn merkitys. Yksityiskohtina tässä yhteydessä on mainittu terveellisen ja tasapainoisen ruokavalion periaatteet, alkoholin vaikutukset, lääkkeet ja muut käyttäytymiseen vaikuttavat aineet, väsymyksen ja stressin oireet, syyt ja vaikutukset sekä työn ja levon perusrytmin keskeinen merkitys.
- Kyetä arvioimaan hätätilanteita. Yksityiskohtina tässä yhteydessä on mainittu tilanteen pahenemisen estäminen, avun kutsuminen paikalle, loukkaantuneiden auttaminen ja ensiavun antaminen, toimenpiteet tulipalon varalta, raskaan tavaraliikenteen ajoneuvossa olevien tai bussimatkustajien evakuoiminen, kaikkien matkustajien turvallisuudesta huolehtiminen, väkivaltatilanteessa toiminen sekä vahinkoilmoituksen laadinnan pääperiaatteet.
- Osata käyttäytyä yrityksen imagoa tukevalla tavalla. Yksityiskohtina tässä yhteydessä on mainittu kuljettajan työn laadun merkitys yritykselle, kuljettajan eri roolit, kuljettajan työssään kohtaamat henkilöt, ajoneuvon kunnossapito, työn organisointi sekä riidan seuraukset kaupallisella ja taloudellisella tasolla.
- Ajokorttien C, C+E, C1 ja C1+E osalta lisäksi tuntea tavarakuljetusten taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä.
- Ajokorttien D, D+E, D1 ja D1+E osalta lisäksi tuntea matkustajakuljetusten taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä.

Perustason ammattipätevyyden hankkimiseen opetukseen osallistumisen ja kokeen suorittamisen käsittävän vaihtoehdon kautta sisältyy opetusta kaikissa edellä luetelluissa oppiaineissa. Tämän perustason ammattipätevyyteen liittyvän koulutustason keston on oltava 280 tuntia. Kunkin kuljettajan on saatava vähintään 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla. Koulutuksen jälkeen jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset teettävät tai niiden nimeämä yksikkö teettää kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Koe sisältää vähintään yhden kysymyksen edellä esitetyn oppiaineluettelon jokaista tavoitetta kohti.

Pelkkien kokeiden suorittamisen kautta ammattipätevyyden hankkimiseksi jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tai niiden nimeämät yksiköt järjestävät teoria- ja käytännön kokeet tarkistaakseen, että kuljettajan ammattiin pyrkivien tietojen taso vastaa vaadittua tasoa kaikkien siinä esitettyjen tavoitteiden ja aineiden osalta. Teoriakoe koostuu vähintään kahdesta osasta joista toisessa on kysymykset joko monivalintatehtävänä tai suoraan vastattavina kysymyksinä tai näiden kahden yhdistelmänä ja toisessa tilanteiden tarkastelu. Teoriakokeen vähimmäiskeston on oltava 4 tuntia. Käytännön koe koostuu ajokokeesta ja käytännön kokeesta. Ajokokeen vähimmäiskesto on 90 minuuttia. Sen tarkoituksena on arvioida edistymistä turvallisuussääntöihin perustuvassa järkevässä ajokäyttäytymisessä. Käytännön kokeessa testataan vähintään kykyä optimoida polttoaineen käyttö, ajoneuvon kuormaustaidot, matkustajien turvallisuudesta ja mukavuudesta huolehtiminen, rikollisuuden ja salamatkustajien ennalta ehkäiseminen, fyysisten riskien ennalta ehkäiseminen ja kyky arvioida hätätilanteita. Käytännön kokeen vähimmäiskeston on 30 minuuttia.

Jäsenvaltio voi sallia kuljettajan kuljettavan ajoneuvoa alueellaan ennen kuin hänelle on annettu ammattitaitoa osoittava todistus (CAP), jos hän suorittaa ammatillista koulutusta, joka kestää vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta. Ammatillisen koulutuksen puitteissa voidaan em. kokeet suorittaa vaiheittain.

Pakollisen perustason ammattipätevyyden hankkimisesta vapautetaan kuljettajat, joilla on

- Luokkaan D1, D1+E, D tai D+E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti, joka on myönnetty viimeistään kahden vuoden kuluttua päivästä, jona tämä direktiivin on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä (10.9.2006).
- Luokkaan C1, C1+E, C, C+E kuuluva tai vastaavaksi tunnustettu ajokortti, joka on myönnetty viimeistään kolmen vuoden kuluttua päivästä, jona tämä direktiivin on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä (10.9.2006).

Jatkokoulutus

Jatkokoulutukseen kuuluu pakollinen opetuksen seuraaminen, jonka päätteeksi annetaan todistus. Koulutuksen järjestää hyväksytty koulutuskeskus. Jatkokoulutuksen keston on oltava 35 tuntia joka viides vuosi, ja se järjestetään jaksoissa, joiden kunkin kesto on vähintään 7 tuntia. Osa jatkokoulutuksesta voidaan toteuttaa korkeatasoisissa simulaattoreissa.

Pakollisesta perustason ammattipätevyyden hankkimisesta vapautetut kuljettajat osallistuvat ensimmäiseen jatkokoulutukseen viiden vuoden kuluessa siitä, kun jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säädöksiä. Luokkiin

- D1, D1+E, D tai D+E kuuluvien ajoneuvojen osalta säädöksiä on sovellettava 10.9.2008
- C1, C1+E, C tai C+E kuuluvien ajoneuvojen osalta säädöksiä on sovellettava 10.9.2009

Jäsenvaltiot määräävät yksityiskohtaisemman soveltamisaikataulun ja ne voivat lyhentää tai pidentää aikaa enintään kahdella vuodella.

Perustason ammattipätevyys nopeutetusti

Jäsenvaltiot voivat myös säätää järjestelmästä perustason ammattipätevyyden hankkimiseksi nopeutetusti. Perustason ammattipätevyyden hankkiminen nopeutetusti edellyttää opetusta kaikissa edellä kuvatuissa perustason ammattipätevyyden oppiaineissa ja sen keston on oltava 140 tuntia. Kunkin kuljettajan on saatava vähintään 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla. Koulutuksen jälkeen jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset teettävät tai niiden nimeämä yksikkö teettää kuljettajalla kirjallisen tai suullisen kokeen. Koe sisältää vähintään yhden kysymyksen jokaista oppiaineluettelon tavoitetta kohti.

Ikärajat

Direktiivin mukaan tavaraliikenteeseen tarkoitetun ajoneuvon kuljettaja voi kuljettaa 18 vuoden ikäisestä ajokorttiluokkiin C ja C+E kuuluvia ajoneuvoja, mikäli hänellä on todistus 280 tunnin pituisen opetuksen ja siihen kuuluvan kokeen suorittamisesta tai vastaava teorian ja käytännön osaaminen pelkästään kokeen perusteella.

Mikäli kuljettaja on hankkinut perustason ammattipätevyyden nopeutetusti, hän saa 18 vuoden ikäisestä kuljettaa ajokorttiluokkien C1 ja C1+E ajoneuvoja ja 21 vuoden ikäisestä ajokorttiluokkien C ja C+E ajoneuvoja.

Matkustajaliikenteeseen tarkoitetun ajoneuvon kuljettaja voi kuljettaa 21 vuoden ikäisestä ajokorttiluokkiin D ja D+E kuuluvia

ajoneuvoja, joita käytetään henkilökuljetuksiin säännöllisillä enintään 50 km pituisilla reiteillä, ja ajokorttiluokkiin D1 ja D1+E kuuluvia ajoneuvoja edellyttäen, että hänellä on nopeutetusti hankittu perustason ammattipätevyys. Jäsenvaltiot voivat sallia johonkin yllä mainittuun luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajaa tällaista ajoneuvoa alueellaan 18 vuoden ikäisestä edellyttäen, että hänellä on todistus 280 tunnin pituisen opetuksen ja siihen kuuluvan kokeen suorittamisesta tai vastaava teorian ja käytännön osaaminen pelkästään kokeen perusteella.

Matkustajaliikenteeseen tarkoitetun ajoneuvon kuljettaja voi kuljettaa 21 vuoden ikäisestä ajokorttiluokkiin D ja D+E kuuluvia ajoneuvoja ilman em. rajoituksia mikäli hänellä on todistus 280 tunnin pituisen opetuksen ja siihen kuuluvan kokeen suorittamisesta tai vastaava teorian ja käytännön osaaminen pelkästään kokeen perusteella. Jäsenvaltiot voivat sallia johonkin yllä mainittuun luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajaa tällaista ajoneuvoa alueellaan 20 vuoden ikäisestä edellyttäen, että hänellä on todistus 280 tunnin pituisen opetuksen ja siihen kuuluvan kokeen suorittamisesta tai vastaava teorian ja käytännön osaaminen pelkästään kokeen perusteella. Tätä ikää voidaan alentaa 18 vuoteen, jos kuljettaja kuljettaa kyseisiä ajoneuvoja ilman matkustajia.

Mikäli kuljettaja on hankkinut perustason ammattipätevyyden nopeutetusti, hän saa 23 vuoden ikäisestä kuljettaa ajokorttiluokan D ja D+E ajoneuvoja.

Direktiivin käyttöönotto

Jäsenvaltioiden on saatettava voimaan tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset ennen 10.9.2006 ja sovellettava niitä

- Luokkiin D1, D1+E, D, D+E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittavan perustason ammattipätevyyden osalta 10.9.2008
- Luokkiin C1, C1+E, C, C+E kuuluvien ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittavan perustason ammattipätevyyden osalta 10.9.2009.

Yhteyshenkilöt yrityksissä

1. Ekdahl, Jonas (DHL Express, Sweden) AB
2. Frenzel, Johannes (ADR-Transport AB)
3. Heino, Pekka (Tyvi Oy)
4. Huotari, Arja (DHL)
5. Häyrynen, Hannu (ADR Haanpää)
6. Kataja, Jukka (Fortum)
7. Kupiainen, Raimo (UPK)
8. Kääriäinen, Tuomo (UPK)
9. Nikkilä, Veli (ADR Haanpää)
10. Ojaniemi, Henry (Fortum)
11. Partanen, Kauko (Inex Partners Oy)
12. Peltonen, Kim (DHL)
13. Pulla, Pentti (Tyvi Oy)
14. Räty, Asko (Stora Enso Oyj)
15. Salmi, Harri (Tyvi Oy)
16. Sarkkinen, Vesa (Stora Enso Oyj)
17. Takki, Jari Inex Partners Oy
18. Tyvi, Heikki (Tyvi Oy)
19. Tyvi, Tomi (Tyvi Oy)
20. Yliuntinen, Timo (ADR Haanpää)