



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
VASA YRKESHÖGSKOLA
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Tiina Maria Katariina Kauppila

PEREHDYTY SOPAS KULJETUSALAN YRITTÄJILLE JA TYÖNTEKIJÖILLE

Liiketalous ja matkailu
2009

VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU

Liiketalouden koulutusohjelma

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Tiina Kauppila
Opinnäytetyön nimi	Perehdytysopas kuljetusalan yrittäjille ja työntekijöille
Vuosi	2009
Kieli	suomi
Sivumäärä	53 + 5 liitettä
Ohjaaja	Tuula Hartman

Kuljetusalan säännökset ja määräykset muuttuvat jatkuvasti. Opinnäytetyön tavoitteena on ollut selvittää tämänhetkistä lainsäädäntöä ja muuta kuljetusyrittäjien ja työntekijöiden kannalta tarpeellista tietoa.

Työssä on käytetty paljon lainsäädäntöä, Internet-lähteitä sekä yhtä haastattelua. Menetelmänä on ollut selvittää mahdollisimman tarkasti jokainen aihealue tutkimalla erilaista ja laajaa lähdeaineistoa.

Työ on selkeä tietopaketti kaikille alan yrittäjille, työntekijöille sekä muille alasta kiinnostuneille. Opinnäytetyötä voi käyttää työelämässä siltä osin, kuin tiedot pysyvät ajan tasalla.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	2
ABSTRACT	3
1. JOHDANTO	6
2. KULJETUSYRITYKSEN ALOITTAMINEN	8
2.1.1 Toiminimi.....	8
2.1.2 Avoin yhtiö ja kommandiittiyhtiö.....	9
2.1.3 Osakeyhtiö	9
2.2 Lupa-asiat	10
2.3 Vakuutukset	11
2.4 Tavaraliikenteen yrittäjäkoulutus.....	13
2.5 Ammattipätevyys	13
2.5.1 Ajokorttiluokat	14
3. TYÖSUHDE	16
3.1 Työehtosopimus	16
3.2 Työsopimus	16
3.3 Työnantajan velvollisuudet	16
3.4 Työntekijän velvollisuudet.....	18
3.5 Palkka.....	19
3.6 Työsuhteen päätyminen	22
4. TYÖAIKA	24
4.1 Ajo- ja lepoaika.....	24
4.2 Ajopiirturi.....	27
4.3 Piirturitietojen säilytys	27
5. KUORMAAMINEN, VASTUU JA ASIAKIRJAT	29
5.1 Ylikuorma	30

5.2	Rahdinkuljettajan vastuu.....	30
5.3	Asiakirjat.....	32
5.3.1	Ajossa mukana pidettävät asiakirjat.....	34
6.	AJONEUVOT.....	35
6.1	Ajoneuvoluokat.....	35
6.2	Ajoneuvon rakenne.....	35
6.3	Kuormakori.....	38
6.4	Nopeudenrajoitin.....	38
6.5	Nosturit.....	39
6.6	Ajoneuvojen kaventaminen.....	39
6.7	Jälkiasennettavat taustapeilit.....	40
7.	ERIKOISKULJETUKSET.....	41
7.1	Vaarallisten aineiden kuljetus.....	43
7.2	Eläinkuljetukset.....	45
8.	YHTEENVETO.....	47
	LÄHDELUETTELO.....	48
	LIITELUETTELO.....	53

1. JOHDANTO

Kuljetusala kehittyy ja sitä koskevat säännökset muuttuvat jatkuvasti. Suurin vaikutus muuttuviin säädöksiin on Euroopan unionilla. Jäsenmaiden lainsäädäntöä muutetaan koko ajan vastaamaan EU:n vaatimuksia. Erityisesti viime vuosina kuljetusalalle on tullut useita muutoksia, jotka vaikuttavat jokaisen alalla toimivan työhön. Aihe on mielestäni hyvin ajankohtainen, vaikka talouden taantuma onkin ajanut kuljetusyrittäjät ahtaalle. Raskasta liikennettä tarvitaan kuitenkin aina, joten uusia yrittäjiä ja työntekijöitä tarvitaan koko ajan. Varsinkin nyt, kun suuret ikäluokat alkavat olla eläkeiässä, tarvitaan uusia yrittäjiä ja kuljettajia.

Opinnäytetyössäni haluan selventää kuljetusalan niin uusille kuin vanhoillekin työntekijöille mahdollisimman tarkasti, mitä heidän tulisi tietää. Lisäksi tässä työssä pyrin huomioimaan asioita myös uuden yrittäjän kannalta. Alalla on paljon asioita, jotka eivät ole itsestäänselvyksiä, ja jotka tulee tietää esimerkiksi ennen yrittäjäksi ryhtymistä. Työni aiheen olen rajannut siten, että pääasiallisesti olen keskittynyt kuorma-autoalaan kattaen raskaan liikenteen. Linja-autoalan olen jättänyt vähemmälle huomiolle. Joihinkin aiheisiin kerään vain pienen lainsäädännöllisen informaation, sillä niihin aiheisiin yrittäjä joutuu kuitenkin perehtymään itse tarvittaessa tarkemmin.

Työn tavoite on tehdä selkeä tietopaketti kaikille alasta kiinnostuneille. Tutkimusongelmana voidaan pitää kysymystä; mitä kuljetusalan yrittäjän ja työntekijän tulee tietää? Opinnäytetyöhön käytetään lainsäädäntöä, lainvalmisteluasiakirjoja ja kirjallisuutta, koska kaikki alan toiminnot ovat laissa määriteltyjä. Lisäksi erilaiset ajoneuvoihin ja kuljetusalaan liittyvät Internet-sivut ovat hyödyllisiä. Käytän työssä myös esimerkkejä alan oikeustapauksista selventääkseni kuljetusalaan liittyviä rangaistuksia. Haastattelen työhön pitkän linjan kuljetusyrittäjää, jolla on vankka kokemus alasta yrittäjän ja kuljettajan näkökulmasta.

Työelämässä opinnäytetyötäni voidaan käyttää esimerkiksi siten, että uusi yrittäjä voi saada työstä hyödyllistä tietoa. Myös työntekijöille osoitettua tietoa on paljon, joka heidän on syytä tietää ennen työn aloitusta. Kuitenkin ala ja sitä koskevat säännökset muuttuvat jatkuvasti, joten yrittäjän tulee olla koko ajan selvillä kai-

kista muutoksista. Erilaiset työnantajayhdistykset ja edunvalvontajärjestöt kuitenkin tiedottavat jäseniään muutoksista ja pitävät yrittäjät muutoinkin ajan tasalla. Aloittavan yrittäjän kannattaa siis esimerkiksi ainakin informaation saamisen kannalta liittyä johonkin yhdistykseen. Myös työntekijän on hyvä muistaa liittyä ammattiliittoon, joka auttaa esimerkiksi työsuhdeasioissa. Näin yrittäjä ja työntekijä molemmat turvaavat työsuhteensa.

2. KULJETUSYRITYKSEN ALOITTAMINEN

Aloitettaessa kuljetusyritystä, tulee ensimmäiseksi valita yrityksen yhtiömuoto. Yritysmuodon valintaan vaikuttavat monet seikat. Valintaa tehtäessä tulisi kiinnittää huomiota ainakin toiminnan laajuuteen, yhtiömiesten lukumäärään, yrityksen pääoman tarpeeseen, yrittäjän ikään, voitonjakoon, yrityksen hallinointiin sekä verotuksellisiin eroihin yritysmuotojen välillä. Yksi tärkeä pohtimisen arvoinen seikka on vastuukysymys. Kuka vastaa yrityksen veloista? Osakeyhtiössä yrittäjä ei vastaa henkilökohtaisella omaisuudellaan yrityksen veloista, ellei yrittäjä ole osakeyhtiön vakuudeksi omaa omaisuuttaan pantannut. Muissa yritysmuodoissa viime kädessä kaikesta vastuussa on yrittäjä itse, myös henkilökohtaisella omaisuudellaan. (Siikarla 2003, 23–24.)

Toimialalla kuljetus ja varastointi yhtiömuotojakauma vuonna 2007 oli seuraavanlainen:

Avoin yhtiö	751 kappaletta
Kommandiittiyhtiö	2402 kappaletta
Osakeyhtiö	6747 kappaletta
Osuuskunta	25 kappaletta

Kuva 1. Kuljetusalan yhtiömuotojakauma (Tilastokeskus 2009, www)

2.1.1 Toiminimi

Toiminimi on yritysmuodoista yksinkertaisin. Tässä yritysmuodossa yrittäjä omistaa kaiken liikeomaisuutensa henkilökohtaisesti samoin kuin yksityisomaisuutensa. Yksityisomaisuudesta yrittäjä ei ole kirjanpitovelvollinen, mutta se on pidettävä erillään liikeomaisuudesta, josta yrittäjän on pidettävä kirjanpitoa. Mikäli yritys toimii tuottoisasti, voi toiminimi olla kannattamaton jo siksi, että verosuunnittelu yksityisessä toiminimessä on vaikeaa. (Siikarla 2006, 17.)

2.1.2 Avoin yhtiö ja kommandiittiyhtiö

Avoin yhtiö on yksityisestä toiminimestä seuraava yhtiömuoto. Avoimessa yhtiössä sekä kommandiittiyhtiössä yhtiömiehiä on oltava vähintään kaksi. Kuitenkin yhden vuoden ajan, eli tilapäisesti, riittää yksi yhtiömies. Yhtiömiehet voivat olla luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä eli muita yhtiöitä. Näiden yritysmuotojen toiminnan perustana on yhtiösopimus, joka voi olla kirjallinen, suullinen tai hiljaisesti yhdessä sovittu. Toivottavaa kuitenkin on, että sopimus tehdään aina kirjallisesti. Jotta yhtiö voidaan merkitä kaupparekisteriin, tulee sen tavoitteena olla tuloksellisen toiminnan harjoittaminen. (Siikarla 2003, 26–28.)

Avoimessa yhtiössä vastuunjako ei perustu siihen, paljonko yhtiömies yrityksestä omistaa. Vastuunalaiset yhtiömiehet vastaavat yhtiön veloista kuin omistaan. Kommandiittiyhtiössä on oltava ainakin yksi vastuunalainen yhtiömies, joka vastaa kaikista veloista kuin omistaan. Jos kommandiittiyhtiössä on äänettämiä yhtiömiehiä, riippuu heidän vastuunsa heidän sijoituspanoksestaan yritykseen. Äänettömät yhtiömiehet eivät siis voi menettää yhtään enempää kuin ovat yhtiöön sijoittaneet. Vastuunalainen yhtiömies voi kuitenkin menettää myös henkilökoh- taista omaisuuttaan. (Siikarla 2003, 28–30.)

Kun vastuunalainen yhtiömies haluaa myydä tai muutoin erota yhtiöstä, jatkuu hänen vastuunsa yrityksen veloista siihen saakka, kunnes yhtiösopimuksen muutos on merkitty kaupparekisteriin. Näin ollen yritystä myytäessä kannattaa kaupparekisteri-ilmoitus tehdä mahdollisimman pian, sekä ilmoittaa yrityksen sidosryhmille muutoksesta. Yksikään yhtiömies ei voi kuitenkaan tehdä muutosta yhtiösopimukseen ilman muiden yhtiömiesten suostumusta, eli näin ollen yhtiömies ei voi ilman muiden suostumusta edes erota yhtiöstä. (Siikarla 2003, 32–33, 41.)

2.1.3 Osakeyhtiö

Osakeyhtiön voi perustaa yksi tai useampi luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö yhdessä tai erikseen. Osakeyhtiöllä vähimmäispääoma on 2500 euroa ja julkisella osakeyhtiöllä 80 000 euroa. Osakeyhtiö perustetaan perustamissopimuksella, jonka kaikki osakkeenomistajat allekirjoittavat. Samalla kun perustamissopimus allekirjoitetaan, valitaan yhtiön johto. Perustamissopimuksessa tulee olla: sopimuksen

päiväys, osakkeenomistajat ja heidän merkitsemät osakkeet, osakkeiden merkintähinta, osakkeen maksuaika, yhtiön hallitus sekä tilintarkastajat. Perustamissopimuksen liitteenä tulee olla myös yhtiöjärjestys. (Siikarla 2006, 17–29.)

Osakeyhtiön toiminnan tarkoitus on tuottaa osakkeenomistajille voittoa. Päätökset yhtiössä tehdään enemmistöperiaatteella sekä yhdenvertaisuusperiaatteen mukaan. Näin ollen osakkeenomistajilla on päätösvalta, ja kaikilla yhtäläiset oikeudet päätöksiin. Mikäli hallitus päättää osingonjaosta, se perustuu aina viimeiseen tilinpäätökseen. Osingonjako voidaan siis tehdä kesken tilikauden, mutta ennen päätöksen tekemistä on tehtävä välitilinpäätös. (Siikarla 2006, 20–22, 233.)

2.2 Lupa-asiat

Ammattimaiseen tavarankuljetukseen, josta saadaan korvausta, tarvitaan liikennelupa. Tällaisia liikennelupia ovat esimerkiksi yhteisölupa, kotimaan liikennelupa tai liikennetraktorilupa. Yhteisölupa oikeuttaa luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen kotimaassa sekä ulkomailla, poikkeuksena Ahvenanmaa. Liikennelupaa ei tarvitse hakea, jos esimerkiksi tavarankuljetuksia suoritetaan ajoneuvolla, jonka kokonaismassa ei ylitä 2000 kiloa. (Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL 2009, www)

Liikennelupaa haetaan kirjallisesti hakijan kotipaikan lääninhallitukselta ja se myönnetään viideksi vuodeksi kerrallaan. Lupa on uusittava ennen viimeistä voimassaolopäivää. Mikäli liikenneluvan haltija jostain syystä ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä, lupaviranomainen eli lääninhallitus voi peruuttaa luvan määräajaksi tai kokonaan. Edellytykset liikenneluvan hakijalle ovat: hyvä maine, Ajoneuvohallintokeskuksen myöntämä todistus ammattitaidosta, oikeustoimikelpoisuus sekä vakavaraisuus. Vakavaraisuudella tarkoitetaan sitä, että henkilö kykenee asianmukaisesti vastaamaan velvoitteistaan sekä hänellä on riittävät taloudelliset varat liikenteen aloittamiseen ja sen hoitamiseen. (Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä, 13§)

Kansainvälisiä kuljetuksia harjoittavan tulee hakea yhteisöluvan lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön myöntämä kuljetuslupa, mikäli ulkomailla tai Suomessa rekisteröity kuorma-auto ja raskas perävaunu on vuokrattu ulkomaille. Tavarankuljetus-

kuljetuksia harjoitettaessa tulee ajoneuvossa olla mukana voimassa oleva liikennelupa, joka on tarvittaessa esitettävä viranomaisille. Mikäli asiakirjaa ei pystytä esittämään, viranomaisen voi keskeyttää kuljetuksen ja ottaa ajoneuvon rekisteriotteen ja -kilven haltuunsa. (Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä, 22§, 30§)

2.3 Vakuutukset

Kuljetusyriyten vakuutukset ovat lakisääteisiä tai vapaaehtoisia. Seuraavassa on esitelty ensin pakolliset vakuutukset koskien henkilöstöä ja irtainta omaisuutta sekä mahdollisia vapaaehtoisesti otettavia vakuutuksia:

Lakisääteiset vakuutukset:

Tapaturmavakuutus

Työnantaja on velvollinen vakuuttamaan työntekijänsä työtapaturman tai ammatitautin varalta. Vakuuttamisvelvollisuutta ei kuitenkaan ole, jos työntekijän työsäolopäiviä on alle 12. Työnantajien velvollisuutta vakuuttaa työntekijä valvoo asianomainen työsuojeluviranomainen. Tapaturmavakuutusmaksusta vastaa aina työnantaja, ja jos työnantajia on useita, he vastaavat siitä yhteisvastuullisesti. (Tapaturmavakuutuslaki 8§, 10§)

Työeläkevakuutus

Työnantajalla on velvollisuus järjestää ja kustantaa työntekijälleen eläketurva Suomessa tehdystä työstä. Työnantaja ilmoittaa työntekijöidensä nimet, henkilötunnukset sekä palkkatiedot, joiden mukaan maksettava työeläkevakuutusmaksu määräytyy. Työeläketurvan kustannuksiin osallistuu työnantajan lisäksi myös työntekijä. Työntekijän palkasta pidetään osuus, jonka työnantaja maksaa työeläkevakuutusyhtiölle. (Työntekijän eläkelaki, 1§, 144§, 152§.) Vuonna 2009 työntekijän eläkemaxuprosentit ovat 4,3 % alle 53-vuotiaille ja 5,4 % yli 53-vuotiaille työntekijöille. (Valtiokonttori 2009, www).

Liikennevakuutus

Liikennekäytössä olevalla moottoriajoneuvolla on oltava liikennevakuutus. Liikennevakuutus korvaa liikennevahingossa aiheutuneet henkilö- ja omaisuusvahingot. Ajoneuvon omistajalla on oikeus saada vaurioituneesta ajoneuvosta korvaus korjauskustannuksista tai ajoneuvon käypää arvoa vastaava korvaus, mikäli ajoneuvo on tuhoutunut korjauskelvottomaksi. Liikennevakuutus on yhden vakuutusmaksun perusteella voimassa kaikissa Euroopan talousalueen valtioissa. (Liikennevakuutuslaki, 1§, 6§, 15§.)

Vapaaehtoiset vakuutukset:

Autovakuutus

Autovakuutus on vakuutus moottoriajoneuvon vahingoittumisen varalta. Se korvaa korjauskustannukset ja muut taloudelliset menetykset, jotka ajoneuvon vaurioitumisesta aiheutuvat. Autovakuutuksen laajuus määräytyy vakuutusnottajan päätöksestä. Autovakuutukseen voi yhdistää esimerkiksi seuraavia esinevakuutuksia: vaunuvahinko-, hirvivahinko-, ilkivalta-, palo- ja varkausvakuutus. Lisäksi autovakuutukseen voi liittää autopalvelu-, oikeusturva- ja keskeytysvakuutuksen. (Hoppu, Hemmo, 2006, 369–379)

Oikeusturvavakuutus

Oikeusturvavakuutuksella turvataan tilanne, jossa vakuutusnottaja joutuu oikeudenkäyntiin tai ottamaan oikeudellisen avustajan oikeuksiensa puolustamiseksi. Oikeusturvavakuutus korvaa oikeudenkäyntikustannukset, avustajan ja asiamiehen palkkiot. Yleisimmin se käsittää riita-, rikos- ja hakemusasiat. Oikeusturvavakuutuksen voi myös liittää osaksi jotain toista vakuutusta, esimerkiksi autovakuutusta. (Hoppu, Hemmo 2006, 326–328)

Muita vapaaehtoisia vakuutuksia kuljetusalalla ovat esimerkiksi yrittäjien tapaturmavakuutus, tiekuljetusvakuutus, tavarankuljetusvakuutus, vastuuvakuutus ja keskeytysvakuutus. Nämä vakuutukset ovat vapaaehtoisia, mutta yrityksen kan-

nalta voivat olla vahingon sattuessa hyvinkin kannattavia ja rahaa säästäviä. (Kauppila 2009).

2.4 Tavaraliikenteen yrittäjäkoulutus

Kaupalliseen tavarankuljetukseen tiellä tarvittavan ammattipätevyyden saa Ajoneuvohallintokeskuksen järjestämästä yrittäjäkoulutuksesta. Yrittäjäkoulutuksen lopuksi järjestetään koetilaisuus, johon voi pyrkiä ilman kurssia osoittamalla riittävän työkokemuksen. Suoraan kokeeseen tulevalta edellytetään vähintään kahden vuoden kokemusta hallintoa, taloutta tai operatiivista toimintaa koskevissa kuljetusalan vastuullisissa työtehtävissä. Toinen vaihtoehto kokeeseen pääsyyn on suoritettu kaupallinen, hallinnollinen, tekninen tai kuljetusalan alempi korkeakoulututkinto tai muu erikoistutkinto sekä yhden vuoden työkokemus. (Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä, 10–12§.) Tavaraliikenteen yrittäjäkoulutus kestää 18 päivää, eli yhteensä 140 tuntia. (JAKK 2009, [www](#)).

2.5 Ammattipätevyys

Ammattipätevyys vaaditaan kaikilta tieliikenteen kuorma- ja linja-auton sekä hinnattavan ajoneuvon ajoneuvoyhdistelmän kuljettajilta. Kuljettajilta vaaditaan perustason ammattipätevyys, jonka ylläpitämiseksi järjestetään jatkokoulutuksia. Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta ja sitä voidaan jatkaa viisi vuotta kerrallaan jatkokoulutuksella. Ammattipätevyyskokeet suoritettuaan kuljettaja saa ammattipätevyyskortin tai ajokorttiin merkinnän saavutetusta ammattipätevyydestä. (Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä, 3§, 7§, 17§.)

Ammattipätevyyskoulutukseen sisältyy 35 tuntia, jotka voidaan jakaa 7 tunnin jaksoihin (Alapiha 2009). Ammattipätevyyden perustaso on suoritettava, mikäli kuljettajan vakinainen asuinpaikka on Suomessa, työskentelee Suomessa sijaitsevan yrityksen palveluksessa tai hänellä on Suomessa työlupa. (Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä, 16§). Perustason ammattipätevyys vaaditaan kuorma-autonkuljettajalta, jonka kuorma-auton ajo-oikeus on alkanut ennen 10.9.2009. Linja-auton kuljettajalta, jonka ajo-oikeus on alkanut ennen 10.9.2008, ei vaadita ammattipätevyyttä. Ammattipätevyys tulee olla suoritettuna 10.9.2014 (Alapiha 2009).

2.5.1 Ajokorttiluokat

A-luokka	<ul style="list-style-type: none"> ○ moottoripyörät niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen
A1-luokka	<ul style="list-style-type: none"> ○ moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus enintään 125 cm³ ja teho 11 kW, ○ invalidimoottoripyörät hinattavineen.
B-luokka	<ul style="list-style-type: none"> ○ henkilöautot, pakettiautot ja muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3500 kg, ja joissa kuljettajan lisäksi tilat max. 8 henkilölle. ○ ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetäjä kuuluu B-luokkaan ja hinattavan kokonaismassa max. 750 kg tai koko yhdistelmä 3500 kg.
C-luokka	<ul style="list-style-type: none"> ○ kuorma-autot ja muut ajoneuvot, jotka yli 3500 kg, tilat enintään 8 henkilölle ○ yhdistelmät, joiden vetäjä kuuluu C-luokkaan ja hinattava max.750 kg ○ liikennetraktorit hinattavineen
C1-luokka	<ul style="list-style-type: none"> ○ kuorma-autot ja muut ajoneuvot, joiden massa yli 3500 kg, mutta alle 7500 kg, kuljettajan lisäksi tilat 8 henkilölle ○ yhdistelmät, jossa vetäjä kuuluu C1-luokkaan ja hinattava alle 750 kg.
D-luokka	<ul style="list-style-type: none"> ○ linja-autot ja muut ajoneuvot, joissa kuljettajan lisäksi tilat yli 8 henkilölle

	<ul style="list-style-type: none"> ○ yhdistelmät kun hinattava max.750 kg
D1-luokka	<ul style="list-style-type: none"> ○ linja-autot ja muut ajoneuvot, joissa kuljettajan lisäksi tilat yli 8 henkilölle ja alle 16 henkilölle. ○ yhdistelmät, kun hinattava max.750 kg
E-luokka	<ul style="list-style-type: none"> ○ ajoneuvoyhdistelmä, joka ylittää muut luokat
M-luokka	<ul style="list-style-type: none"> ○ mopot ○ ei-pienitehoiset mopot tai kevyet nelipyörät
T-luokka	<ul style="list-style-type: none"> ○ traktorit, moottorityökoneet, moottorikelkat hinattavineen ○ ei liikennetraktorit

Kuva 2. Ajokorttiluokat (Ajokorttiasetus 5§.)

3. TYÖSUHDE

3.1 Työehtosopimus

Kuljetusalalla noudatetaan kuorma-autoalan työehtosopimusta. Kuorma-autoalan työehtosopimus 2008–2009 on voimassa 31.1.2010 saakka. Sitä sovelletaan alue- liikennettä ja ulko- ja kotimaan tavaraliikennettä harjoittavissa yrityksissä. Lisäksi sitä sovelletaan kuljetuskalustojen, pyöräkuormaajien, nosturi- ja pumppuautojen ja muiden erikoisautojen kuljettajiin. Kuorma-autoalan työehtosopimus koskee kaikkia Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n jäsenyrityksiä ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto ry:n jäseniä. (Kuorma-autoalan työehtosopimus 2008–2009, 1§, 3§, 34§.) Kuorma-autoalan työehtosopimuksessa on muutamia eroavaisuuksia työsopimuslain kanssa. Esimerkiksi irtisanomisajat ja koeaika ovat erimittaisia. Ensisijaisesti noudatetaan kuitenkin aina työehtosopimusta.

3.2 Työsopimus

Työsopimus on suositeltavaa tehdä kirjallisena (Liite 4). Se ei ole pakollista, mutta suullisesti tehty työsopimus on kummankin osapuolen pyynnöstä pystyttävä saattamaan myös kirjalliseen muotoon. Työsopimusta laadittaessa työnantajan on ilmoitettava lisäksi mahdollisesti vaadittavasta koeajasta, joka on kaksi kuukautta. (Kuorma-autoalan työehtosopimus 2008–2009, 6§.) Työsopimukseen on myös hyvä kirjata työsuhteen ehdot, jolloin työntekijä sitoutuu määrättyjä ehtoja noudattamaan.

3.3 Työnantajan velvollisuudet

Työnantajaa koskee ns. yleisvelvoite. Tämä tarkoittaa sitä, että työnantajan tulee toiminnallaan edistää työntekijöiden ja työnantajan välisiä suhteita. Näitä suhteita pystytään parantamaan muun muassa hyvällä työilmapiirillä. Työnantajalla on velvollisuus opastaa, perehdyttää ja kouluttaa työntekijät työtehtäviin sekä auttaa heidän urakehitystään. (Rautiainen, Äimälä, 2007, 56–60.)

Työnantajan tulee kohdella työntekijöitään tasapuolisesti perustuslain 6.2 § mukaan: *”Ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentien-*

lan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella.” Myös rikoslaissa on oma työsyRJintään liittyvä lainkohta: “Työnantaja tai tämän edustaja, joka työpaikasta ilmoittaessaan, työntekijää valitessaan tai palvelussuhteen aikana ilman painavaa, hyväksyttävää syytä asettaa työnhakijan tai työntekijän epäedulliseen asemaan rodun, kansallisen tai etnisen alkuperän, kansalaisuuden, ihonvärin, kielen, sukupuolen, iän, perhesuhteiden, sukupuolisen suuntautumisen tai terveydentilan taikka, uskonnon, yhteiskunnallisen mielipiteen, poliittisen tai ammatillisen toiminnan tai muun näihin rinnastettavan seikan perusteella, on tuomittava työsyRJinnästä sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.”(Rikoslaki, 47. luku 3§)

Työnantajalla on velvollisuus pitää huolta työntekijöiden työturvallisuudesta. Työnantajan tulee tunnistaa ja arvioida työpaikan vaaratekijät sekä pyrkiä niiden poistamiseen tai vähentämiseen. Työturvallisuutta täytyy tarkkailla jatkuvasti, varsinkin jos kyse on erityistä vaaraa aiheuttavasta työstä, kuten esimerkiksi ajoneuvonosturin kuljettaja. Työntekijä tulee mahdollisuuksien mukaan siirtää vähemmän vaaralliseen työhön, mikäli hän on raskaana. (Kuikko 2002, 34–55.)

Työsuojeluhallinto pitää rekisteriä työtapaturmista. Tämän tapaturmaselostusrekisterin mukaan esimerkiksi sanalla kuljetus löytyi 660 tapaturmaa. Useimmat niistä ovat tapahtuneet joko kuorman lastaus- tai purkutehtävissä. Hakusanoilla kuljettaja löytyi 1069 ja kuorma-auto 682 tapaturmaa. Ajoneuvoyhdistelmähakusanalla löytyi vain 53 tapausta. Ajoneuvoyhdistelmän ollessa mukana työtapaturmassa liittyy vahinkoon yleensä myös perävaunu. Tapaturmaselostusrekisterissä on listattu tapaturmia vuodesta 1987 lähtien. (Työsuojeluhallinto 2009, www.)

Työnantajan tulee huolehtia työntekijöidensä turvallisuudesta lisäksi järjestämällä heille mahdollisuus työterveyshuoltoon työpaikan kustannuksella. Palvelusopimuksen työterveyshuollosta voi tehdä hankkimalla palvelut terveyskeskukselta, järjestämällä terveyshuollon itse tai toisen yrityksen kanssa tai hankkia palvelut muulta yksiköltä tai henkilöltä. (Työterveyshuoltolaki, 4§, 7§)

3.4 Työntekijän velvollisuudet

Työntekijää koskee huolellisuus- ja uskollisuusvelvollisuus. Hänen on vältettävä ristiriitaista toimintaa työntekijäasemaansa kohtaan sekä esimerkiksi työnantajan julkista arvostelua. Työntekijä ei saa myöskään suunnitella tai harjoittaa kilpailevaa toimintaa. Liike- ja ammattisalaisuuksien paljastaminen on vastoin uskollisuus- ja lojaliteettivelvollisuutta, joka pätee myös vapaa-aikana. Työntekijän tulee tehdä työnsä huolellisesti noudattaen kaikkia työnantajan antamia ohjeita ja määräyksiä. (Rautiainen, Äimälä, 2007, 102–108.) Työntekijän tulee myös työssään ehdottomasti noudattaa lainsäädäntöä, esimerkiksi nopeusrajoituksia, työaikamääräyksiä sekä määräyksiä kuorman sidonnasta sekä ylikuormasta.

Työturvallisuutta koskien työntekijän on käytettävä hänelle määrättyjä suojavälineitä sekä noudatettava työssä vaadittavaa *huolellisuutta ja varovaisuutta*. Turvallisuuteen liittyen työntekijän on ilmoitettava työantajalle kaikista puutteista ja vioista mitä hän työssään havaitsee. (Rautiainen, Äimälä, 2007, 102–108.)

Oikeustapaus: Paperilastissa ollut ajoneuvoyhdistelmän perävaunu oli lähtenyt heittelehtimään liukkaalla tiellä, jolloin perävaunu oli liukunut vastaantulevalle kaistalle. Vastaan tullut linja-auto törmäsi ajoneuvoyhdistelmään. Onnettomuudessa kuoli 22 linja-auton matkustajaa ja kuljettaja sekä 14 loukkaantui vakavasti. Käräjäoikeus tuomitsi ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalle kolmen kuukauden ehdollisen vankeusrangaistuksen liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, 23 kuolemantuottamuksesta ja kolmesta vammantuottamuksesta. Käräjäoikeus hylkäsi omaisten korvausvaatimukset, koska onnettomuus ei johtunut kuljettajan törkeästä huolimattomuudesta tai tahallisuudesta. Lisäksi kuljettajan työnantajayritys sai 10 000 euron yhteisösakon työturvallisuusrikoksesta. (Siukonen 2006, www.)

Hovioikeudessa tuomio pysyi ennallaan, sillä kuljettaja oli ajanut ylinopeutta sekä muutoinkin liian suurella tilannenopeudella. Käytetty ajonopeus pystyttiin luotettavasti selvittämään ajopiirturin kiekon ja muiden todisteiden avulla. Koska kuljettaja hävisi hovioikeudessa, velvoitettiin hänet korvaamaan valtiolle todistelukustannukset, yhteensä 137,27 euroa. (Siukonen 2007, www.)

3.5 Palkka

Kuljetusalalla työntekijöiden palkka määräytyy työtehtävien perusteella. Palkka määräytyy kuljetusalan työehtosopimuksen mukaisesti kaikille työntekijöille samansuuruisena, vaikka he eivät kuuluisi Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliittoon. Palkka voi olla tunti- tai 2-viikkojaksoinen ja se maksetaan kahden viikon välein. Jos työaika jää alle sovitun 2-viikkojakson tuntimäärän työnantajasta johtuvasta syystä, tulee työntekijälle kuitenkin maksaa sovitun tuntimäärän mukainen takuupalkka. Seuraavassa palkkataulukossa on lueteltu työtehtävien mukaiset palkat 1.10.2009 lukien:

	Tuntipalkka (€)	2-viikko (€)
Täysperävaunukuljettaja		
alle 4 vuotta	12,53	1002,40
4-8 vuotta	12,68	1014,40
8-12 vuotta	13,13	1050,40
yli 12 vuotta	13,45	1076,00
Puoliperävaunukuljettaja		
alle 4 vuotta	12,05	964,00
4-8 vuotta	12,20	976,00
8-12 vuotta	12,62	1009,60
yli 12 vuotta	12,90	1032,00
Kuorma-auton-, pumppuauton- ja pyöräkuormaajankuljettaja		
alle 4 vuotta	11,77	941,60

4-8 vuotta	11,92	953,60
8-12 vuotta	12,32	985,60
yli 12 vuotta	12,60	1008,00
Henkilö- ja pakettiautonkuljettaja		
alle 4 vuotta	11,50	920,00
4-8 vuotta	11,63	930,40
8-12 vuotta	12,04	963,20
yli 12 vuotta	12,27	981,60
Autonapumies		
alle 4 vuotta	11,38	910,40
4-8 vuotta	11,52	921,60
8-12 vuotta	11,91	952,80
yli 12 vuotta	12,16	972,80
Ulkomaanliikenteen palkkataulukot		
	13,26	1060,80
8 % korotettuna (Erikoislisä; kahden vuoden työkokemus samassa yrityksessä sekä ulkomaanliikenteen hyvä tuntemus.)	14,32	1145,60

Kuva 3. Palkkataulukko (Kuorma-autoalan työehtosopimus 2008–2009, 8§)

Peruspalkan lisäksi kuljettajalle maksetaan osapäiväraha, jos hän on estynyt 10 tunnin aikana ruokailemasta kotipaikkakunnallaan, suuruudeltaan 11,30 euroa. Jos työntekijä ei 24 tunnin aikana ole pystynyt ruokailemaan kotipaikkakunnallaan, maksetaan kokopäiväraha 25,10 euroa. Korotettu päiväraha 32 euroa maksetaan, jos kuljettaja lisäksi pitää yli 12 tunnin vuorokausilevon vieraalla paikkakunnalla työnantajan määräyksestä. Ulkomaan päiväraha on 55,60 euroa ja Euroopan ulkopuolella 59,50 euroa. (Kuorma-autoalan työehtosopimus 2008–2009, 18§)

Palkan lisäksi maksetaan ilta- ja yötyölisä. Iltatyölisä maksetaan klo 18.00 – 22.00 välisenä aikana tehdystä työstä, ja se on 15 % taulukkopalkasta. Yötyölisä, eli 20 % taulukkopalkasta maksetaan klo 22.00 – 06.00 välisenä aikana tehdyiltä työtunneilta. Jos työntekijä joutuu vapaapäivänään tekemään työtä, maksetaan hänelle vapaapäivätyölisä, joka on 100 % taulukkopalkasta. Kun kuljettaja joutuu työskentelemään vaarallisten myrkkyjen ja räjähdysaineiden kanssa, maksetaan 5 % lisä taulukkopalkasta siltä osin, kuin se ylittää vaarallisille aineille määrättyt rajat, jotka vastaavat aineen vaarallisuutta (ADR–vapaarajat). Lisäksi maksetaan erikoislisää 5 % taulukkopalkasta niille kuljettajille, joiden työtehtävät vaativat erikoistaitoa. Tällaisia työtehtäviä ovat esimerkiksi nosturiauton kuljettaja, lavettiauton kuljettaja, jäteauton kuljettaja sekä erikoiskuljetuksia ajava kuljettaja. (Kuorma-autoalan työehtosopimus 2008–2009, 10§.)

Esimerkki: 10 vuotta alalla ollut täysperävaununkuljettaja ajaa toisen viikon palkkajaksosta lavettiautoa ja toisen viikon normaalia yhdistelmäajoneuvoa. Lavettiautoa hän ajaa viitenä päivänä klo 7.00 – 16.30. Toisella viikolla yhdistelmäajoneuvoa neljänä päivänä klo 19.00 – 07.00. Tällöin hän lisäksi kuljettaa vaarallisia aineita.

Tämän kuljettajan kahden viikon peruspalkka on siis:

1. viikko: $13,13 \text{ €/h} \times 5 \% \text{ (erikoislisä)} \times 9,5 \text{ h} = 130,97 \text{ €/pv} \times 5 \text{ pv} = 654,86 \text{ €}$.
2. viikko: $13,13 \text{ €/h} \times 5 \% \text{ (ADR-lisä)} = 13,78 \text{ €/h}$. Kuljettaja ajaa 3 tuntia illalla eli $13,78 \text{ €/h} \times 15 \% \times 3 \text{ h} = 47,54$. Kuljettaja ajaa 8 tuntia yöllä, joten $13,78 \text{ €/h} \times 20 \% \times 8 \text{ h} = 132,28$. Lisäksi 1 tunti normaalina työaikana, $13,78 \text{ €/h}$. Näin ollen neljän päivän palkka $(47,54 + 132,28 + 13,78) \times 4 = 774,40 \text{ €}$. Kahdessa viikossa kuljettajalle kertyy bruttopalkkaa yhteensä 1429,26 euroa.

3.6 Työsuhteen päättyminen

Työnantajan irtisanoessa työntekijä on noudatettava 14 vuorokauden irtisanomisaikaa, jos työsuhde on jatkunut yhtäjaksoisesti enintään vuoden. Vastaavasti mikäli työsuhde on kestänyt yli vuoden, mutta korkeintaan neljä vuotta, on irtisanomisaika yksi kuukausi. Kahden kuukauden irtisanomisaikaa noudatetaan siinä tapauksessa, että työsuhde on kestänyt yli neljä ja korkeintaan kahdeksan vuotta. Jos työsuhde on kuitenkin kestänyt yli 12 vuotta, noudatetaan kuuden kuukauden irtisanomisaikaa työnantajan irtisanoessa työntekijä. (Kuorma-autoalan työehtosopimus 2008–2009, 6§)

Työntekijän irtisanoessa työ sopimusta noudatetaan 14 vuorokauden irtisanomisaikaa, jos työsuhde on kestänyt korkeintaan viisi vuotta. Yli viiden vuoden työsuhdetta irtisanottaessa noudatetaan kuukauden irtisanomisaikaa. Edellä mainittuja irtisanomisaikoja ei tarvitse noudattaa, mikäli työsuhde puretaan koeajan aikana tai työ keskeytetään muun tapahtuman vuoksi. (Kuorma-autoalan työehtosopimus 2008–2009, 6§)

Oikeustapaus: Kemi-Tornion käräjäoikeus 2.2.2009, D08/1333. Asiana työsuhteen irtisanominen/purkaminen. Kantaja oli työskennellyt vastaajayhtiön palveluksessa ajoneuvoyhdistelmänkuljettajana noin yhden vuoden. Kuljettaja vaati kuljetusliikettä korvaamaan hänelle työ sopimuksen perusteettomasta päättämisestä kuuden kuukauden palkan, 14 700 euroa laillisine korkoineen, irtisanomisajan palkan kahdelta viikolta 936,56 euroa korkoineen sekä oikeudenkäyntikulut 6000 euroa laillisine korkoineen. (Jakonen 2009.)

Kuljettajan työtehtävät ovat perustuneet työvuorolistaan. Kuljetusliikkeen mukaan kuljettaja oli useasti kieltäytynyt työtehtävistä, jolloin työ sopimuksen purkamiselle oli painavat syyt. Lisäksi kuljetusliike on väittänyt antaneensa kuljettajalle suullisen varoituksen tämän kieltäytyttyä aikaisemmin työtehtävistä. Kuljettajalle ei ole kuitenkaan annettu tilaisuutta tulla kuulluksi, kun työ sopimuksen purkamisesta on ilmoitettu. (Jakonen 2009.)

Käräjäoikeus tuomitsi kuljetusliikkeen korvaamaan kuljettajalle työ sopimuksen perusteettomasta purkamisesta kahden kuukauden palkkaa vastaavan määrän

4 900 euroa sekä irtisanomisajan palkan kahdelta viikolta 936,56 euroa. Käräjäoikeus hylkäsi molempien osapuolten vaatimukset oikeudenkäyntikulujen osalta. (Jakonen 2009.)

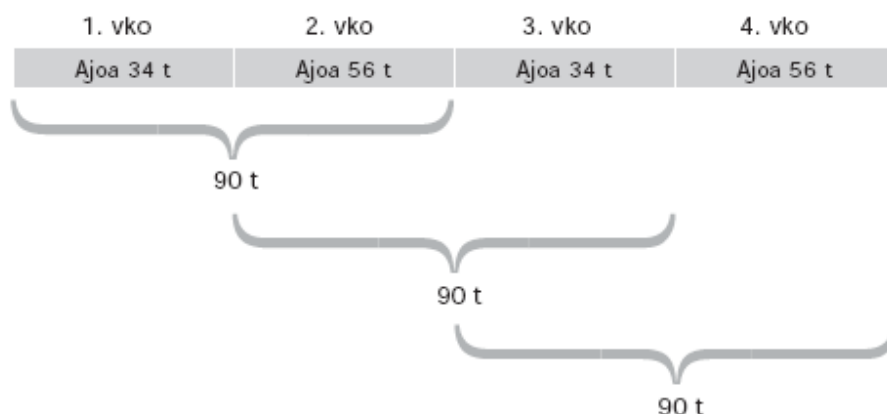
4. TYÖAIKA

Työajaksi lasketaan se aika, jonka työntekijä käyttää työhön, sekä aika, joka työntekijän on oltava työpaikalla työnantajan käytettävissä. Työmatkoihin käytettyä aikaa ei katsota työajaksi, ellei sitä voida pitää työsuorituksena. Säännöllisen työajan ylittävä osa on ylityötä tai lisätyötä. Työnantajan on aina saatava työntekijän suostumus ylityön tekemiseen. Ylityö ja lisätyö ovat lisäksi erikseen korvattavia työsuorituksia. (Työsopimuslaki, 4§, 17§, 18§.)

4.1 Ajo- ja lepoaika

Ajo- ja lepoaikasäännökset koskevat kaikkia kuorma- ja linja-autonkuljettajia Euroopan unionissa ja Euroopan talousalueella. Säännöksiä sovelletaan tavaraliikenteeseen, jossa ajoneuvon kokonaismassa ylittää 3,5 tonnia, sekä henkilöliikenteeseen, jossa kuljetetaan yli kahdeksaa henkilöä kuljettajan lisäksi. Ajo- ja lepoaikasäännökset koskevat ajoa yleisillä teillä, myös tyhjänä ajoa. (Työsuojeluhallinto 2008, [www](http://www.tyosuojeluhallinto.fi).)

Kuljettajan vuorokautinen ajoaika saa olla korkeintaan yhdeksän tuntia. Kaksi kertaa viikon aikana sitä voidaan pidentää kymmeneen tuntiin. Kuljettajan ajoajaksi lasketaan kaikki aika, jolloin ajoneuvo on liikkeessä, eikä siihen lasketa esimerkiksi taukoja ja odotusaikoja, kuorman purkua ja lastausta sekä korjaus- ja huoltotöitä. Kuljettajan viikko lasketaan maanantaista klo 00.00 sunnuntaihin klo 24.00. Viikon aikana työtunteja saa olla 56 tuntia, mutta kahden peräkkäisen viikon kokonaistuntimäärä saa olla 90 tuntia. (Työsuojeluhallinto 2008, [www](http://www.tyosuojeluhallinto.fi).)

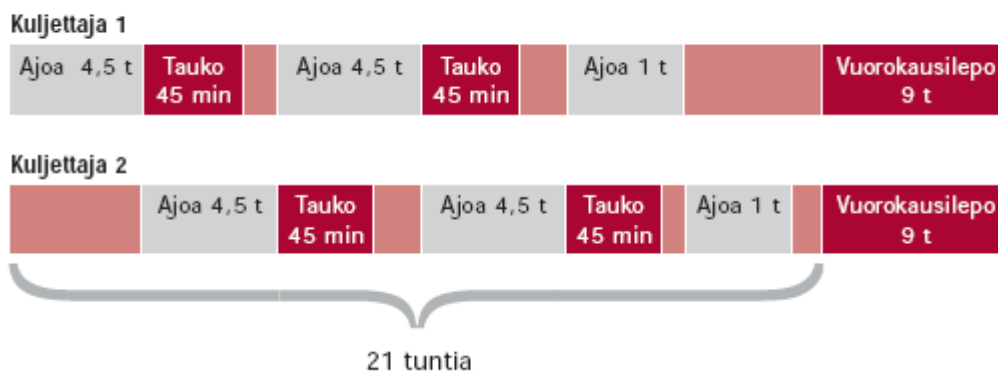
Esimerkki

Kuva 4. Esimerkki vuorokautisesta ajoajasta (Työsuojeluhallinto 2008, [www.](#))

Jokaisen 4,5 tunnin yhtäjaksoisen ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä 45 minuutin mittainen tauko. Halutessaan kuljettaja voi jakaa tauon sisällyttäen 5 tunnin 15 minuutin ajoon kaksi taukoa, joista ensimmäinen on 15 minuuttia ja toinen 30 minuuttia. 45 minuutin taukoa ei saa käyttää muun työn tekemiseen, esimerkiksi kuorman purkamiseen. (Työsuojeluhallinto 2008, [www.](#))

Vuorokausilepo on 11 tuntia, ja se on oltava yhtäjaksoista. Näin ollen ajoaika, tauot ja muu työaika tulee olla korkeintaan 13 tuntia vuorokaudessa. Kolme kertaa kahden viikoittaisen lepoajan välillä saa vuorokausilevon lyhentää yhdeksään tuntiin. Tällöin työssäoloaika tulee 15 tuntia. Normaali vuorokausi on 24 tuntia, mutta jos ajoneuvossa on useampi kuin yksi kuljettaja, vuorokautinen tarkastelu-aika on 30 tuntia. Tällöin molemmilla kuljettajilla tulee olla vähintään yhdeksän tunnin lepoaika, ja työaika korkeintaan 21 tuntia. Kuljettajat voivat viettää taukonsa vuorotellen toisen ajaessa. Vuorokausilepo yhdeksän tuntia, molempien on kuitenkin pidettävä yhtä aikaa, sillä sitä ei voi pitää liikkuvassa ajoneuvossa. (Työsuojeluhallinto 2008, [www.](#))

Esimerkki (30 t)



Kuva 5. Esimerkki vuorokausilevosta (Työsuojeluhallinto 2008, [www.](#))

Viikkolevon tulee kuljettajalla olla vähintään yhtäjaksoisesti 45 tuntia. Vaihtoehtoisesti sitä voidaan kerran kahden peräkkäisen viikon aikana lyhentää vähintään 24 tunnin mittaiseksi. Viikkolevon on kuitenkin alettava 6 vuorokauden kuluttua viimeisestä viikkolevosta. (Työsuojeluhallinto 2008, [www.](#))

Ajo- ja lepoaikasäännöksiä ei tarvitse noudattaa muun muassa seuraavissa:

- säännöllinen henkilöliikenne, jos matkareitti enintään 50 kilometriä
- ajoneuvot, joissa suurin sallittu nopeus 40 km/h
- puolustusvoimien, väestönsuojelun, palokunnan ja yleisestä järjestyksestä vastaavien laitosten ajoneuvoissa
- hälytys- tai pelastusajoneuvot
- sairaanhoidon erikoisajoneuvot
- hinausajoneuvot, jotka ovat käytössä 100 kilometrin sisällä asemapaikasta
- tekniikan kehitykseen, korjaus- ja huoltotöiden testaamisajoneuvot
- ei-kaupalliseen tavaraliikenteeseen käytettävät ajoneuvot
- ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu kokonaismassa 7,5 tonnia

- museoajoneuvot
- postinjakeluun käytettävä ajoneuvo
- autokoulun opetusajoneuvo
- maidon keräämiseen tarkoitettut ajoneuvot

(Työsuojeluhallinto 2008, www.)

4.2 Ajopiirturi

Kuljettajan ajoaikaa ja käytettyjä ajonopeuksia seurataan ajopiirturilla. Kuljettajan on huolehdittava itse piirturin kiekkoista ja niihin tehtävistä merkinnöistä. Kiekko tulee olla joka työpäivältä ja ne on pyydettyä esitettävä viranomaiselle. Ellei mekaanista ajopiirturia voida jostain syystä käyttää, on kuljettajan tehtävä merkinnät käsin kiekon toiselle puolelle. Mekaaniset ajopiirturit on tarkastettava kahden vuoden välein. Kuljetusyrityksen on säilytettävä kiekot mekaanisesta piirturista ja digipiirturin tallentamista tiedoista vähintään yhden vuoden ajan. (Työsuojeluhallinto 2008, www.)

1.5.2006 alkaen uusissa rekisteröitävissä kuorma- ja linja-autoissa tulee olla digitaalinen ajopiirturi. Jokaisella kuljettajalla on henkilökohtainen kuvallinen kuljettajakortti (Liite 3), joka tallentaa kuluneen 28 vuorokauden ajalta kaikki ajo- ja lepoaikatiedot, ajatun matkan sekä ajonopeudet. Yrityskortilla (Liite 3) voidaan selata, tulostaa ja siirtää tallennettuja tietoja. Molemmat kortit ovat voimassa viisi vuotta. (Ajoneuvohallintokeskus AKE 2009 c), www.)

4.3 Piirturitietojen säilytys

Kuljettajalla tulee olla ajossa mukana mekaanisen ajopiirturin kiekkoja kuluvalta päivältä sekä 28 edellisen päivän ajalta. Lisäksi mukana tulee olla mahdollinen kuljettajakortti ja muistiinpanot ym. tiedot edellisen 28 päivän ajalta. Jos kuljettaja ajaa digipiirturilla varustettua ajoneuvoa, hänellä tulee olla mukanaan kuljettajakortti ja tulosteet ym. edellisen 28 päivän ajalta sekä mahdolliset mekaanisella ajopiirturilla varustetun ajoneuvon ajopiirturiekot. Päiviltä, joilta ei ole tietoja, kuljettajan tulee tehdä luotettava selvitys. Kuljettaja voi esimerkiksi kirjoittaa seu-

raavan kiekon taakse merkinnän vapaapäivistä tai muista poissaoloista. (Työsuo-
jeluhallinto 2008, www.)

5. KUORMAAMINEN, VASTUU JA ASIAKIRJAT

Ajoneuvon kuorma tulee sijoittaa mahdollisimman tasaisesti kuormatilaan painon tasaamiseksi. Kuormasta on tehtävä mahdollisimman matala ja painopisteen tulee olla alhaalla sekä lähellä ajoneuvon pituussuuntaista keskiviivaa. Kuorma tulee tukea kuormatilan etupäätyä vasten ja terävät osat tulee suunnata taaksepäin. (Liikenneministeriön päätös ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä, 12§.)

Kuorma tulee varmistaa tuennalla, sitomalla, lukitsemalla tai peittämällä. Mikäli on vaara kuorman pölyämisestä, on se peitettävä kuormapeitteellä. Kuorman liikkumista estävien sitomisvälineiden nimellislujuuden tulee olla kuorman molemmilta puolilta yhteensä vähintään kuorman massan suuruisen. Sitomisväline on tarkistettava riittävän usein ja siinä tulee olla merkintä sen nimellislujuudesta ja iästä. Sitomisvälineen kanssa käytettävän kiristyslaitteen lujuus on oltava samansuuruisen kuin sidontavälineen. Kuorman sidonta tulee tehdä turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti. Sitomisväline on suojattava sopivalla tavalla, sillä se ei saa olla terävää kulmaa vasten eikä lisätä ajoneuvon leveyttä. Puuta tai muuta pitkää tavaraa kuljettaessa on se sidottava vähintään yhdellä sidonnalla kuorman pituudesta riippuen. (Liikenneministeriön päätös ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä, 13–17§.)

Oikeustapaus: Orimattilan käräjäoikeus 1.4.2004, D04/51. Asiana käsiteltiin liikenneturvallisuuden vaarantamista. Kuljettaja oli kuormannut ajoneuvoyhdistelmänsä siten, että se haittasi liikenneturvallista käyttöä seuraavasti: kuorma oli ollut osittain sitomaton sivuttaissuunnassa ja se oli siirtynyt jonkin verran perävaunun toiselle laidalle, ja osa kuormasta nojasi poikittaisella laudalla tuettuun pressuun (kuormapeite), kuorman oltua silloin lain vastaisesti sidottu. (Jakonen 2004)

Kuormana kuljettajalla oli ollut paperikartonkia, joka oli lastattu lavoille. Kuorman puutteellisesta sitomisesta johtuen ajoneuvo oli huojunut huomattavasti ja lisäksi kuljettaja oli käyttänyt liian suurta tilannenopeutta. Käräjäoikeus tuomitsi kuljettajan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta 20 päiväsakkoon à 7 euroa,

yhteensä 140 euroa. Lisäksi kuljettaja joutui korvaamaan valtion varoista todistajalle maksettavan päiväraha korvauksen 13 euroa. (Jakonen 2004)

5.1 Ylikuorma

Ylikuorman kuljettamisesta tavarankuljetukseen tarkoitettu ajoneuvossa tai perävaunussa määrätään ylikuormamaksu. Liikenteen valvoja eli poliisiviranomainen toteaa ylikuorman punnitsemalla akseliin ja teliin kohdistuvat massat tai kokonaismassan. Ylikuormamaksu määrätään, jos ylitys on enemmän kuin viisi prosenttia sallitusta ajoneuvon kokonaismassasta tai enemmän kuin kymmenen prosenttia sallitusta akseliin ja teliin kohdistuvasta massasta. (Laki ylikuormamaksusta, 1§, 4§, 6§.)

Ylikuormamaksu on jokaiselta sadalta kilolta 10 euroa. Kuitenkin jokaiselta 2000 kiloa ylittävältä sadalta kilolta maksu on 30 euroa ja 40 euroa jokaiselta 4000 kiloa ylittävältä sadalta kilolta. Ylikuormamaksun määrää ylikuorman toteamispaikan poliisipiirin päällikkö. Maksu määrätään ylikuorman kuljetukseen käytetyn ajoneuvon omistajalle. Mikäli ylikuorma on ajoneuvoyhdistelmässä, maksu määrätään vetoajoneuvon omistajalle. Kuitenkin toisen henkilön pysyvässä hallinnassa olevan ajoneuvon ylikuormamaksu määräytyy suoraan haltijalle. Jos kuorma on syntynyt kuljetustehtävän antajan virheestä, määrätään maksu hänelle. Kuljetusta ei saa jatkaa, jos liikenteen valvoja niin määrää. Määräyksen rikkomisesta voi seurata uusi ylikuormamaksu. (Laki ylikuormamaksusta, 2§, 5§, 7§, 8§.)

5.2 Rahdinkuljettajan vastuu

Rahdinkuljettajan vastuu määräytyy Suomessa tiekuljetussopimuslain mukaan. Kuljettajan vastuu alkaa tavarankuljetettavaksi ottamisesta ja päättyy tavarankuljetukseen. Vastuu koskee tavarankatoamista, vähentymistä tai vahingoittamista. Lisäksi kuljettajan vastuulla on tavarankuljetuksen viivästyminen. (Tiekuljetussopimuslaki, 27§.)

Rahdinkuljettaja vapautuu vastuustaan, mikäli hän kykenee osoittamaan, että tavarankuljetuksen viivästyminen, vähentyminen tai katoaminen on johtunut lähettäjän tai vastaanottajan virheestä tai jostain muusta sellaisesta tekijästä, jota rahdinkuljettaja ei ole voinut välttää tai ennaltaehkäistä. Kuljettaja ei voi kuitenkaan vedota vas-

tuusta vapautuakseen esimerkiksi ajoneuvon puutteellisuuteen. Rahdinkuljettajalla ei ole vastuuta sellaisissa tapauksissa, joihin liittyy jokin seuraavista erityisistä vaaroista:

- ajoneuvon käyttö ilman peitettä, mikäli niin on erikseen sovittu ja merkitty rahtikirjaan tai lähettäjä hyväksynyt,
- tavaroiden puutteelliset pakkaukset, jolloin tästä johtuen tavarat voivat vähentyä tai vahingoittua,
- tavarahan kuormaaminen, purkaminen tai muu käsittely lähettäjän tai vastaanottajan toimesta,
- eräiden tavaroiden alttius katoamiselle, vähentymiselle tai vahingoittumiselle,
- tavarahan virheellinen merkitseminen,
- elävien eläinten kuljetus.

Kuljettaja ei voi kuitenkaan vedota vapauttaviin seikkoihin, mikäli hän on aiheuttanut vahingot tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta. (Tiekuljetussopimuslaki, 28§, 29§.)

Tavara tulee luovuttaa kotimaisissa kuljetuksissa neljäntoista päivän ja kansainvälisissä kuljetuksissa kolmenkymmenen päivän kuluessa sovitusta luovutusajasta. Ellei erityistä luovutusajankohtaa ole sovittu, kotimaisissa kuljetuksissa luovutusajankohta on kaksikymmentäkahdeksan päivää siitä kun kuljettaja on ottanut tavarahan kuljetettavakseen. Kansainvälisissä kuljetuksissa määräaika on kuusikymmentä päivää. Jollei vastaanottaja ole saanut tavaraa määräaikaan mennessä, hän voi vaatia korvausta samoin kuin tavarahan katoamisessa. (Tiekuljetussopimuslaki, 31§.)

Kotimaisissa kuljetuksissa rahdinkuljettajan vastuu on 20 euroa puuttuvaa kiloa kohti. Kansainvälisissä kuljetuksissa korvaus ei voi ylittää 8,33 euroa puuttuvalta kilolta. Lisäksi kuljettajan on korvattava rahti, tullimaksut sekä muut kulut. Jos

tavara vahingoittuu, on kuljettajan korvattava tavaran arvon vähennys. Luovutuksen viivästyksestä aiheutunut vahinko on myös korvattava, kuitenkin enintään rahtia vastaavalla määrällä. (Tiekuljetussopimuslaki, 32§.)

Oikeustapaus: Korkein oikeus 6.3.1985. KKO:1985-II-35. Rahdinkuljettaja oli ottanut kuljetettavaksi neljä puristinta, jotka lähettäjä ja kuljettajan edustaja olivat yhteistyössä kuormanneet. Kuljettajan jarruttaessa kuljetuksen aikana olivat koneet kaatuneet ja vaurioituneet. Asiaa käsiteltiin käräjäoikeudessa, joka totesi vahingonkorvausvastuun olevan kuljettajalla, koska muuta ei ollut sovittu lähettäjän kanssa. Myöskään ei voitu näyttää toteen, että kuorman vahingoittuminen olisi johtunut lastauksesta, jolloin ei lähettäjä voitu pitää vastuussa vahingosta. Käräjäoikeus tuomitsi kuljettajan korvaamaan vahingoittuneista laitteista 48 399,30 markkaa korkoineen sekä vastapuolen oikeudenkäyntikulut 17 000 markkaa. (Edilex 2009, www)

Hovioikeus ei muuttanut käräjäoikeuden tuomiota, vaan velvoitti kuljettajan korvaamaan vastapuolen muutoksenhausta johtuvat kulut 400 markkaa. Asia eteni vielä korkeimpaan oikeuteen, joka ei kuitenkaan muuttanut käräjäoikeuden tuomiota, vaan velvoitti kuljettajan jälleen korvaamaan vastapuolen kulut 1100 markkaa. (Edilex 2009, www)

5.3 Asiakirjat

Vastikkeellisessa tavarankuljetuksessa on kuljetussopimus vahvistettava rahtikirjalla (Liite 5). Rahtikirja tulee tehdä, ellei erikseen toisin sovita tai ellei rahtikirjan tekeminen aiheuta erityistä haittaa. Mikäli rahtikirjaa ei tehdä, on kuljetussopimus kuitenkin pätevä. Kotimaisissa kuljetuksissa rahtikirja tehdään useana kappaleena kuljettajan tai lähettäjän vaatimuksesta. Ulkomaisissa kuljetuksissa rahtikirjoja tehdään vähintään kolme kappaletta, yksi kullekin osapuolelle. Kuljettajan on myös allekirjoitettava rahtikirja. (Tiekuljetussopimuslaki, 6§, 7§.)

Rahtikirjaan tulee kirjata kotimaisessa kuljetuksessa ainakin seuraavat asiat:

- lähettäjän nimi ja osoite,
- rahdinkuljettajan nimi ja osoite,

- tavarán lastauspaikka, päivämäärä sekä määräpaikka,
- vastaanottajan nimi ja osoite,
- kollien lukumäärä tai tavarán muu seloste,
- tavarán kokonaispaino tai muu määrä,
- vaarallisen tavarán nimike.

Ulkomaisissa kuljetuksissa edellisten lisäksi:

- kuljetuskustannukset,
- tulli- ym. ohjeet,
- merkintä sovellettavasta sopimuksesta tai laista,
- uudelleenkuormauskielto,
- tavarán vakuutusohjeet,
- sovittu kuljetusaikataulu,
- luettelo kuljettajalle annetuista asiakirjoista.

(Tiekuljetussopimuslaki, 8§.)

Rahdinkuljettajalla on velvollisuus tarkistaa vastaako rahtikirja kuormaa. Jos tietoja ei voida tarkastaa tai epäillä tietoja, kuljettajan on tehtävä rahtikirjaan varaus ja perustella se. Lähettäjän valmiiksi pakkaamaa kuormaa kuljettajan ei tarvitse tarkastaa. Mikäli rahtikirja on virheellinen tai puutteellinen ja siitä koituu kuljettajalle vahinkoa, on lähettäjällä velvollisuus korvata kustannukset. Kuljetussopimusten ehtojen todisteena pidetään rahtikirjaa. (Tiekuljetussopimuslaki, 12§, 13§.)

5.3.1 Ajossa mukana pidettävät asiakirjat

Ajoneuvossa on ajon aikana mukana oltava auton ja perävaunun rekisteriotteet, alkuperäinen liikennelupa, ajopiirturin tarkastustodistus sekä mahdollisesti nosturin tarkastuspöytäkirja, jos ajoneuvossa on nosturi. Lisäksi mukana on oltava kuorman rahtikirja. Kuljettajalla tulee olla mukanaan voimassaoleva ajokortti, piirturikiekot viimeiseltä 28 vuorokaudelta tai vaihtoehtoisesti digipiirturin kuljettajakortti. Jos kuljettajalla on vaarallisten aineiden kuljetuslupa (ADR-lupa), on se myös oltava mukana. (Kauppila 2009.)

6. AJONEUVOT

6.1 Ajoneuvoluokat

Seuraavassa Suomessa käytettävät ajoneuvoluokat:

M1: Henkilöauto

Henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo, jossa kuljettajan lisäksi tilaa korkeintaan kahdeksalle henkilölle.

M2, M3: Linja-auto

Henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo, jossa kuljettajan lisäksi tilaa yli kahdeksalle henkilölle. Kokonaismassat: M2-luokka korkeintaan viisi tonnia ja M3-luokka yli viisi tonnia.

N1: Pakettiauto

Tavaran kuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo. Kokonaismassa korkeintaan 3500 kiloa.

N2, N3: Kuorma-auto

Tavaran kuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo, jonka kokonaismassa enemmän kuin 3500 kiloa. Kokonaismassat: N2-luokka korkeintaan 12 000 kiloa, ja N3-luokka yli 12 000 kiloa.

O3, O4: Perävaunu

Kokonaismassat: O3-luokka yli 3,5 tonnia ja korkeintaan 10 tonnia. O4-luokka yli 10 tonnia. (Ajoneuvohallintokeskus AKE 2009 b), www.ake.fi.)

6.2 Ajoneuvon rakenne

Ajoneuvon on rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan oltava liikenteeseen sopiva ja turvallinen. Mikään ajoneuvon osa ei saa aiheuttaa vaaraa. Ajoneuvon on oltava helposti hallittava ja hallintalaitteiden on oltava sellaisia, että niiden käyttö ajon aikana on turvallista ja helppoa. Mikäli ajoneuvon

rakenteessa tai varusteissa todetaan vika tai puute, on se välittömästi korjattava, eikä ajoneuvoa saa käyttää liikenteessä. Ajoneuvon rakennetta ei myöskään saa muuttaa käyttöönoton jälkeen siitä poikkeavaksi. Lisäksi ajoneuvossa tai perävau- nussa on oltava valmistajan, Ajoneuvohallintokeskuksen, katsastustoimipaikan tai ulkomaisen ajoneuvojen rekisteröintiasioita hoitavan viranomaisen antama val- mistenumero. (Ajoneuvolaki, 4§, 5§, 26§.)

Ajoneuvon ohjauslaite on pidettävä sellaisessa kunnossa, ettei tarpeetonta väljyyt- tä tai kireyttä esiinny. Jarrulaitteet on säädettävä siten, että silloin kun poljin on lepoasennossa, jarrut eivät kuormitu. Jarruissa saa käyttää vain tarkoitukseensa sopivaa sellaista nestettä, joka ei jäädy -40 pakkasasteessa, ja sen kiehumispiste on vähintään 200 °C. Ajoneuvossa on käytettävä kokonaismassan ja akseleille kohdistuvien massojen mukaisia renkaita ja vanteita. Talvirenkaita ei tarvitse käyttää paripyörien molemmissa pyörissä. (Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä, 9§, 10§, 15§, 16§.)

Ajoneuvon ja perävauunun yhdistelmälle on säädetty suurimmat tieliikenteessä sallitut kokonaismassat. Ne ovat:

- auton ja puoliperävauunun yhdistelmä 48 tonnia,
- auton ja keskiakseliperävauunun yhdistelmä 44 tonnia,
- auton ja perävauunun yhdistelmä, auton, apuvaunun ja puoliperävauunun yh- distelmä, auton, puoliperävauunun siihen kytketyn toisen puoliperävauunun yhdistelmä tai auton, puoliperävauunun ja keskiakseliperävauunun yhdistel- mä:
 - neliakselisena 36 tonnia
 - viisiakselisena 44 tonnia
 - kuusiakselisena 53 tonnia
 - vähintään seitsemänakselisena 60 tonnia.

(Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä, 23§.)

Ajoneuvo ja siihen kytkettävä perävaunu on rekisteröitävä, muutosrekisteröitävä ja katsastettava. Rekisteröintitodistuksen I osa on pidettävä ajoneuvossa ajon aikana. Katsastuksesta, rekisteröinnistä ja ajoneuvon liikennekelpoisuudesta vastaavat ajoneuvon omistaja tai rekisteriin merkitty haltija sekä ajoneuvon kuljettaja. Ennen kuin työnantaja luovuttaa ajoneuvon työntekijälle, on hänen huolehdittava, että edellä mainitut asiat ovat hoidettu asianmukaisesti sekä ajoneuvo huollettu. Lisäksi kuljettajan on heti ilmoitettava työnantajalle, mikäli hän havaitsee ajoneuvossa puutteita tai vikoja. (Ajoneuvolaki, 8§, 9§.)

Oikeustapaus: Itä-Suomen Hovioikeus 6.6.2002, D01/1366. Käräjäoikeudessa ajoneuvoyhdistelmänkuljettajaa syytettiin kuolemantuottamuksesta ym. sillä hän oli huolellisuutta ja varovaisuutta noudattamatta jättämällä aiheuttanut henkilöauton kuljettajan kuoleman. Ajoneuvoyhdistelmä oli ollut liikennekelvoton, sillä perävaunun ABS-jarrut eivät olleet toiminnassa ja vetoauton jarrut eivät toimineet normaalisti. Kuljettaja ei ollut vian huomattessaan tehnyt työnantajalle ilmoitusta. Lisäksi kuljettaja on ajanut ylinopeutta onnettomuuden sattuessa. (Jakonen 2001)

Kuljettaja oli ajanut noin 90 kilometrin tuntivauhtia täysperävaunullista ajoneuvoyhdistelmää. Oikealle kaartuvassa alamäessä perävaunu oli jarrutuksen vaikutuksesta alkanut heittelehtiä ja ajautunut vastaan tulevan liikenteen kaistalle. Vastaan tullut henkilöauto törmäsi vetoauton vasempaan takakulmaan ja siitä edelleen perävaunun vetoaisaan ja etuakseliin jääden siihen kiinni. Henkilöauto oli raahautunut noin 125 metriä ajoneuvoyhdistelmän mukana. Henkilöauton kuljettaja kuoli välittömästi saamiinsa vammoihin. (Jakonen 2001)

Syyttäjä vaati kuljettajalle rangaistusta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja kuolemantuottamuksesta. Syyttäjä vaati myös kuljettajaa korvaamaan menehtyneen henkilön ruumiinavauskulut ja ruumiinkuljetuskulut yhteensä 4320,79 markkaa. Kuljettajan työnantajayritys vaatii lisäksi korvauksena kolarissa vaurioituneen kuorma-auton ja perävaunun korjauskustannukset, tavaravauriot sekä onnettomuuspaikalta hallinnolliset ja työnjohdolliset kulut ja oikeudenkäyntikulut, yhteensä 48 666,08 markkaa korkoineen. (Jakonen 2001)

Käräjäoikeus tuomitsi kuljettajan korvaamaan entiselle työnantajalleen yhden kolmasosan vaaditusta määrästä, joka on 16 222 markkaa. Perusteluina pidettiin kuljettajan käyttämää liian suurta tilannenopeutta, sekä kuljettajan huolimattomuutta hänen jättäessään ilmoittamatta huomioimastaan jarruviasta. Kuljettajan valittaessa päätöksestä asia siirtyi Itä-Suomen hovioikeuteen. Hovioikeus ratkaisi asian kuljettajan hyväksi poistamalla hänen korvausvelvollisuutensa työnantajan vaatimuksiin sekä ruumiinavauskuluihin. Hovioikeus perusteli tuomiotaan sillä, että työnantaja oli antanut kuljettajalle viallisen perävaunun, jolloin kuljettaja ei ole siitä korvausvelvollinen. Lisäksi hovioikeus katsoi, että ruumiinavauskulut eivät liittyneet kuljettajan syyllisyyden arvioimiseen, jolloin ne jäivät valtion korvattaviksi. (Jakonen 2001)

6.3 Kuormakori

Kuormakori tulee olla kiinnitykseltään ajoneuvon sellainen, että se kestää kuorman ja kuormakorin yhteenlasketun massan eteenpäin vaikuttavan voiman, joka on kiihtyvyydeltään vähintään 14 m/s^2 ja kuorman ja kuormakorin yhteenlasketun massan sivuille ja taaksepäin vaikuttavan voiman, kiihtyvyydeltään vähintään 7 m/s^2 sekä ajoneuvon alustan massan pystysuunnassa vaikuttavan voiman, kiihtyvyydeltään vähintään 10 m/s^2 . (Liikenneministeriön päätös ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä, 3§.)

Kuormakorissa on oltava etupääty tai ajoneuvon ohjaamossa vastaava suoja. Suojan tulee murtumatta ja repeämättä kestää eteenpäin suunnattu kuormitus. Lisäksi kuormakorissa tulee olla kuorman kiinnityspisteet, joiden tulee kestää murtumatta kaksinkertainen kuormitus niille määrättyjen nimellislujuuksien mukaan. Kuormakorin kiinnityspisteitä tulee olla vähintään kuusi ja niiden tulee sijaita symmetrisesti kuormatilan molemmilla reunoilla. (Liikenneministeriön päätös ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä, 6§, 8§, 9§.)

6.4 Nopeudenrajoitin

Nopeudenrajoitin tulee olla asennettu M2- ja M3-luokan linja-autoihin siten, ettei nopeus kohoa yli 100 km/h . N2- ja N3-luokan kuorma-autoihin asennettu nopeudenrajoitin tulee olla säädetty siten, ettei nopeus nouse yli 90 km/h . Kokonaismas-

saltaan yli 10 000 kiloa ja vuosimalliltaan vanhemmissa kuin 2005 olevissa M3-luokan linja-autoissa nopeudenrajoitinten tulee myös estää nopeuden kohoaminen yli 100km/h. Nopeudenrajoitinta ei tarvitse kuitenkaan asentaa sellaiseen M2- ja M3-luokan kuorma-autoon, jota käytetään ainoastaan taajama-ajossa, eikä sellaiseen ajoneuvoon, jonka nopeus ei ajoneuvon rakenteen vuoksi nouse ohjenopeuksia korkeammaksi. (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista, 16§.)

6.5 Nosturit

Työnantajan on huolehdittava, että työssä tarvittavat nosturit ovat käyttötarkoitukseen sopivia ja että nostot ovat turvallisia työntekijöille. Työnantajan on ohjeistettava nostolaitteen käyttö työntekijälle. Käytössä on noudatettava huolellisuutta ja varovaisuutta. Nostolaitteessa on oltava selvästi ilmoitettu suurin sallittu kuorma, jota ei saa ylittää. Myös nostamiseen käytettävissä lisälaitteissa on oltava tarpeelliset merkinnät. Jos nosturi tai sen apuväline on vaurioitunut, niitä ei saa käyttää. (Valtioneuvoston asetus työvälineiden turvallisesta käytöstä ja tarkastamisesta, 21§, 22§.) Nosturi täytyy tarkastuttaa joka vuosi, ja joka kymmenes vuosi nosturille tehdään täydellinen tarkastus. Tarkastuksen suorittaa siihen valtuutettu tarkastaja. (Kauppila 2009.)

6.6 Ajoneuvojen kaventaminen

EU on 17.9.1997 antanut direktiivin, jonka mukaan yli 22 metriä pitkien yhdistelmäajoneuvojen kuormatilat tulee kaventaa. Vuosien jatkoaikojen jälkeen kavennus tulee olla tehtynä vuoden 2010 alkuun mennessä. 2,60 metriä olevien kuormatilojen tulee olla kaventamisen jälkeen ulkomitoiltaan 2,55 metriä. Määräys ei kuitenkaan koske lämpöeristettyjä kuormatiloja, eli esimerkiksi turpeen, hakkeen, raakapuun ja elävien eläinten kuljetuksiin käytettäviä ajoneuvoja. Näitä kuljetuksia voidaan edelleen suorittaa 2,60 metriä leveillä ajoneuvoilla ainakin vuoden 2011 loppuun. Kavennuksen taustalla on yhteneväisyys EU:n lainsäädännön kanssa sekä kilpailuetu kansainvälisissä kuljetuksissa, mikäli ajoneuvot ovat erikokoisia. Vuonna 2010 ei siis enää voi ajaa liikenteessä 2,60 metriä leveällä yli 22,00 metrin yhdistelmällä. Kuitenkin *alle* 22,00 metrin ajoneuvoyhdistelmän ulkoleveys saa olla 2,60 metriä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009, www.)

Kavennuksen muutostarpeen arvioidaan koskevan enimmillään 2 000 moduuliyhdistelmää, joka on noin 5-10 prosenttia kaikista käytössä olevista moduuliyhdistelmistä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009, www). Kavennuksen hinta-arvio esimerkiksi täysperävaunulliseen kuorma-autoon on noin 10 000 – 25 000 euroa. Hinta riippuu ajoneuvon rakenteesta, ominaisuuksista sekä erikoisvarusteluista. (Kauppila 2009.)

Vuoden 2009 loppuun saakka on riittänyt seuraava Liikenne- ja viestintäministeriön antaman päätöksen mukainen kavennus. Päätöksen mukaan yli 22 metrin pituisessa ajoneuvoyhdistelmässä 2,55 metrin levyinen kuormatila tuli kaventaa siten, että kuormatilan sisäleveydeksi jäi enintään 2,51 metriä. Kavennus tuli tehdä esimerkiksi asentamalla kuormatilan sivuseiniin, sivulaitoihin, sivutolppiin, lattiaan tai muihin osiin kestäviä profiileja, levyjä, listoja tms. Jos ajoneuvon tasapaino ei ollut vaarassa muuttua, voitiin kavennuskorjaukset tehdä pelkästään kuormatilan toiselle sivulle. Kuormatilan kavennuksesta tuli ajoneuvon asentaa kelta-musta merkintä, ajoneuvon vasempaan etupäätyyn. Kavennus tarkastetaan ja hyväksytään ajoneuvon määräaikaistarkastuksessa. (Liikenne- ja viestintäministeriön asetus yli 22,00 metrin pituisessa ajoneuvoyhdistelmässä käytettävän yli 2,55 metriä leveän kuorma-auton, kuorma-auton perävaunun ja vaihtokuormatilan sisäpuolisesta kaventamisesta, 1§, 2§, 4–6§.)

6.7 Jälkiasennettavat taustapeilit

Direktiivin 2007/38 mukaan kuorma-autoihin, jotka on otettu käyttöön 1.1.2000 jälkeen ja jotka eivät ole tyyppihyväksytyjä direktiivin 2003/97/EY:n mukaisesti, on asennettava taustapeilit. Taustapeilien jälkiasennus on määrätty paikkaamaan aiempien peilivarusteiden puutteita sekä parantamaan kevyen liikenteen turvallisuutta. Jälkiasennus on täytynyt olla tehtynä 31.3.2009 mennessä, jonka jälkeen peilit todetaan normaalin vuosikatsastuksen yhteydessä. (Oy Scan-Auto Ab 2008.)

7. ERIKOISKULJETUKSET

Erikoiskuljetuksella tarkoitetaan sellaista kuljetusta, jossa ylitetään vähintään yksi tiellä yleisesti sallittu mitta tai massa. Erikoiskuljetusten yhteydessä puhutaan usein jakamattomasta esineestä, jolla tarkoitetaan esimerkiksi kuormaa, joka rakenteensa vuoksi on erikoiskuljetuksena kuljetettava useammassa kuljetuksessa. Lisäksi sillä voidaan tarkoittaa kone- tai laitekokonaisuutta, joka on pakattu erityiselle kuljetusalustalle tai ulkomaan merikuljetuskonttia, joka on yli 2,80 metriä korkea tai yli 12,30 metriä pitkä. Jakamaton esine voi myös tarkoittaa vaurioitunutta ajoneuvoa, jota kuljetetaan N3-luokan kuorma-autolla. Jakamattomia aineita voivat olla esimerkiksi koneet, säiliöt, metallirakenteet ja rakennuselementit. (Liikenneministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista, 2§, 3§.)

Erikoiskuljetuksissa tarpeelliset tunnuksot ja varoitusvalot sekä heijastimet tulee olla jokaisessa erikoiskuljetusajoneuvossa ja niihin verrattavissa ajoneuvoyhdistelmissä. Erikoiskuljetukseen käytettävä perävaunu saa olla leveämpi kuin vetoauto, eikä siinä tarvitse olla roiskeläppiä tai muita suojia, elleivät ne ole tarkoituksenmukaisia kyseiseen ajoon. Jos erikoiskuljetusajoneuvo poikkeaa tieliikenteen vaatimuksista ajoneuvon rakenteelle, sitä ei saa käyttää muuhun tarkoitukseen. (Liikenneministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista, 5§, 12§.)

Erikoiskuljetusta kuormattaessa tavara on kuormattava ns. normaaliin ajoneuvon mikäli mahdollista. Ellei tämä ole mahdollista, on vältettävä ensisijaisesti sallitun leveyden ja toissijaisesti korkeuden ylittämistä. Kuorma, joka ylittää sallitun pituusrajan, on pyrittävä kuljettamaan puoliperävaunussa, korkeusrajan ylittävä kuorma matalassa ajoneuvossa ja leveät tavarat vinotukien päällä. Erikoiskuljetus on kuormattava siten, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassan ollessa yli 60 000 kiloa vähintään 20 prosenttia massasta kohdistuu vetäviin akseleihin. Ajoneuvon kokonaismassan ollessa yli 150 000 kiloa tulee vetäviin akseleihin kohdistua vähintään 15 prosenttia yhdistelmän kokonaispainosta. (Liikenneministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista, 16§, 17§.)

Erikoiskuljetuksissa käytetään kahta eri enimmäisnopeutta. 60 km/h ja 40 km/h riippuen ajoneuvon leveydestä ja akseliin kohdistuvasta massasta. Erikoiskuljetuksen kuljettajalla on väistämisvelvollisuus, ellei liikenteenohjaaja toisin määrää. Liikenteenohjaaja tarvitaan, jos kuljetuksen leveys on yli neljä metriä, pituus yli 30 metriä tai korkeus yli viisi metriä. Liikenteenohjaaja voi olla myös varoitusauton kuljettaja ja hänellä tulee olla radioyhteys muihin mahdollisiin liikenteenohjaajiin sekä erikoiskuljetusajoneuvon kuljettajaan. Erikoiskuljetuksessa tulee ottaa huomioon kaikki mahdolliset vaikuttavat tekijät, kuten liikennemerkkit, sähkö- ja puhelinjohdot. (Liikenneministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista, 24§, 25§, 26§.)

Varoitusautoa erikoiskuljetuksissa tulee käyttää, jos kuljetuksen leveys on yli 3,5 metriä tai yli 3 metriä jos pituus yli 25,25 metriä, tai pituus yli 30 metriä tai korkeus yli 5 metriä. Varoitusautoja tulee olla kaksi, toinen edessä ja toinen takana, jos kuljetus on yli 4 metriä leveä tai 3 metriä leveä kun pituus yli 30 metriä, tai kokonaispituus yli 40 metriä. Erikoiskuljetuksessa tarvitaan kolme varoitusautoa silloin, kun kuljetus on leveydeltään yli 5 metriä tai 4 metriä (pituus yli 35 metriä), tai 3,5 metriä (pituus 40 metriä), tai 3 metriä (pituus yli 45 metriä). Erikoistapauksessa, jos kuljetuksen leveys on yli 7 metriä, on kuljetuksessa mukana oltava vähintään neljä varoitusautoa, joista vähintään yksi hälytysvarusteinen poliisiauto. (Liikenneministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista, 22§.)

Erikoiskuljetuksia suoritettaessa tarvitaan erillinen erikoiskuljetuslupa. Kuljetusluvan myöntää Tiehallinto. Lupahakemus tulee tehdä kirjallisesti ja sen käsittely kestää yleensä parista päivästä yli viikkoon. Lupaa hakiessa erikoiskuljetusajoneuvo tulee olla liikenteeseen hyväksytty ja rekisteröity sekä oikeanlainen kyseiseen kuljetukseen. Erikoiskuljetuslupa myönnetään joko kuljetuksen suorittajalle, kuljetuksen tilaajalle tai kuljetettavan esineen valmistajalle. Lupaa ei voi siirtää toiselle yritykselle tai henkilölle. Kuljetuslupien voimassaoloajat vaihtelevat viikosta yhteen vuoteen riippuen luvan ehdoista ja massasta. (Tiehallinto 2009, www.)

7.1 Vaarallisten aineiden kuljetus

Vaarallisten aineiden kuljetuksessa (VAK) Suomessa tiellä, rautatiellä, ilma-aluksessa, vesialueilla sovelletaan lakia vaarallisten aineiden kuljetuksesta. Vaarallisella aineella tarkoitetaan ainetta, joka on räjähdys-, palo-, tartunta- tai säteilyvaaransa, myrkyllisyytensä, syövyttävyytensä tai muun ominaisuutensa takia saattaa aiheuttaa ihmisille, omaisuudelle tai ympäristölle vahinkoa. Vaarallisella kuljetuksella tarkoitetaan vaarallisen aineen kuljettamista sitä sisältävässä säiliössä tai kollissa, sekä aineen lastausta, kuormaamista, purkamista tai muuta käsittelyä. Vaarallisten aineiden kuljetuksia valvovana viranomaisena toimivat Liikenne- ja viestintäministeriö, Merenkululaitos, Ilmailuhallinto, Rautatievirasto, poliisiviranomaiset, tullilaitos, rajavartiolaitos, satamaviranomaiset, turvatekniikan keskus, Ajoneuvohallintokeskus sekä säteilyturvallisuuskeskus ja työsuojeluviranomaiset. (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta, 2§, 3§, 5§, 6§.)

Kaikessa vaarallisten aineiden käsittelyssä on noudatettava tarvittavaa huolellisuutta ja varovaisuutta. Kuljetuksen suorittajan on huolehdittava, että ajoneuvoa ja alustaa voidaan käyttää kuljetukseen ja että se on asianmukaisesti kuormattu ja miehitetty. Kuljetuksissa on aina noudatettava voimassa olevia säännöksiä ja määräyksiä. Tavarán lähettäjä huolehtii, että vaarallinen aine on luokiteltu, pakattu ja pakkaus merkitty. (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta, 7§, 8§.)

Jokaisella henkilöllä, joka suorittaa vaarallisten aineiden pakkaamista, lähettämistä, laivaamista, lastaamista, kuormaamista, kuljetusta tai purkamista tulee olla tarvittava koulutus tai muu pätevyys. Jos aineen laatu edellyttää erityistä asiantuntemusta, kuljettajalla tulee olla vaarallisten aineiden kuljetusten ajolupa (ADR-lupa). (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta, 11§). ADR-luvan saa koulutuksen ja hyväksytyin loppukokeen jälkeen Ajoneuvohallintokeskukselta. Luvan saaminen edellyttää myös voimassaolevaa ajoneuvon ajo-oikeutta. Lupa on voimassa viisi vuotta ja se tulee uusiksi ennen voimassaoloajan päättymistä. ADR-ajolupa on voimassa sekä Suomessa että ulkomailla. ADR-koulutuksen peruskurssi oikeuttaa vaarallisten aineiden kappale- ja irtotavarakuljetuksiin. Säiliökuljetuksiin tarvitaan peruskurssin lisäksi erityinen säiliökurssi. ADR-täydennyskurssi on luvan uusi-

mista varten. Peruskurssi kestää neljä päivää ja säiliö- sekä täydennyskurssi kaksi päivää. (Ajoneuvohallintokeskus AKE 2009 a), www.ake.fi.)

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän ajoneuvon tulee olla rakenteeltaan sellainen, että ainetta voidaan siinä kuljettaa niin turvallisesti kuin mahdollista. Ajoneuvoon saa liittää enintään yhden perävaunun tai puoliperävaunun. Määräaikaiskatsastuksen lisäksi vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävälle ajoneuvolle on haettava ADR-lupa, jonka myöntää katsastuskonttori. (Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä, 21–22§.)

Vaarallisten aineiden kuljetuksessa olevassa ajoneuvossa tulee olla yleisinä turvarusteina muun muassa vähintään yksi pyöräkiila, yksi kahden kilon käsisammutin, kaksi itsestään pystyssä pysyvää varoitusmerkkiä, jokaiselle ajoneuvossa olevalle varoitusliivi, kuljettajan suojaimet ja varusteet sekä taskulamppuja tarvittava määrä. Lisäksi vaarallisten aineiden vaaraluokituksesta riippuen tulee mukana olla esimerkiksi hengityssuojaimia, imeytysainetta ja keräilyastioita. (Kuokkanen, 10–12.) VAK-ajoneuvossa tulee olla merkintä, että sitä käytetään vaarallisen aineen kuljetukseen. Tähän käytetään oranssikilpeä, joka on heijastava oranssi kilpi, jota ympäröi musta reuna. Oranssikilpien sijoituspaikka ja määrä ajoneuvossa määräytyy aineen vaarallisuuden mukaan. Lisäksi irtotavaraa kuljettavassa ja säiliöautossa tulee olla varoituslipukkeet ajoneuvon molemmilla sivuilla ja takana. (ADR- ja VAK- 2008–2009 Kuljetusopas, 44–46.)

Ajoneuvossa tulee olla vaarallisten aineiden kuljetuksen aikana tarvittavat asiakirjat sekä keskeiset tiedot kuljetettavasta aineista onnettomuuden tai muun vaaratilanteen varalta. Lisäksi kuljettajan on tehtävä ja pidettävä ajan tasalla turvasuunnitelma sisältäen menettelytavat vaaratilanteessa. Vaarallisten aineiden kuljettajalla tulee olla mukana voimassaoleva ADR-ajolupa. (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta, 11c§, 11d§.)

Vaaralliset aineet luokitellaan yhdeksään luokkaan. Ne ovat: räjähteet, kaasut, palavat nesteet, helposti syttyvät aineet, hapettavat aineet, orgaaniset peroksidit, myrkylliset aineet, tartuntavaaralliset aineet, radioaktiiviset aineet, syövyttävät

aineet ja muut vaaralliset aineet ja esineet. (Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä, 5§.)

Oikeustapaus: Itä-Suomen hovioikeus 14.6.2007, D06/220. Joensuun kärjäoikeudessa käsiteltiin vuonna 2005 tapaus, joka koski vaarallisten aineiden kuljettamista. Kyseessä oli kaksi vaarallisten aineiden kuljetusrikkomusta. Kuljettaja oli huolimattomuudesta rikkonut lakia ja säännöksiä laiminlyömällä huolehtia lain vaatimukset kuljetuksesta. Kuljettajan ajamasta ajoneuvoyhdistelmästä oli puuttunut toinen itsestään pystyssä pysyvistä varoitusmerkeistä. Lisäksi rahtikirjan tiedot lähettäjistä ja vastaanottajasta ovat olleet puutteelliset ja vaikeasti luettavissa. Kärjäoikeudessa kuljettajalle tuomittiin kuusi päiväsakkoa á 29 euroa, yhteensä 174 euroa. Lisäksi kuljettaja veloitettiin korvaamaan valtiolle todistelukustannukset 40 euroa. (Jakonen 2005.)

Kuljettaja valitti asiasta Itä-Suomen hovioikeuteen, jossa asia käsiteltiin vuonna 2007. Valituksessaan kärjäoikeuden päätöksestä kuljettaja vaati, että syyte hylätään tai vaihtoehtoisesti rangaistus jätetään tuomitsematta. Lisäksi hän vaati oikeudenkäynti- ja asianosaiskulujensa korvausta. Hovioikeuden päätös oli olla muuttamatta kärjäoikeuden päätöstä. (Jakonen 2005.)

7.2 Eläinkuljetukset

Eläinkuljetuksissa on otettava huomioon, että kuljetusvälineet ja kuljetusolosuhteet ovat sellaiset, ettei eläimelle aiheudu tarpeetonta kipua ja kärsimystä. Eläintä ei saa kuljettaa, jos sen kunto on heikentynyt ja on vaarana aiheuttaa sille kipua, sairastuminen tai vahingoittuminen. Kuljetuksen aikana eläimestä on huolehdittava antamalla sille vettä, ruokaa ja lepoa. Kuljetuksessa on pidettävä taukoja riippuen eläinlajista, iästä, olosuhteista ja matkan kestosta. Jos eläin vahingoittuu matkan aikana, sen on saatava välittömästi eläinlääketieteellistä hoitoa tai se on vammasta riippuen lopetettava aiheuttamatta sille turhaa kärsimystä. (Laki eläinten kuljetuksesta, 5–6§)

Eläimiä kuljetettaessa kuljetusvälineen tulee olla eläimelle turvallinen, tarpeeksi tilava eikä eläin saa päästä karkaamaan. Kuljetusvälineessä tulee olla tarpeeksi ilmatilaa ja eläimen tulee pystyä seisomaan luonnollisessa asennossa telomatta

itseään. Eläimet tulee voida erottaa väliseinillä tai puomeilla, joihin ne voivat myös tukeutua. Ajoneuvon materiaalin tulee olla eläimille sopiva ja turvallinen, ja siellä tulee olla riittävästi kuiviketta. (Laki eläinten kuljetuksesta, 7–8§)

Eläin ei saa kuljetuksen aikana kärsiä kuumuudesta, kylmyydestä tai jyrkiltä ilmanvaihdoksilta. Eläintä on lisäksi suojeltava kovalta melulta, haitallisilta kaasuilta ja liialta kosteudelta. Jokaisessa ajoneuvossa, missä kuljetetaan suurikokoista eläintä, on oltava merkintä eläinkuljetuksesta. (Laki eläinten kuljetuksesta, 9–10§)

Eläinten lastaamiseen käytettävät välineet tulee olla eläimille turvallisia. Sillat, rampit ja lastaushissit on varustettava suojakaiteilla. Eläinten sitomiseen käytettävien välineiden on oltava turvallisia, sopivan mittaisia eikä ne saa katketa kuljetuksen aikana. Lastattavaa eläintä on kohdeltava asianmukaisesti ja rauhallisesti, eikä sitä saa tarpeettomasti kiihdyttää ja säikytellä. Jaloista, korvista, turkista, sarvista tai suoraan päästä vetäminen, riiputtaminen, nostaminen tai raahaaminen on kiellettyä. (Laki eläinten kuljetuksesta, 12–13§)

Kaupallisen toiminnan yhteydessä tapahtuvaan eläinkuljetukseen tarvitaan lääninhallitukselta eläinkuljettajalupa. Lääninhallitus hyväksyy myös pitkiin kuljetuksiin käytettävän kuljetusvälineen. Eläinkuljettajien ja hoitajien pätevyystodistusta haetaan myös lääninhallitukselta. Elintarviketurvallisuusvirasto Evira pitää eläinkuljettajista valtakunnallista rekisteriä. Eläinkuljetuksia valvoo ja ohjaa Maa- ja metsätalousministeriö, Elintarviketurvallisuusvirasto, lääninhallitus, paikalliset viranomaiset sekä eläinlääkärit. (Laki eläinten kuljetuksesta, 2§, 16§, 21§, 23–27§.)

8. YHTEENVETO

Opinnäytetyön tavoitteena oli koota selkeä tietopaketti kuljetusajan työntekijöille ja yrittäjille. Työllä haettiin vastausta kysymykseen ”mitä kuljetusyrittäjän ja työntekijän tulee tietää?”. Informaatio työhön kerättiin lainsäädännöstä, kirjallisuudesta, Internet-sivuilta sekä alan ammattilaista haastatteleamalla. Lisäksi työssä esitettiin muutamia oikeustapauksia, joissa havainnollistettiin kuljetusalan määräysten rikkomisesta saatuja tuomioita. Liitteeksi työhön lisättiin kuljettajille tarkoitettuja ohjeita ajopiirturin käytöstä, digitaalisen ajopiirturin korteista, malli rahtikirjasta sekä yrittäjälle tarkoitettu työsopimusmallipohja.

Työn tulos perustuu siihen, miten hyvin lukija löytää etsimänsä tiedon sekä miten kauan työ pysyy ajantasaisena. Lait ja määräykset ovat jatkuvassa muutoksessa, joten työ voi vanhentua hyvinkin nopeasti tai säilyä kauan ajankohtaisena. Esimerkiksi työtä tehdessä ajoneuvojen kavennus -määräys muuttui, joten jouduin lopuksi muuttamaan sitä jonkin verran, sillä yrittäjät eivät saaneetkaan enää toimomaansa jatkoaikaa. Työhön olisin ehkä vielä halunnut lisätä ympäristöosion, jossa olisi kerrottu mm. yrittäjien ankarasta vastuusta erilaisten kemikaalien käsittelyssä. Myös ajoneuvojen desinfiointi nykypäivänä on tarpeellista ja pakollista. Aihetta täytyi kuitenkin rajata sen verran, ettei kaikesta voinut kirjoittaa.

Työ on mielestäni luotettava siltä osin kuin tiedot pysyvät ajan tasalla. Työhön on käytetty vain luotettavaa lähdeaineistoa ja työssä on vain vähän omaa näkemystä, sillä kaikki kerätty tieto on perustuttava luotettavaan faktaan. Työ on käyttökelpoinen jokaisessa kuljetusyrityksessä, niin yrittäjille kuin kuljettajillekin luotettavaksi. Mahdollisia jatkotutkimuksia voisi olla esimerkiksi laajempi versio tästä työstä, jossa on kunnolla paneuduttu jokaiseen asiaan. Lisäksi tätä työtä voisi päivittää tulevaisuudessa ajantasaiseksi, jolloin sitä voi pitää jatkuvasti luotettavana. Myös monesta aihekokonaisuudesta, mitä työssä on käytetty, voisi tehdä yksittäisiä laajempia tutkimuksia.

LÄHDELUETTELO

Painetut teokset

ADR- ja VAK- 2008-2009 Kuljetusopas. Kappaletavara- ja säiliökuljetukset. Vaarallisten aineiden kuljettajakoulutus. 2007. DVM Oy.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry. Kuorma-autoalan työehtosopimus 2008-2009.

Hoppu, Esko, Hemmo, Mika 2006. Vakuutusoikeus. Helsinki. WSOYpro.

Kuikko Tapio 2002. Uusi työturvallisuuslaki. Jyväskylä. Talentum.

Kuokkanen, Kari 2007. Vaarallisten aineiden kuljettaminen tiellä kappaletavarana 2008-2009. Nummela. Edita Publishing Oy.

Rautiainen, Hannu, Äimälä, Markus 2007. Työsopimuslaki. Helsinki. WSOYpro.

Siikarla, Pertti J 2003. Henkilöyhtiöt. Jyväskylä. Gummerus.

Siikarla, Pertti J 2006. Osakeyhtiölaki & käytäntö. Jyväskylä. Gummerus.

Oy Scan-Auto Ab. Tekninen tiedote. 5.12.2008.

Muut painetut teokset ja lainvalmisteluasiakirjat

Ajokorttiasetus 7.9.1990/845. Tieliikennelait 2009. Talentum Media. Helsinki. 2009.

Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 4.12.1992/1257

Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090

Laki eläinten kuljetuksesta 29.12.2006/1429. Tieliikenne. Lakikokoelmat 2008. Edita. Helsinki.2008.

Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 21.7.2006/693.

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719. Tieliikennelait 2009. Talentum Media. Helsinki. 2009.

Laki ylikuormamaksusta 14.1.1982/51

Liikenneministeriön päätös ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä 14.12.1982/940. Tieliikenne. Lakikokoelmat 2008. Edita. Helsinki.2008.

Liikenneministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista. 17.12.1992/1715. Tieliikennelait 2009. Talentum Media. Helsinki. 2009.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista 19.12.2002/1248.

Liikenne- ja viestintäministeriön päätös yli 22,00 metrin pituisessa ajoneuvoyhdistelmässä käytettävän yli 2,55 metriä leveän kuorma-auton, kuorma-auton perävaunun ja vaihtokuormatilän sisäpuolisesta kaventamisesta 22.12.2006/1378. Tieliikenne. Lakikokoelmat 2008. Edita. Helsinki.2008.

Rikoslaki 19.12.1889/39

Tapaturmavakuutuslaki 20.8.1948/608

Tiekuljetussopimuslaki 23.3.1979/345. Tieliikennelait 2009. Talentum Media. Helsinki. 2009.

Työaikalaki 9.8.1996/605.

Työntekijän eläkelaki 19.5.2006/395

Työterveyshuoltolaki 21.12.2001/1383. Työpaikan lait ja työsuhdeopas 2009. Helsinki. WSOYpro.

Valtioneuvoston asetus työvälineiden turvallisesta käytöstä ja tarkastamisesta 12.6.2008/403.

Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 13.3.2002/194. Tieliikennelait 2009. Talentum Media. Helsinki. 2009.

Elektroniset julkaisut

Ajoneuvohallintokeskus AKE 2009 a). ADR. [online]. [viitattu 1.8.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www.ake.fi/AKE/Ammattiliikenne/ADR/>](http://www.ake.fi/AKE/Ammattiliikenne/ADR/).

Ajoneuvohallintokeskus AKE 2009 b). Ajoneuvoluokat [online]. [viitattu 15.10.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www.ake.fi/AKE/Katsastus_ ja_ ajoneuvotekniikka/Ajoneuvoluokat/Ajoneuvoluokat.htm>](http://www.ake.fi/AKE/Katsastus_ ja_ ajoneuvotekniikka/Ajoneuvoluokat/Ajoneuvoluokat.htm).

Ajoneuvohallintokeskus AKE 2009 c). Digitaalinen ajopiirturi [online]. [viitattu 1.6.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www.ake.fi/AKE/Ammattiliikenne/Digitaalinen_ajopiirturi/>](http://www.ake.fi/AKE/Ammattiliikenne/Digitaalinen_ajopiirturi/).

Alapiha Satu 2009. C- ja CE-luokan ajokortin hankinta muuttuu. [online]. Rahtarit ry. [viitattu 13.6.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www. rahtarit.fi/pdf/0904_C_CE-ajokortti.pdf>](http://www.rahtarit.fi/pdf/0904_C_CE-ajokortti.pdf).

Edilex 2009. Oikeuskäytäntö. KKO: 1985-II-35. [online]. [viitattu 27.11.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www.edilex.fi/oikeuskaytanta/kko/ennakkoratkaisut/19850035t?search=all>](http://www.edilex.fi/oikeuskaytanta/kko/ennakkoratkaisut/19850035t?search=all)

JAKK 2009. Tavaraliikenneyrittäjäkoulutus. [online]. [viitattu 26.11.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL: http://www.jakk.fi/sivusto.asp?R=853>](http://www.jakk.fi/sivusto.asp?R=853)

Liikenne- ja viestintäministeriö 2009. Ylileveiden moduulirekkojen käytölle ei uutta jatkoaikaa. Tiedote 6.10.2009 [online]. [Viitattu 8.10.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www.mintc.fi/web/fi/tiedote/view/917363>](http://www.mintc.fi/web/fi/tiedote/view/917363).

Siukonen Timo 2006. Konginkankaan turmarekan kuljettajalle kolme kuukautta ehdollista. 31.5.2006. [online]. [viitattu 27.11.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/1135220096251>](http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/1135220096251).

Siukonen Timo 2007. Hovioikeus säilytti ehdollisen vankeustuomion Konginkankaan turmassa. 23.1.2007. [online]. [viitattu 29.11.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/1135224510596>](http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/1135224510596).

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL 2009. Liikennelupa. [online]. [viitattu 28.5.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www.skal.fi/index.phtml?s=99>](http://www.skal.fi/index.phtml?s=99).

Tiehallinto 2009. Erikoiskuljetuslupa. [online]. [viitattu 29.10.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=71&_dad=julia&_schema=PORTAL30&menu=626&_pageid=71&linkki=945&julkaisu=522&kieli=fi>](http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=71&_dad=julia&_schema=PORTAL30&menu=626&_pageid=71&linkki=945&julkaisu=522&kieli=fi).

Työsuojeluhallinto 2008. Autonkuljettajan ajo- ja lepoajat. Päivitetty 15.9.2008. [online]. [viitattu 3.7.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://tyosuojelujulkaisut.wshop.fi/documents/2008/09/TSO_27.pdf>](http://tyosuojelujulkaisut.wshop.fi/documents/2008/09/TSO_27.pdf)

Työsuojeluhallinto 2009. Tapaturmaselostusrekisteri. [online]. [viitattu 22.10.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www.tyosuojelu.fi/fi/tapaturmaselostusrekisteri>](http://www.tyosuojelu.fi/fi/tapaturmaselostusrekisteri).

Tilastokeskus 2009. Yritykset toimialoittain ja oikeudellisen muodon mukaan 2007 (TOL 2008). [online]. [viitattu 26.11.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://pxweb2.stat.fi/Dialog/varval.asp?ma=010_syr_2007_tau_101_fi&ti=Yritykset++toimialoittain+ja+oikeudellisen+muodon+mukaan+2007++%28TOL+2008%29&path=./Database/StatFin/yri/syr/010_yr_tol08/&lang=3&multilang=fi>](http://pxweb2.stat.fi/Dialog/varval.asp?ma=010_syr_2007_tau_101_fi&ti=Yritykset++toimialoittain+ja+oikeudellisen+muodon+mukaan+2007++%28TOL+2008%29&path=./Database/StatFin/yri/syr/010_yr_tol08/&lang=3&multilang=fi)

Valtiokonttori 2009. Vuoden 2009 eläkemaksuprosentit. [online]. [viitattu 26.11.2009]. Saatavilla [www-muodossa: <URL:http://www.valtiokonttori.fi/vuosikertomukset/public/default.aspx?nodeid=21410>](http://www.valtiokonttori.fi/vuosikertomukset/public/default.aspx?nodeid=21410)

Muut lähteet

Jakonen, Juha, 2009. AKT:n vastaava lakimies. Itä-Suomen hovioikeus. Tuomio 767. Haastattelu

Jakonen Juha 2001. AKT:n vastaava lakimies. Itä-Suomen hovioikeus. Tuomio 717.

Jakonen, Juha, 2005. AKT:n vastaava lakimies. Joensuun käräjäoikeus. Tuomio 05/2359.

Jakonen Juha 2009. AKT:n vastaava lakimies. Kemi-Tornion käräjäoikeus. Tuomio 09/365.

Jakonen Juha 2004. AKT:n vastaava lakimies. Orimattilan käräjäoikeus. Tuomio 04/134.

Kauppila, Risto, toimitusjohtaja 29.9.2009. Kuljetus Risto Kauppila Oy, Kauhajoki. Haastattelu.

LIITELUETTELO

LIITE 1 Valvontalaitteen aikaryhmävalitsimen käyttö

LIITE 2 Mekaanisen ajopiirturin levyyn tehtävät merkinnät

LIITE 3 Digitaalisen piirturin kuljettajakortti ja yrityskortti

LIITE 4 Työsopimusmalli

LIITE 5 Rahtikirjamalli

Valvontalaitteen aikaryhmävalitsimen käyttö

Kuljettajan on käytettävä ajopiirturin aikaryhmävalitsinta.

Valitsimen aikaryhmät ovat seuraavat:



= ajoaika

Useimmissa uusissa piirtureissa tämä toiminta on automaattinen, eikä merkkiä ole piirturissa



= muu työ

- lastaus ja purkaminen
- matkustajien auttaminen ajoneuvoon nousemisessa tai poistumisessa
- puhdistustyöt ja tekninen huolto
- kaikki muut tehtävät, joilla pyritään varmistamaan ajoneuvon, lastauksen ja matkustajien turvallisuus
- poliisi-, tulli- ja maahantulo- ja muiden viranomaisten kanssa asiointi
- aika, jonka kuljettaja on käyttänyt tämän asetuksen soveltumisalaan kuulumattoman ajoneuvon kuljettamiseen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon luo tai luota, kun se ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä
- ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalan ulkopuolisen ajoneuvon kuljettaminen kaupallisessa tarkoituksessa
- kaikki samalle tai toiselle työnantajalle työ- tai virkasuhteessa tehtävä työ joko kuljetusalalla tai sen ulkopuolella



= varallaoloaika

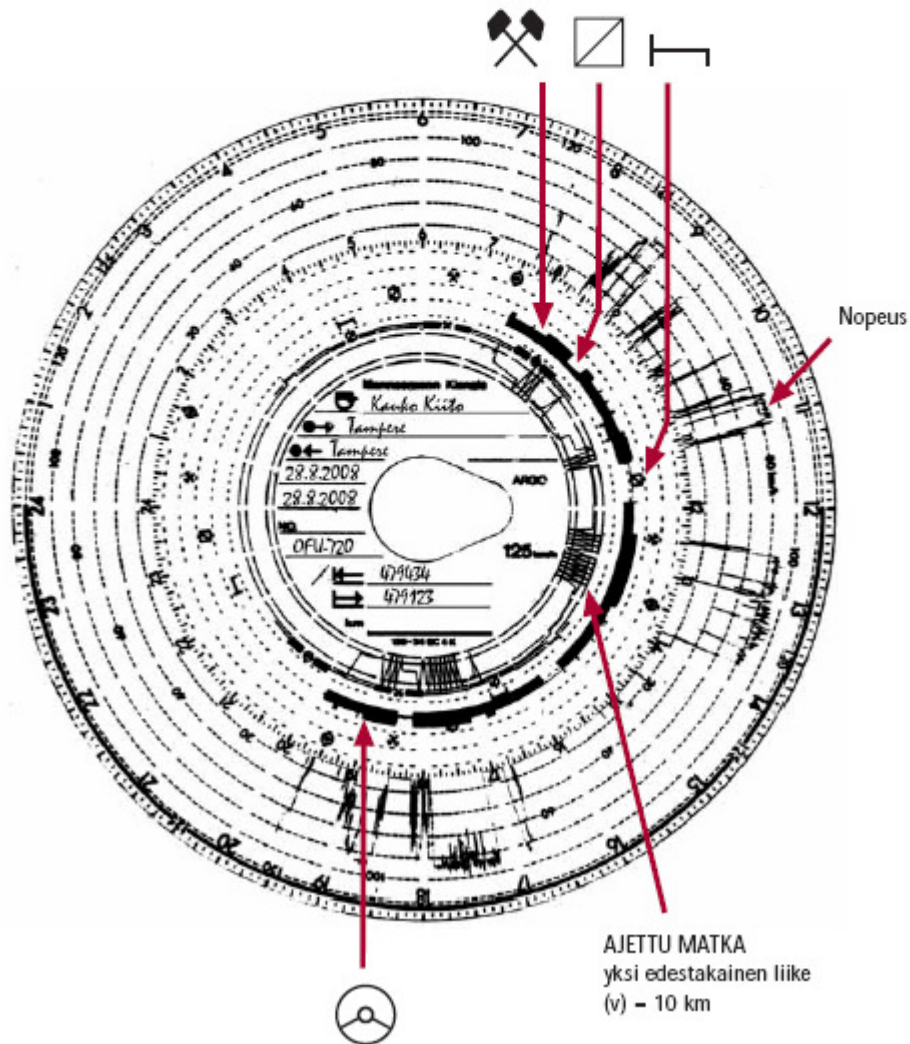
- kuljettajan vieressä tai makuualustalla vietetty aika ajoneuvon ollessa liikkeellä
- aikaa, jolloin kuljettaja ei ole velvollinen olemaan työpaikalla, mutta on oltava käytettävissä, jos hänet kutsutaan työhön
- lautalla tai junalla kuljetettavan ajoneuvon saattaminen tai rajoilla vietettyjä odotusaikoja

(Työsuojeluhallinto 2008.)

LIITE 1

┌ = työn keskeytykset

- Kuljettajan on käytettävä aikaryhmävalitsinta siten, että em. aika ryhmät tulevat merkityksi erikseen ja toisistaan erotettavasti. Käytön laiminlyönnistä seuraa rangaistus.
- Kun kuljettaja poistuu autosta esim. varastoalueella ja luovuttaa auton toiselle kuljettajalle, hänen on siirrettävä digitaalisessa ajopiirturissa kuljettajakortti kakkospaikkaan ja käytettävä aikaryhmävalitsinta.



(Työsuojeluhallinto 2008.)

Ajopiirturin levyyn tehtävät merkinnät

Ajon (työajan) alkaessa merkitään seuraavat tiedot piirturilevyn keskiosaan:



kuljettajan suku- ja etunimi



paikkakunta, jossa levy asetetaan piirturiin

20

päivä, kuukausi ja vuosi, milloin levy on laitettu piirturiin

N0.

ajoneuvon rekisterinumero



matkamittarin (km) lukema ajon alkaessa

Ajon (työajan) päättyessä lisätään levyn keskiosaan:



paikkakunta, jossa levy poistetaan piirturista

20

päivämäärä ajon päättyessä



matkamittarin (km) lukema ajon päättyessä

Ajoneuvoa vaihdettaessa merkitään levyn taakse:



tarvittaessa ajoneuvon vaihdon kellonaika

N0.

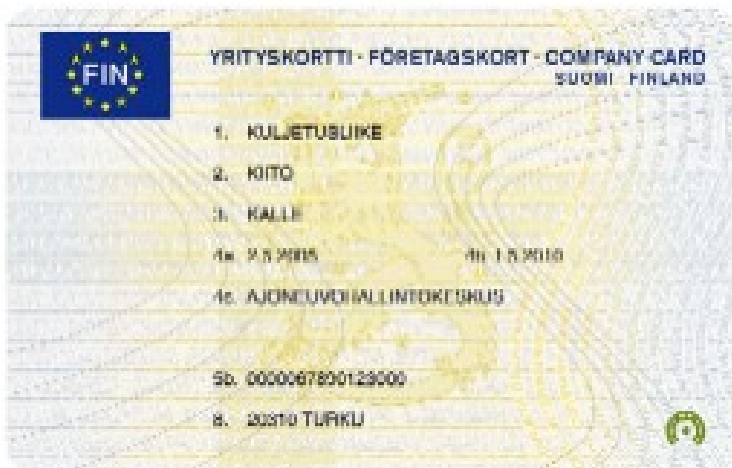
uuden ajoneuvon rekisterinumero



uuden ajoneuvon mittarilukema

(Työsuojeluhallinto 2008.)

LIITE 3



(Ajoneuvohallintokeskus AKE 2009.)

TYÖNTEKIJÄN TYÖSOPIMUS

Työnantajan nimi ja liike-/kotipaikka:			
Työntekijän nimi ja kotipaikka:			Henkilötunnus:
Työsuhteen alkamispäivä:	Koeaika, jonka kuluessa sopimus voidaan ilman irtisanomisaikaa heti purkaa, on _____ kuukautta tai _____ päivää. Koeajan viimeinen päivä on _____.		
Työsuhde on voimassa:	toistaiseksi		määräajan _____ saakka
Määräaikaisen työsuhteen peruste:			
<input type="checkbox"/> _____			
<input type="checkbox"/> työntekijän oma pyyntö			
Työsuhde on:	täysaikainen		osa-aikainen
Osa-aikaisen työntekijän työajasta on sovittu: _____			
Asemapaikkakunta (-kunnat): _____			
Työtehtävät ja työn suorittamispaikka: Kuljetus- ja muut yrityksen toimialaan kuuluvat tehtävät yrityksen toiminta-alueella.			
Työsuhteen alussa noudatettava työehtosopimus:			
Palkkaus määräytyy työehtosopimuksen mukaan. Palkanmaksukausi on:		Työntekijän pankkitili:	
Työaika, vuosiloma ja irtisanomisaika määräytyvät lain ja työehtosopimuksen mukaan. Työsuhteen päättyessä maksettava palkka voidaan maksaa samana päivänä kuin työpaikan muille työntekijöille maksetaan palkka ao. päivältä.			
Muut sovitut ehdot: _____ _____ _____ _____			
Tällä sopimuksella yllämainittu työntekijä sitoutuu korvausta vastaan tekemään kaikkia yrityksessä esiintyviä töitä työnantajalle tämän johdon ja valvonnan alaisena.			
Työntekijä vakuuttaa, ettei hänessä ole mitään sellaista vammaa tai muuta terveydellistä seikkaa, joka aiheuttaisi esteen tämän työsuhteen mukaisen työvelvoitteen täyttämiseksi.			
Tätä sopimusta on tehty kaksi samansisältöistä kappaletta, toinen työnantajalle ja toinen työntekijälle.			
Päiväys			
Työnantajan allekirjoitus			
Työntekijän allekirjoitus			

ALT 5.01

LIITE 5


RAHTIKIRJA FRAKTSEDEL

Lähtettäjä Avsändare

Asiakasno Kundnr Päivämäärä Datum

Sopimusno Avtalsnr Lähtettäjän viite Avsändarens referens

Vastaanottajan viite Mottagarens referens

Vastaanottaja Mottagare		Asiakasno Kundnr		Rahdinkuljettaja ja / tai Huolitsija Transportföretag och / eller Speditör	
		Sopimusno Avtalsnr			
Tavaran toimitusosoite Godsets leveransadress				 Numero Nummer *217604034*	
Lähtö- ja lastauspaikka Avs. och lastningsp. (Lähtöas., raide Avsändnings., spår)		Toimituslauseke Leveransklausul			
Määräpaikka Bestämelseort (Määräas., raide Bestämelsest., spår)		Rahdinmaksaja Frakttalare		Asiakasno Kundnr	
				Sopimusno Avtalsnr	
Merkki / nro Märke / nr	Kolliluku ja -laji Kolliantal och -slag	Sisältö, ulkomitat ja VAK-merkinnät Innehåll, yttermått och ADR-anmärkningar	(Koodi) (Kod)	Brutto, kg	Tilavuus, m ³ Volym
Vaihtokelpoinen FIN-lava, kpl Godk. FIN-pall, st		Kollit yht. Kolliantal tot.	Lavametrit Flakmeter	Brutto yht. tot., kg	Rahditusp. Fraktvikt
Kuljetusohjeet Transportinstruktioner			Jälkivaatimus, maksuviite Bet.ref. för efterkrav		
Muut tiedot Tilläggsuppgifter			Jälkivaatimus, tilinro Kontonr för efterkrav		
Varaumat Förbehåll			Jälkivaatimus Efterkrav		
			Rahti Frakt		
			Lisät Extra avgift		
			+ Alv. Moms		
			Käteinen yht. Kontant tot.		
			Käteismaksu, pvm, paikka ja kuittaus Kontantbetalning, datum, ort och kvittering		
1	2	3	4	5	6
Vastaanottaja, pvm, aika ja allekirjoitus Mottagare, datum, tid och underskrift			Kuljettaja, pvm, aika ja allekirjoitus Chaufför, datum, tid och underskrift		Lähtettäjä, pvm ja allekirjoitus Avsändare, datum och underskrift

SFS 5865

Sisäasiain Oy 525203