

ULKOMAANKULJETTAJAN KÄSIKIRJA



Sisällysluettelo

LUKU 1 - ULKOMAANKULJETTAJAN AMMATTI JA TOIMINTAYMPÄRISTÖ 8

Johdanto	10
Historiaa	11
Ulkomaanliikenteen vaatimukset kuljettajalta.....	12
Vastaako työ ennakkokuvitelmia	12
Olenko sopiva ulkomaankuljettajaksi?	12
Löydänpö purku- ja lastauspaikat?	13
Liikenneolosuhteet ja ajotaito	13
Kestääkö pää?	13
Perheongelmat	14
Alkoholi	14
Kohtauspaikka ulkomailla – Suomen Merimieskirkko.....	15
Merimieskirkot kotimaassa	15
Kumipyöräkuljetusten kansainväliset markkinat.....	16
Suomalaiset vientituotteet.....	16
Tuonti Suomeen	16
Kuljetusreitit Suomesta	16
Termejä	17

LUKU 2 - LIIKENNE- JA KULJETUSLUVAT 18

Kaupallinen tavaraliikenne	20
Yleistä	20
Liikennelupatyypit	20
Ilman lupaa sallittu kaupallinen liikenne	21
Velvollisuus esittää asiakirja	21
Kansainväliset tieliikennesopimukset, kuljetustyypit ja -luvat.....	22
Kansainvälinen liikenne (ulkomaanliikenne).....	22
Markkinoille pääsy	22
Kuljetustyypit ja kuljetusluvat.....	23

LUKU 3 - TULLI- JA MUUT RAJANYLITYSMUODOLLISUUDET 28

Tullipassitusjärjestelmät.....	32
Yhteisön/yhteinen passitus (Lähde: Tulli)	32
TIR-passitusjärjestelmä.....	34
Rajanylitysmuodollisuudet kansainvälisissä kuljetuksissa.....	37
Euroopan unioni (EU)	37
EFTA-maat	37
Muut maat.....	39

LUKU 4 - RAHDINKULJETTAJAN VASTUU 38

Tiekuljetussopimuslaki, CMR-sopimus	42
Yleistä	42
CMR-sopimus.....	42
CMR-rahtikirja	43
Kansainvälinen tiekuljetusvastuuvakuutus	51
Kabotaasivakuutus	53
Tavarankuljetusvakuutus.....	53

LUKU 5 - ASIAKIRJAT 52

Asiakirjat ulkomaanliikenteessä.....	56
Kuorman asiakirjat.....	56
Ajoneuvon asiakirjat.....	57
Kuljettajan asiapaperit.....	74
Asiakirjojen säilyttäminen	81

LUKU 6 - KALUSTO JA VARUSTEET 82

Kuljetuskalusto.....	84
EU ja ETA, Sveitsi	84
Ruotsi.....	85
Norja	86
Suomi	87
Tanska.....	87
Huollot.....	88
Auton varusteet ja niiden säilytys	88
Tekniset viat ja rengasvauriot.....	90
Tekniset viat.....	90
Rengasvauriot	91

LUKU 7 - AJO- JA LEPOAJAT, AJOKIELLOT 92

Ajo- ja lepoajat	94
Ajo- ja lepoaikamääräykset.....	94
Ajopiirturi	101
Ajopiirturin tarkastaminen, huoltaminen ja korjaaminen	101
Analoginen ajopiirturi	101
Digitaalinen ajopiirturi.....	105
Viallinen ajopiirturi	109
Digitaalisen ajopiirturin tarkastukset	109
Rangaistusvaatimuksen säilyttäminen.....	109
Pyhäpäivä-, viikonloppu-, yö- sekä muut ajokiellot.....	110

LUKU 8 - TURVALLISUUS..... 112

Kuorman varmistaminen kansainvälisissä kuljetuksissa	114
Raskaan liikenteen valvonta kansainvälisessä liikenteessä	117
Liikenneturvallisuus ulkomaanliikenteessä	120
Ennakoi – pidä pelivaraa.....	120
Ajaminen tunneleissa.....	122
Ajaminen vuoristossa.....	123
Keliolosuhteet.....	124
Toiminta liikenneonnettomuuspaikalla	126
Hätätilanteiden varalta	127
Kuljetusrikollisuus ulkomaanliikenteessä	128
Yleistä	128
Rikollisten tyypilliset toimintatavat ja kohteet	128
Terrorismi, yhden asian liikkeet, kansalaisaktivismi, ilkivalta	129
Lainsäädännön vaatimukset, kuljetusyhtiön ja kuljettajan vastuu	130
Kuljettajan uhat ja turvallisuusriskit, oikea toiminta.....	132
Turvatoimet kuljetuksissa.....	133

LUKU 9 - KUSTANNUKSET JA REITITYS 138

Tankkaukset	140
Luottokortit	141
Edustajat Suomessa.....	142
Tie-, silta- ja tunnelimaksut	144
Laivakuljetukset	148
Kuljetuksen reititys	150
Yleistä	150
Laivavuorojen aikataulut	150
Kuljettajan ajo- ja lepoajat	151
Vaihtoehtoiset reitit	152
Lastaus- ja purkuajat yrityksissä	155
Tie-, tunneli- ja siltamaksut	155
Turvallisuus.....	155
Tankkaukset	156
EU:n ulkorajan ylittäminen reitillä	156
Ympäristövyöhykkeet	156
Kartta vai navigaattori?	157
Keliolosuhteiden muuttuminen.....	159

LUKU 10 - ULKOMAANKULJETUSTEN TOIMINTATAPOJA JA SUORITEALOJA 160

Irtoperävaunuliikenne	162
Perävaunun nouto ja jättö satamaan sekä perävaunun tarkastus ja vaurioraportit satamissa	164
Junakuljetukset	170

Lämpösäädelyt kuljetukset	174
ATP -sopimus	174
Kuljettajan muistilista	176
Vaarallisten aineiden kansainväliset kuljetukset (ADR).....	179
Maantiekuljetukset.....	179
Rautatiekuljetukset	179
Merikuljetukset	180
Erikoiskuljetukset.....	181

LUKU 11 - MAAKOHTAISIA OHJEITA 182

Maainfo.....	184
Alankomaat	184
Belgia.....	186
Bosnia-Herzegovina	187
Bulgaria.....	188
Espanja	189
Irlanti	191
Iso-Britannia.....	191
Italia	192
Itävalta	194
Kreikka.....	195
Kroatia	196
Latvia	197
Liechtenstein.....	198
Liettua.....	198
Luxemburg.....	199
Norja	200
Portugali	202
Puola.....	203
Ranska	204
Romania.....	206
Ruotsi.....	207
Saksa.....	208
Serbia	210
Slovakia	211
Sveitsi	213
Tanska	217
Tsekki	217
Ukraina	219
Unkari	219
Valko-Venäjä	220
Venäjä	221
Viro	227
Loppusanat	228
Liite 1: lyhyt tieliikennevalvonnan sanasto	230

Johdanto

Suomalaiset kuorma-autoilijat ovat harjoittaneet kansainvälistä tavaraliikennettä kohta 70 vuotta. Tänä aikana Eurooppa on monessakin mielessä sekä kutistunut että laajentunut. Lauttayhteydet ovat lyhentäneet ajomatkoja. Enää ei Keski- tai Etelä-Eurooppaan päästäkseen tarvitse, harvinaisia poikkeustilanteita lukuun ottamatta, kiertää Tornion ja Haaparannan kautta.

Ulkomaankuljettajan työ on Euroopan Unionin laajentuessa tullut helpommaksi, sillä tämän alueen sisällä ei ole raja- tai tullimuodollisuuksia. Myös tietotekniikan ja viestintävälineiden kehitys on helpottanut työtä ja samalla lähes poistanut ulkomaanliikenteessä ennen niin yleiset odotusajat. Toisaalta tiedon nopea liikkuminen on tuonut lisää kiirettä ja stressiä, kuten myös Keski-Euroopan jatkuvasti pahenevat ruuhkat. EU:n laajentumisesta huolimatta kuljettajan työhön kansainvälisessä tavaraliikenteessä liittyy edelleen monia erityispiirteitä, jotka asettavat omat vaatimuksensa kuljettajalle. Tietoja, taitoja ja hyviä asenteita tarvitaan edelleen.

Tämän kirjan tarkoituksena on auttaa suomalaisia autonkuljettajia työssään ulkomailla sekä ajojärjestelijöitä ja liikenteenhoitajia kuljetus- ja huolintaliikenteissä. Alan ainoana perusteoksena kirja on verraton tuki ulkomaanliikenteeseen aikovalle uudelle kuljettajalle. Kirja antaa hyödyllistä tietoa ulkomaankuljetuksista myös logistiikkaa ammattiopistoissa ja ammattikorkeakouluissa opiskeleville sekä yhteisölupaan vaadittavaan tavaraliikenteen yrittäjän ammattitaitotutkintoon valmentautuvalle.

Kirjan tekijöiden tarkoituksena on antaa lukijalle hyvä ja selkeä käsitys ulkomaankuljettajan käytännön työstä, sen erityispiirteistä ja problematiikasta. Pikkutarkkoja maakohtaisia yksityiskohtia on vältetty, jotta lukija ei eksyisi epäolennaiseen detaljitietoon, jolla ei suomalaisen ulkomaankuljettajan tai ulkomaanliikenteenharjoittajan työn kannalta ole merkitystä.

Yksityiskohtaisempaa tietoa eri maiden määräyksistä, kuten mitoista, massoista ja ajokielloista, löytyy eri tahojen oppaista ja internet-sivuilta. Niitä lukiessa on kuitenkin syytä olla kriittinen, sillä niiden perusteella saa usein aivan liian hankalan kuvan ulkomaankuljettajan työstä. Valtaosa suomalaisten harjoittamasta ulkomaanliikenteestä tapahtuu Euroopan Unionin lainsäädännön ja kansainvälisten sopimusten nojalla ja niiden määräämällä ”standardikalustolla”.

Kirjassa on runsaasti QR-koodeja ja linkkejä internetsivuille, joiden tarkoituksena on havainnollistaa kirjassa esille tuotuja asioita, opastaa ajantasaisen tiedon lähteille ja opettaa etsimään internetistä tietoa kansainvälisestä liikenteestä.

Motto: ”Asioita ei kannata tehdä yhtään vaikeammiksi kuin mitä ne todellisuudessa ovat”.

Kansainväliset tieliikennesopimukset, kuljetustyypit ja -luvat

KANSAINVÄLINEN LIIKENNE (ULKOMAANLIIKENNE)

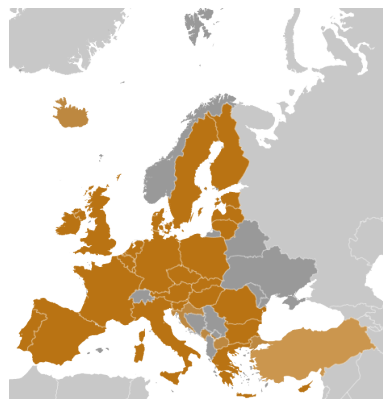
Kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan rajan ylittävää liikennettä. Ajoneuvo siis ylittää yhden tai useamman valtakunnan rajan. Ylitettävä raja voi olla oman ja naapurimaan raja tai kahden vieraan maan raja.

MARKKINOILLE PÄÄSY

EU:n sisällä vallitsevat yhteismarkkinat, mikä liikenne- ja kuljetuslupien suhteen tarkoittaa sitä, että EU:n yhteisölupa suo oikeuden harjoittaa tavaraliikennettä EU:n ja ETA:n (Euroopan talous-alue) sisällä varsin vapaasti. Esimerkiksi Suomessa rekisteröidyllä ajoneuvolla saa kuljettaa tavaraa yhteisöluvan nojalla Suomesta johonkin toiseen EU- tai ETA-valtioon sekä muiden EU- tai ETA-valtioiden välillä ja niiden läpi.

Suomessa rekisteröidyllä ajoneuvolla voi siis **pelkän yhteisöluvan** antamin oikeuksin kuljettaa tavaraa esimerkiksi:

- Suomesta Ruotsiin
- Suomesta Saksaan
- Suomesta Saksan, Alankomaiden ja Belgian läpi Ranskaan
- Saksasta Ranskaan
- Saksasta Luxemburgin ja Ranskan läpi Espanjaan
- Suomesta Saksan kautta Liechtensteiniin (ETA-maa)



Kuva 6. Eurooppa

Kun kuljetetaan tavaraa EU:n ulkopuolelle, päättyvät yhteismarkkinat ja yhteisölupa ei pääsääntöisesti riitä. Kuljetusluvan tarve määräytyy silloin kahdenkeskisten tai EU:n ja ko. valtion sopimusten perusteella. Esimerkiksi EU:n ja Sveitsin sopimuksen perusteella kuljetuslupaa ei vaadita, vaan kuljetukset voidaan suorittaa pelkän yhteisöluvan nojalla. Sen sijaan esimerkiksi Venäjälle ja muihin entisen Neuvostoliiton maihin vaaditaan erillinen kuljetuslupa liikenneluvan (yhteisölupa) lisäksi.

Huom! EU:n/ETA:n ulkopuolisista maista Sveitsi ei vaadi kuljetuslupaa suomalaiselta ajoneuvolta.

Euroopan unioni (EU) on jäsenmaidensa muodostama taloudellinen ja poliittinen liitto, jonka alueella tuotteet, palvelut, henkilöt ja raha liikkuvat vapaasti ilman tulleja ja muita esteitä. EU syntyi Maastrichtin sopimuksella vuonna 1993. Suomi liittyi EU:hun vuonna 1995. ETA eli Euroopan talousalue muodostuu Euroopan unionin jäsenmaista ja EFTA-maista lukuun ottamatta Sveitsiä.

ETA-sopimus tehtiin vuonna 1994. EFTA eli Euroopan vapaakauppaliitto perustettiin vuonna 1960 edistämään jäsenvaltioidensa välistä vapaata tavarakauppaa. Suomi erosi EFTA:sta vuonna 1995. Schengen-maat muodostavat alueen, johon kuuluvien maiden välillä ei ole matkustusrajoituksia eikä rajatarkastuksia. Schengen-yhteistyön aloittivat vuonna 1985 Saksa, Belgia, Hollanti, Luxemburg ja Ranska, joista se on laajentunut kattamaan lähes kaikki EU-maat. Suomi on ollut mukana vuodesta 2001.

EU-maat	ETA-maat	EFTA-maat	Schengen-maat
Alankomaat	Alankomaat		Alankomaat
Belgia	Belgia		Belgia
Bulgaria	Bulgaria		
Espanja	Espanja		Espanja
Irlanti	Irlanti		
	Islanti	Islanti	Islanti
Iso-Britannia	Iso-Britannia		
Italia	Italia		Italia
Itävalta	Itävalta		Itävalta
Kreikka	Kreikka		Kreikka
Kroatia	Kroatia		
Kypros	Kypros		
Latvia	Latvia		Latvia
	Liechtenstein	Liechtenstein	Liechtenstein
Liettua	Liettua		Liettua
Luxemburg	Luxemburg		Luxemburg
Malta	Malta		Malta
	Norja	Norja	Norja
Portugali	Portugali		Portugali
Puola	Puola		Puola
Ranska	Ranska		Ranska
Romania	Romania		
Ruotsi	Ruotsi		Ruotsi
Saksa	Saksa		Saksa
Slovakia	Slovakia		Slovakia
Slovenia	Slovenia		Slovenia
Suomi	Suomi		Suomi
		Sveitsi	Sveitsi
Tanska	Tanska		Tanska
Tšekki	Tšekki		Tšekki
Unkari	Unkari		Unkari
Viro	Viro		Viro

KULJETUSTYYPIT JA KULJETUSLUVAT

Jotta voisi ymmärtää eri maihin suuntautuvan liikenteen luonteen ja lupatarpeen, on ensin tunnettava niin sanotut kuljetustyypit. Kuljetustyyppien kannalta on merkityksellistä, missä rajan ylittävä tai vieraassa maassa operoiva ajoneuvo on rekisteröity. On parempi puhua kuljetustyypeistä liikennetyyppien sijasta siksi, että myös sillä on merkitystä missä ajoneuvo kuormataan tai kuorma puretaan.

Asiakirjat ulkomaanliikenteessä

Kotimaanmaanliikenteessä mukana ajossa ei tarvita kovin suurta määrää dokumentteja eikä jonkin paperin puuttuminen ole ylitsepääsemätön ongelma, sillä ne kaikki voidaan viranomaisten toimesta tarkistaa muutamassa minuutissa.

Ulkomaanliikenteessä sen sijaan on tarpeen pitää ajossa mukana monenlaisia sellaisiakin dokumentteja, joita ei kotimaan liikenteessä vaadita. Vieraan maan viranomaisen ei pääse käsiksi suomalaisiin rekistereihin, joten kaikki mahdollinen pitää todentaa asiakirjojen avulla.

Asiakirjat on helpompi hahmottaa ja muistaa, kun jakaa ne kolmeen kategoriaan:

- Kuorman asiakirjat
- Ajoneuvon asiakirjat
- Kuljettajan asiakirjat

KUORMAN ASIAKIRJAT

- CMR-rahtikirja
- passitusasiakirja (sähköisen passituksen saateasiakirja tai T1- tai T2-passitusasiakirja tai TIR-carnet tai ATA-carnet)
- kauppalasku (jos passitusasiakirja)
- tavaraluettelo (jos passitusasiakirja)

EU:n alueella riittää CMR-rahtikirja. EU:n ulkopuolella tulee tavarantoimittajan liittyvät asiakirjat olla mukana. Venäjän ja muiden entisten Neuvostoliiton maiden kuljetuksissa käytetään yleisesti TIR-passitusta.

Huom! Myös EU:n sisäisessä kuljetuksessa tarvitaan tulliasiapaperit, mikäli kuljetetaan EU:n ulkopuolelta tullutta, vielä tullaamatonta tavaraa. Voit myös saada lähettäjältä tai joutua noutamaan huolitsijalta tulliasiapaperit lastaamisen yhteydessä. Näin voi käydä silloin, kun Suomeen purettavaksi ilmoitettu tavara kuljetetaan Suomesta edelleen vaikka Venäjälle tai Norjaan.

FIN ¹⁾

EUROOPAN YHTEISÖ

ETELÄ-POHJANMAAN ELY-KESKUS

Pääöstunnus 916588

Diaarinumerot 367/24/2016

OIKEAKSI TODISTETTU JÄLJENNÖS N:o TYJ-595289 (TY-595274)

toisen lukuun harjoitettavaa maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä varten

Tämän liikenneluvan haltija ²⁾ KULJETUS EKLÖF OY 0763834-9

RATAKATU 6-10

35800 MÄNTTÄ

saa harjoittaa toisen lukuun kansainvälistä tavaraliikennettä maantiellä, toisen lukuun tehdyillä matkoilla tai matkojen osilla yhteisön alueella, siten kuin maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21 päivänä lokakuuta 2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 säädetään ja tämän liikenneluvan yleisten edellytysten mukaisesti.

Liikenteestä vastaava henkilö: EKLÖF KEIJO JUHANI

Tämä liikennelupa on voimassa 4.2.2016 - 3.2.2021

Annettu SEINÄJOKI 4.2.2016

(paikka)

(aika)

Lupavalmistilija

Sinikka Joensuu

Maksu

95 €

¹⁾ Jäsenvaltioiden tunnukset: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Tšekki, (DK) Tanska, (D) Saksa, (EST) Viro, (IRL) Irlanti, (GR) Kreikka, (E) Espanja, (F) Ranska, (I) Italia, (CY) Kypros, (LV) Latvia, (LT) Liettua, (L) Luxemburg, (H) Unkari, (MT) Malta, (NL) Alankomaat, (A) Itävalta, (PL) Puola, (P) Portugali, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Suomi, (S) Ruotsi, (UK) Yhdistynyt kuningaskunta.

²⁾ Liikenteenharjoittajan nimi tai toiminimi ja täydellinen osoite.

³⁾ Liikenneluvan antavan toimivaltaisen viranomaisen tai elimen allekirjoitus ja leima.



Kuva 10. Yhteisöluvan jäljennös (Kuljetus Eklöf Oy)

KULJETTAJAN ASIAPAPERIT

Ajokortti

Sinulla tulee olla mukana aina voimassa oleva ajokortti. Suomessa otettiin vuoden 1998 alussa käyttöön luottokortin kokoinen ns. EU-ajokortti. Se on EU:n ajokorttidirektiivin mallin mukainen ja se on voimassa kaikissa EU- ja ETA-maissa. Jos sinulla on vanhemman mallinen paperinen tai muovinen ajokortti, vaihda se EU-ajokorttiin ennen ulkomaille lähtöä.



Kuva 23. Ajokortti



Kuva 24. Kansainvälinen ajokortti (Autoliitto)

Kansainvälinen ajokortti

Kansainvälinen ajokortti kannattaa hankkia, jos matkustaa esimerkiksi Venäjälle tai Euroopan ulkopuolisiin maihin. Kansainvälinen ajokortti ei oikeuta kuljettamaan ajoneuvoa Suomessa. Kansainvälisen ajokortti (IDP = International Driving Permit) on virallinen, maailman valtakielille tehty käännös kansallisesta ajokortista. Kansainvälisen ajokortin lisäksi oma kansallinen ajokortti on aina oltava myös mukana matkalla.

Kansainvälistä ajokorttia haetaan Autoliiton kautta. Hakemuksen voi täyttää Autoliiton toimistossa tai sen palvelupisteissä eri puolilla Suomea. Tarkempia tietoja antaa Autoliitto.



www.kuljettajakoulutus.fi/kv-ajokortti

Ammattipätevyysvaatimus

Kuorma- ja linja-auton kuljettamista koskeva lainsäädäntö edellyttää ammattimaisessa liikenteessä toimivalta kuljettajalta ammattipätevyyttä. Kuljettajalla on oltava erillinen ammattipätevyyskortti tai 95-erityisehto C-ajokorttiluokan perässä ajokortissa.

Vähintään 6 kuukautta kestävä ammattillisen koulutuksen opiskelija voi kuljettaa kuorma- tai linja-autoa ilman ammattipätevyyttä oppilaitoksen myöntämällä hyväksymisasiakirjalla liikennepalvelulain 33 §:ssä säädettyin ehdoin. Huom! Tämä poikkeus on voimassa vain Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Kuljetuskalusto

EU JA ETA, SVEITSI

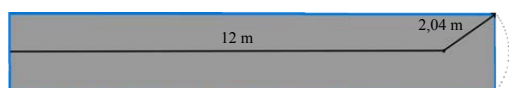
Suomalaisten liikenteenharjoittajien käyttämä kalusto riippuu siitä, mihin suuntaan kuljetustoimintaa harjoitetaan. EU-maihin, lukuun ottamatta Ruotsia sekä tiettyjä tieosuuksia Norjassa ja Tanskassa, ajetaan enimmäkseen puoliperävaunuyhdistelmillä, mutta jonkin verran on käytössä myös keskiakseliperävaunuyhdistelmiä sekä varsinaisia perävaunuyhdistelmiä. Yhdistelmäajoneuvot ovat lähes aina 5-akselisia. Ppv-yhdistelmissä on yleisimmin 2-akselinen vetoauto ja 3-akselinen puoliperävaunu, koska tällä rakenteella saavutetaan mahdollisimman pienellä omapainolla 40 tonnin kokonaismassa, mikä on EU-säännösten perusteella maksimi kansainvälisessä liikenteessä.

Kansainvälisessä liikenteessä ETA –alueella on pääsääntöisesti noudatettava direktiivin n:o 96/53/ETY mukaisia enimmäismittoja ja –massoja tai ko. maan suurimpia mittoja ja massoja, mikäli ne ovat direktiivissä mainittuja pienemmät.

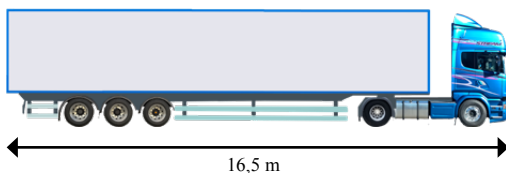
Jokaisen alla kuvatun kolmen yhdistelmäajoneuvotyypin suurin direktiivin sallima

- kokonaismassa on 40 tonnia
- korkeus on 4,0 metriä
- leveys on 2,55 metriä (lämpöeristetyllä korilla 2,60 m)

Puoliperävaunuyhdistelmä



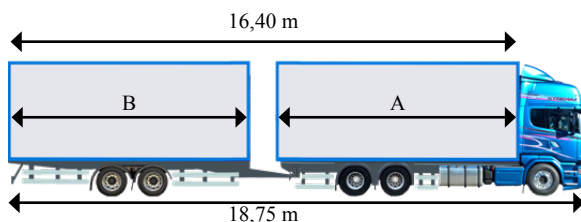
Kuva 35. Puoliperävaunun mitoitus



Kuva 36. Puoliperävaunuyhdistelmä

Keskiakseliperävaunuyhdistelmä

Kuormatilojen yhteispituus $A + B =$ enintään 15,65 m



Kuormatilojen sisäpituuksien summa $A+B$ enintään 15,65 m.

Kuva 37. Keskiakseliperävaunuyhdistelmä

Ajo- ja lepoajat

AJO- JA LEPOAIKAMÄÄRÄYKSET

Kansainvälisessä tavaraliikenteessä ajo- ja lepoajoista, ajopiirturin käytöstä ja muusta tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä on voimassa se, mitä niistä säädetään tai määrätään ajo- ja lepoaika-asetuksessa (Euroopan yhteisöjen neuvoston asetus EY 561/2006) tai AETR -sopimuksessa.

Euroopan Unionin (EU) ja Euroopan Talousalueen (ETA) sisäisessä liikenteessä noudatetaan mainittua asetusta. EU:n ja ETA:n ulkopuolella on voimassa sisällöltään em. asetusta lähes vastaava **AETR-sopimus** (Eurooppalainen sopimus koskien kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työtä). Suomen osalta sitä noudatetaan EU/ETA/Sveitsi-alueen ulkopuolelle suuntautuissa Venäjän, Ukrainan, Valko-Venäjän ja Turkin kuljetuksissa.

Kuljetusalan enimmäistyöajat ja niiden soveltaminen

(Lähde: Työsuojeluhallinto: Autonkuljettajan ajo- ja lepoajat) Autonkuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevat määräykset ovat yhdenmukaisia koko Euroopan unionissa ja Euroopan talousalueella (ETA). Ajo- ja lepoaikasäännökset koskevat eräin poikkeuksin kuorma- ja linja-auton kuljettajia.

Asetusta sovelletaan lähtökohtaisesti yleisillä teillä tapahtuvaan

- tavaraliikenteeseen, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa (mukaan lukien mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu) on yli 3,5 tonnia tai
- henkilöliikenteeseen, jossa käytettävät ajoneuvot on rakennettu tai pysyvästi mukautettu yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen kuljettaja mukaan luettuna, ja tarkoitettu tällaiseen käyttöön.

Asetusta sovelletaan myös ajoneuvoyhdistelmiin, joissa vetoauto on henkilöauto, mutta yhdistelmän kokonaismassa ylittää 3 500 kg. Asetusta sovelletaan myös tyhjänä ajamiseen.

Poikkeukset. Ajo- ja lepoaika-asetuksessa on lueteltu useita poikkeuksia, joiden mukaisissa kuljetuksissa sen määräyksiä ei sovelleta missään jäsenvaltiossa. Koska ne eivät koske tavantomaista kansainvälistä tavaraliikennettä, niitä ei käsitellä tässä yhteydessä enempää. Tyypillisissä kaupallisissa tavarankuljetuksissa EU-maissa on aina noudatettava ajo- ja lepoaika-asetusta.

Vaikka samaa ajo- ja lepoaika-asetusta noudatetaankin kaikissa EU:n jäsenmaissa, poikkeavat sen valvonta, viranomaisten tulkinnat sekä rangaistuskäytännöt eri maissa. Suomessa valvonta on varsin löysää ja rangaistukset lieviä verrattuna moneen muuhun EU-maahan. Varsinkin Ranska ja Espanja valvovat asetuksen noudattamista tehokkaasti, ja myös rangaistukset ovat ankaria. Esimerkiksi Espanjassa voi ylipitkistä vuorokautisista ajoajoista ja puutteellisista tauko- ja lepoajoista saada jopa 4 000 euron sakon. Erittäin ankarasti rangaistaan ajopiirturin manipuloinnista ja ajopiirturin kiekkoon tai digitaalisen ajopiirturin kuljettajakorttiin kohdistuvista väärinkäytöksistä.



Kuva 47. Kontrolli (Toll Collect)

Vähimmäislepo- ja
enimmäisajoajoista
poikkeaminen sopivan
pysähdyspaikan löytämiseksi.
www.kuljettajakoulutus.fi/ohje1



Vuorokautinen ajoaika 9 tuntia. Vuorokautinen ajoaika saa olla enintään 9 tuntia. Sitä voidaan viikon aikana kahdesti pidentää enintään 10 tuntiin. Vuorokautinen ajoaika on kahden vuorokautisen lepoajan tai vuorokautisen ja viikoittaisen lepoajan välinen ajoaika.

Kuljettajan ajoaikaa on kaikki se aika, jonka ajoneuvo liikkuu liikenteessä. Se voidaan todeta esimerkiksi ajopiirturista. Ajoaikaa eivät ole esimerkiksi tauot tai odotusajat, kuorman purkaus tai lastaus tai korjaus- ja huoltoajat, tapahtuivatpa ne missä tahansa.

Ajoaikaan lasketaan myös ruuhkassa seisomiseen kulunut aika, vaikka ajoneuvo etenisi vain muutamien kilometrien 2-3 tunnin aikana. Varsinkin Saksan ja ajoittain myös Hollannin moottoriteillä ruuhkissa saattaa mennä tehokasta ajoaikaa hukkaan tuntikausia päivässä. Jos tauon taikka levon ajankohta on lähellä, saattaa olla viisasta ajaa baanan varressa olevalle levähdysalueelle, kääntää ajopiirturi tauko/lepoasentoon ja odottaa ruuhkan väistymistä.

Viikoittainen ajoaika 56 tuntia. Viikoittainen ajoaika saa olla enintään 56 tuntia. Kahden peräkkäisen viikon yhteenlaskettu ajoaika saa olla enintään 90 tuntia. Viikoksi katsotaan aikaväli ma klo 00.00 – su klo 24.00.

Tämä määräys tekee esimerkiksi kahden perättäisen Travemündesta alkavan Italian keikan ajamisen käytännössä mahdottomaksi. Viranomaiset ovat ryhtyneet valvomaan myös tätä säännöstä tiukasti ja ajojärjestelyn onkin syytä ottaa se huomioon keikkaa suunnitellessaan.

Tauko 45 minuuttia. Neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko, jollei hänen vuorokausi- tai viikkolepoaikansa ala.

Tauko voidaan pitää myös kahdessa osassa. Tällöin ensimmäisen osan tulee olla vähintään 15 minuuttia ja toisen osan vähintään 30 minuuttia. Toinen osa tulee sijoittaa siten, ettei yhteenlaskettu ajoaika ylitä neljää ja puolta tuntia ennen tauon toisen osan alkamista.

Pyhäpäivä-, viikonloppu-, yö- sekä muut ajokiellot

Useimmissa Euroopan maissa on erilaisia raskasta liikennettä koskevia ajokieltoja öisin, viikonloppuisin ja pyhäpäivinä sekä niiden aattoina. Tämän lisäksi raskaalle kalustolle on joissakin maissa yöajokieltoja. Näitä ajokieltoja ei ole harmonisoitu millään tavalla ja ne ovatkin toisistaan poikkeavia kaikissa maissa. Joissakin maissa ajokiellot on rajattu tietyille tieosuuksille ja toisissa maissa ne koskevat koko tieverkkoa.

Maakohtaisista ajokielloista on tarkempaa tietoa **Maainfossa**.



Kuva 56. Ajokiellot



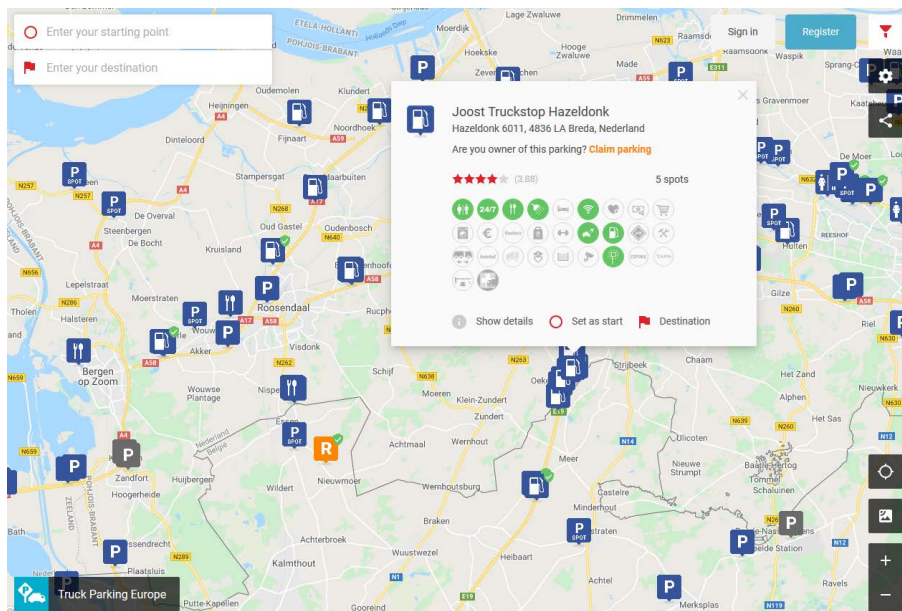
Kuva 57. Pyhäpäivä rastilla (Jarkko Nisula)

- Polttoainevarkaudet ja -huijaukset lisääntyvät ja uusia toimintatapoja ilmenee. Pidä luottokortit piilossa äläkä pidä tunnuslukuja niiden mukana tai muuten helposti varkaiden saatavilla. Älä mieluiten jätä luottokortteja koskaan ilman valvontaa vaan pidä ne mukanas. Kortin kopiointi kestää vain 20 sekuntia. Älä kirjoita tunnuslukuja missään muodossa muistiin, ei paperilapulle eikä puhelimen muistiin. Opettele se ulkoa.
- Sinun ja ajoneuvosi liikkeitä tulee olla työnjohdon tiedossa, varsinkin kaikki poikkeamat normaalisti. Onnettomuuden tai muun vahingon sattuessa ilmoita siitä heti ajojärjestelyyn. Tee samoin jos joudut keskeyttämään ajon jonkin muun pakottavan syyn, esim. ajoneuvorikon vuoksi.

Turvassa tauolla

Pysäköinti. äytä mahdollisuuksien mukaan vartioituja pysäköintipaikkoja, tosin niiden luvattu vartiointi ei aina ole luotettavaa eikä edes todellista. Ainoa takuu pysäköintipaikan vartioinnista on, että se on joko TAPA- tai Esporg-sertifioitu. Muussa tapauksessa suosi vilkkaita pysäköintipaikkoja, äläkä jätä ajoneuvoa edes niissä syrjäiseen kulmaan. Vedä verhot kiinni, jos nuket autossa tai joudut jättämään sen ilman valvontaa. Jos varas ei ole varma, että olet poissa ohjaamosta, hän todennäköisesti jättää murtautumatta autoosi. Nuku mieluummin pää kuljettajan puolella, koska tunkeilija tulee sisään yleensä toiselta puolelta.

Pysäköintipaikkojen etsintään löytyy nykyään älypuhelinsovelluksia. Yksi esimerkki on Truck Parking Europe, jonka suodatusten avulla etukäteen varmistua siitä, että pysäköintipaikassa on esimerkiksi TAPA- tai ESPORG-sertifioitu vartiointi, valaistus, ravintola ja suihku. <https://app.truckparking europe.com/>



Kuva 72. Truck parking Europe

Yölukot – ”night locks”. Kuorma-automerkeistä ainakin DAF tarjoaa tänä päivää auton varusteiksi nimellä tunnettuja salpoja, jotka on kiinnitetty ohjaamon sisäpuolelle ovien takapuolelle. Kuljettaja voi työntää salvat yöksi eteenpäin, jolloin ne työntyvät ovenkahvojen sisään estäen tehokkaasti autoon murtautumisen.

että työnnät käyttämäsi luottokortin lukijalaitteeseen, otat kuitin tai luet veloituksen näytöltä ja jatkat matkaa. Espanjassa käyvät moottoritienmaksun maksamiseen kaikki yleisimmät luottokortit.

Oheinen video näyttää kuinka tämä manuaalinen maksaminen hoituu.



Kuva 86. Tiemaksukoppi (Renault Trucks)



www.kuljettajakoulutus.fi/tiemaksunmaksaminen

Tiemaksujen lisäksi monissa maissa on myös siltamaksuja. Lähinnä Suomea on Malmön ja Kööpenhaminan välinen Juutinrauman silta (Öresundsbron). Siltamaksut maksetaan maksukopilla ennen siltaa tai sen jälkeen.



Kuva 87. Maksullinen silta, Millau, Ranska (Wikipedia)

VAIHTOEHTOSET REITIT

Kuvassa näkyvät Suomen ja Manner-Euroopan välisessä liikenteessä yleisimmin käytetyt pohjois-etelä-suuntaiset ajoreitit. ReitINVALINNAAN tärkeyttä ei voi liiaksi korostaa.



Kuva 93. Suomalaisten pääreitit Keski-Euroopassa (Map & Guide)

Keski-Euroopassa on usein mahdollista valita useista eri reiteistä kahden pisteen välillä. Silloin sinun täytyy osata ajatella kokonaisuutta:

- Onko harkitsemani reitti samanpituihin kuin toinen tai toiset mahdolliset reitit?
- Joutuisinko poikkeamaan EU:n sisäkauppa-alueen ulkopuolella?
- Minkälaisia tie-, tunneli- ja siltamaksuja reitille osuu?
- Minkä hintaista polttoainetta matkan varrelta löytyy?
- Onko reitillä suuria korkeuseroja?
- Onko reitillä ruuhkaisia osuuksia?
- Onko reitti aikataulullisesti mahdollinen?

Travemünde – Pariisi

Mietitäänpä esimerkiksi Travemünden sataman ja Pariisin väliä. Katso Euroopan kartasta, mitä reittiä ajaisit? Vuosien varrella Pariisiin on ajettu suomalaistenkin toimesta ainakin viittä eri reittiä. Mitä eroa näillä reiteillä sitten on? (Esimerkkien tiemaksut ovat syyskuun 2019 tasoa.)

Reitti 1. Travemünde (DE) – Wildeshausen (DE) – Zwolle (DE) – Lille (FR) – Pariisi (FR)

Kokonaispituus 964 km, tiemaksut yhteensä 119,13 euroa.

Tätä reittiä käyttävät monet kokeneimmista ulkomaankuljettajista. Reitti on vaihtoehdoista lyhin ja siinä ajetaan Saksan puolella lyhin matka moottoritietä, jolloin myös tiemaksu on pienin kaikista reiteistä. Reitillä ei myöskään ole suuria korkeuseroja, jotka nostaisivat polttoainekuluja. Tämä reitti myös ohittaa Saksan ruuhkaisimmat tieosuudet. Suositeltava ajoreitti.



Kuva 94. Reitti 1 (Map & Guide)

Reitti 2. Travemünde (DE) – De Lutte (NL) – Lille (FR) – Pariisi (FR)

Kokonaispituus 981 km, tiemaksut yhteensä 129,69 euroa.

Tämä on toinen suositeltava reitti. Tällä reitillä ei tarvitse poistua moottoritieltä, mutta vastaavasti ajomatka on hieman pitempi ja tiemaksut suuremmat. Reitillä ei ole suuria korkeuseroja, jotka nostaisivat polttoainekuluja. Myös tämä reitti ohittaa Saksan ruuhkaisimmat tieosuudet.

PERÄVAUNUN NOUTO JA JÄTTÖ SATAMAAN SEKÄ PERÄVAUNUN TARKASTUS JA VAURIORAPORTIT SATAMISSA

Perävaunun nouto ja jättö satamaan

Suomalaisia autoja ja kuljettajia on Keski-Euroopassa ns. CEMT-liikenteessä edelleen jonkin verran. Keikoista yli 90 % alkaa Lyypekin (Lübeck) alueen satamista, joista suurin on Travemünde. Perävaunun nouto ja jättö toistuu kaikissa näissä satamissa samankaltaisena toimenpiteenä. Tässä on otettu esimerkiksi Travemündens satama.



Kuva 102. Travemündens satama (Antti Ojapuska)

Perävaunun jättö. Kun tulet satamaan, seuraa viitoitusta perävaunua noutamaan tai jättämään tuleville autoille. Portille ajetaan ns. kameratunnelin läpi. Siitä läpi ajettaessa kamerat ottavat yhdistelmästä noin 15 valokuvaa eri puolilta. Tällä halutaan dokumentoida perävaunu kunto satamaan tuotaessa. Sen jälkeen sinun täytyy pysähtyä porttikopille ja täyttää kuvan **porttiraportti-lomake**.



Abfertigungsschein / Terminal Skandinavienkai Gate Report / Terminal Skandinavienkai



Achtung:

Der Werksverkehr/Schienenverkehr hat absoluten Vorrang. Es gilt die StVO. Die Höchstgeschwindigkeit auf dem Terminalgelände **beträgt 30 km/h**. Beachten Sie den Querverkehr. Es besteht Unfallgefahr durch Umschlaggeräte und Schienenverkehr. Befahren Sie Umschlagbereiche nur nach ausdrücklicher Anweisung durch LHG-Personal. Den Anweisungen des LHG-Personals ist Folge zu leisten. Im Terminal ist eine Warnweste zu tragen. Überall gilt das Rauchverbot. Es gelten die AGB's der LHG, die im Wartebereich des Hafenhauses aushängen.

Attention:

Terminal traffic and rail traffic have absolute priority. German StVO applies for traffic within the terminal area. Maximum speed limit in the terminal is 30 km/hour. Please mind crossing traffic. High risk area due to terminal vehicles and rail traffic. When driving within terminal, please follow precisely instructions of LHG-staff. Any directives of LHG-staff have to be obeyed. In the terminal it is mandatory to wear a safety vest and obey the strict non-smoking-rule. In all other respect LHG's General Terms and Conditions (Allgemeine Geschäftsbedingungen der Lüneburger Hafen-Gesellschaft mbH) shall apply. Please see bulletin board in the waiting area of "Hafenhaus".



Datum / date: _____

amtliches Kennzeichen:
official licence plate of truck _____

Anlieferung delivery to terminal ☐	☐ Abholung collection from terminal
Einheiten-Nummer trailer number _____	Einheiten-Nummer trailer number _____
Gefahrgut ☐ Ja / yes dangerous goods ☐ Nein / no	TIN / CIN – Code: _____
Stellplatz / yard slot number _____	Stellplatz / yard slot number _____

Begleitperson 1+2 (Name, Vorname):
accompanying person 1+2 (name, first name) _____

Firma/Eigentümer der Zugmaschine:
company / owner of truck _____

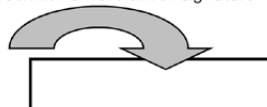
LHG-Bereiche: Container / KV-Platz / Auto
Stempel / Unterschrift: _____

LHG-Abfertigung

Unterschrift Fahrer / driver signature

Falls der vom Gate zugewiesenen Stellplatz belegt sein sollte, dann stellen Sie den Trailer bitte auf den nächsten freien Stellplatz ab und tragen die Nummer im Feld unten rechts ein. Bitte weisen Sie den Gatemitarbeiter bei Ausfahrt darauf hin.

If the allocated yardplace is occupied, please position your trailer on the nearest free yardplace. Insert the new yard slot number into the square of this gate report.



Maainfo

Tässä osassa käsitellään eri maiden raskasta liikennettä koskevia erityismääräyksiä, kuten erilaiset liikennesäännöt ja -merkit, ajokiellot yleisellä tasolla, tiemaksut ja niiden maksaminen, jne.



www.kuljettajakoulutus.fi/euroopanliikennemerkit



www.kuljettajakoulutus.fi/liikennesaantoja_eu_ja_eta_maissa

ALANKOMAAT

Väkiluku (2018): 17,1 miljoonaa

Kieli: hollanti ja friisi

Valuutta: Euro (EUR)

Kuorma-autojen (>3,5t)
ja yhdistelmäajoneuvojen
nopeusrajoitukset

Taajamissa 50 km/h, taajamien
ulkopuolella 80 km/h, nelikaistaisilla
teillä 80/h ja moottoriteillä 80 km/h.



Ajokiellot

Alankomaissa ei ole pyhä- sunnuntai- tai yöajokieltoja raskaalle kalustolle.

Tiemaksut

Alankomaissa on käytössä **Eurovignette-järjestelmä**, ks. sivu 144.

Liikennemerkkejä



Ajokielto kuorma-autolla



Ohituskielto kuorma-autoilla



Ohituskielto päättyä



Ajokielto vaarallisilla
aineilla



Etäisyyskyltti moottoritiellä



Moottoritien ulosajon
ennakkomerkki



Kyltit muualla kuin moottoritiellä

Kalusto

Alankomaissa käytetään osalla tieverkkoa 25,25 m moduuliyhdistelmiä (LZV, Longer and heavier combination trucks), joiden kokonaispaino voi olla maksimissaan 60 to. Suomessa käytettävien moduulityppien lisäksi Alankomaissa käytetään myös kuorma-auton ja kahden keskiakseliperävaunun muodostamia moduuliyhdistelmiä

Erityismääräyksiä

Huonoissa sääolosuhteissa on vaarallisten aineiden kuljettaminen rajoitettua. Kun näkyvyys on alle 50 metriä, on kaikkien vaarallisten aineiden kuljettaminen kiellettyä.

Moottoritielle tai mille tahansa muulle tielle sarkynyt ajoneuvo hinautetaan poliisin toimesta lähimmälle parkkipaikalle, jos se aiheuttaa esteen liikenteelle. Kuljettajan täytyy maksaa hinauskulut paikan päällä.

Turvavyön käyttö on pakollista.



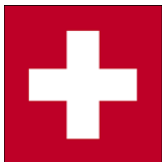
Kuva 118. A4 moottoritie, Alankomaat (Wikipedia)

SVEITSI

Väkiluku (2017): 8,42 miljoonaa

Kieli: saksa, ranska, italia, retoromania

Valuutta: Frangi (CHF)



Kuorma-autojen (>3,5t) ja yhdistelmäajoneuvojen nopeusrajoitukset

Taajamissa 50 km/h, taajamien ulkopuolella 80 km/h, nelikaistaisilla teillä 80 km/h ja moottoriteillä 80 km/h.

Ajokiellot

Sveitsissä on voimassa ympäri vuoden yöajokielto. Se alkaa iltaisin klo 22.00 ja loppuu aamuisin klo 05.00. Sveitsissä on myös voimassa sunnuntai- ja pyhäajokielto klo 00.0 –24.00. Viikonloppuina ajokielto alkaa aina lauantaina klo 22.00 ja päättyy maanantaina klo 05.00.

Tiemaksut

Sveitsissä raskas tavaraliikenne maksaa kilometripohjaista tiemaksua.

Sveitsin kilometriveron maksaminen. Ensimmäisen kerran Sveitsiin tai Sveitsin kautta ajava auto täytyy rekisteröidä LSVA-maksujärjestelmään. Rekisteröityminen tapahtuu auton saapuessa Sveitsin rajalle ensimmäistä kertaa.

Rekisteröinti. Kuljettajan täytyy ottaa auton asiakirjat (rekisteriote, COP-todistus jne.) mukaansa ja mennä Sveitsin tulliin. Suuremmilla raja-asetilla on rekisteröintiä varten oma asiointipiste, jossa lukee **LSVA**, pienemmillä raja-asetilla kaikki tullivirkamiehet hoitavat rekisteröintejä.



Kuva 140. ID-card

Kuljettaja täyttää yhdessä virkailijan kanssa LSVA rekisteröintilomakkeen. Välittömästi lomakkeen täyttämisen jälkeen kuljettaja saa käyttöönsä LSVA-kortin, johon esitallennettujen tietojen avulla hän helpottaa ja nopeuttaa rajanylitystään. **Huomio! LSVA-kortti ei ole maksukortti.**

Rajanylitys Sveitsiin. Jokaisella raja-asetilla on maksupäätteitä, joiden kautta rekisteröidytään LSVA-kortin avulla Sveitsin tiemaksujärjestelmään.

1. Kuljettaja asettaa LSVA-kortin maksupäätteeseen.
2. Maksupäätte lukee kortille esitallennetut tiedot, mm. vetoauton rekisterinumero, kansallisuus, moottorin luokitus (Euro-3, Euro-4, Euro-5 tai Euro-6).

3. Kuljettaja kirjoittaa maksupäätteelle vetoauton km-lukeman Sveitsiin saavuttaessa sekä perävaunun rekisterinumeron, kansallisuuden ja yhdistelmän kokonaispainon.
4. Kuljettaja valitsee maksupäätteeltä maksutavan; käteinen tai luottokortti. Jos maksutavaksi valitaan luottokortti, valitaan myös luottokorttiyhtiö (Shell, UTA, DKV, AS24...).
5. Kuljettaja ottaa LSVA kortin pois maksupäätteestä ja laittaa tilalle valitsemansa luottokortin.
6. Maksupääte palauttaa luottokortin ja tulostaa kaksiosaisen tositteen, jossa ovat sekä LSVA-kortille tallennetut, että kuljettajan täydentämät tiedot.



Kuva 141. Maksuautomaatti

Maksupäätteeltä on mahdollista valita myös ns. vakioireittejä. Tällöin maksupääte lisää automaattisesti kuljettajan ilmoittamaan vetoauton km-lukemaan valitun vakioireitin kilometrit, esimerkiksi Basel/Weil am Rhein-Chiasso/Como on 280km.

Huom! On tärkeää, että kuljettaja rekisteröi ajoneuvon LSVA-järjestelmään ennen asiointia sveitsiläisten raja- ja tulliviranomaisten kanssa, sillä he kysyvät maksupäätteen tulostamaa tositetta aina.

Maksupääte valitsee aina sen kielen, joka on LSVA-korttiin merkitty auton rekisteröintivaltioksi. Suomalaisten autojen kuljettajat lukevat ohjeet maksupäätteeltä siis suomeksi, eestiläisten autojen kuljettajat eestiksi jne..

Kuljettaja voi niin halutessaan vaihtaa maksupäätteen valikosta toisen kielen. Valikossa ovat kaikki Euroopan kielet ja pari kaukaisempaakin.

Sveitsistä poistuminen.

1. Kuljettaja kirjoittaa kaksiosaiseen LSVA-tositteeseen vetoauton km-lukeman maasta poistuttaessa.
2. Kuljettaja vahvistaa tositteen tiedot oikeaksi omalla allekirjoituksellaan.
3. Kuljettaja esittää täydellisesti täytetyn LSVA -tositteen sveitsiläiselle raja- tai tullivirkailijalle.