

12.09.2011

Kuljettajien koulutusdirektiivi poistuu tarpeettomana?

Jos liikennöitsijöiltä tai kuljettajilta kysyttäisiin, kuljettajien täydennyskoulutusta velvoittava EU-direktiivi poistettaisiin välittömästi. Tällaisia päiväunia on kuitenkin turha nähdä, koska direktiiville on syynsä. Se ei ole byrokraattien salajuoni rehellisiä yrittäjiä kohtaan, vaan pyrkimys tehdä kuljettajille turvallisemmat työolot, vähentää liikenneonnettomuuksia, turvata rahdin perille meno ja pienentää kustannuksia. Direktiivi on tullut jäädäkseen, ainakin toistaiseksi – halusimme tai emme.

Suomalaiset tekevät jotain vasta kun on pakko

Kautta aikojen suomalaiset on kasvatettu rajoitteilla, pakotteilla ja pelolla. Siitä on syytä päästä kokonaan irti, kun on kyse kuljettajien ja liikennöitsijöiden omasta edusta. On sanomattakin selvää, että liikennöitsijä saa parhaan korvauksen ehyenä ja kokonaisena ajallaan perille viedystä rahdista. Kaikkien muiden vaihtoehtojen pitäisi olla automaattisesti poissuljettuja. Kuljettajien pitäisi vaatia muutakin kuin taloudellisen ajon koulutusta ja tehdä aloite turvallisempaan työnkuvaan. Liikennöitsijöiden pitäisi edellyttää kaikkia kuljettajiaan osallistumaan turvallisuuskoulutukseen ja perustella osallistuminen sillä, että se on *kuljettajan* omaksi parhaaksi. Ei liikennöitsijän, kaikkein viimeksi EU-byrokraattien.

Miksi tilaajat hakevat halpaa ja huonoa?

Kun tuotantoerä on pakattu autoon ja perävalot kadonneet näkyvistä, kuljetuksen tilaajia ei tunnu enää kiinnostavan tuleeko raha asiakkaalta vai vakuutusyhtiöltä. Tilaajat hakevat tietoisesti halvinta kuljetusta, joka tarkoittaa useimmin myös huonompaa laatua. Heitäkään ei tunnu aina kiinnostavan oma maine ja toiminnan laatu – riittää, kun voi asiakkaalle sanoa, että tavara on lähtenyt heiltä moitteettomassa kunnossa ajallaan ja siitä on esittää dokumentti.

Kouluttautumattomuus vaikuttaa tuotannosta loppukäyttäjälle

Kuljettajien kouluttautumattomuus vaikuttaa tuotannosta loppukäyttäjälle. Suurin piirtein sinne päin toimivat yritykset kärsivät rikottujen ajoneuvojen, seisokkien ja korkeampien vakuutusmaksujen kautta. Tavarantoimittajien maine kärsii, kun ei koskaan voi olla varma, tuleeko tavara perille vai ei, ja jos tulee, missä kunnossa. Jälleenmyyjä menettää asiakkaitaan, kun joutuu myymään ei-oota.

EU-direktiivin mukaista koulutusta tarjoavilla yrityksillä on Suomessa ylikapasiteettia. Sitä kannattaisi hyödyntää jo nyt, ennen kuin on liian myöhäistä.

[kainalo – Petri Kelo henkilökuva]

Petri Kelo on Logisec Oy:n perustaja, TAPA-, ISO 28000- ja AEO- kouluttaja. Petri toimii nykyisin myös ASIS International:n ARVP toimessa Pohjois- ja Itä- Euroopassa. Hänellä on yli 20 vuoden kokemus kuljetuslogistiikasta Suomessa, Skandinaviassa, Venäjällä ja Baltiassa. Viimeisen 10 vuoden ajan Petri on keskittynyt kuljetusturvallisuuteen. Hän on konsultoinut ja tehnyt turvallisuusauditointeja lukuisissa projekteissa eri puolilla maailmaa.