



Ehdotus valtioneuvoston asetukseksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta

1. ESITYS JA PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esitetään, että valtioneuvosto hyväksyisi asetusehdotuksen valtioneuvoston asetukseksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta.

Valtioneuvoston asetuksessa säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta perustuen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta perustuen tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2006/22/EY; tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006; tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014; maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1071/2009 ja hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä ja komission päätöksen 2008/49/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1024/2012 koskeviin vaatimuksiin.

Asetusmuutoksen olisi tarkoitus tulla voimaan X. maaliskuuta 2022.

2. ASIAN TAUSTA

Tavara- ja linja-autoliikenteen kuljettajan enimmäisajoajoista ja vähimmäislepoajoista säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 561/2006, jäljempänä *ajo- ja lepoaika-asetus*, jonka tarkoituksena on ehkäistä ja vähentää kuljettajan väsymyksestä aiheutuvia onnettomuuksia. Ajoneuvojen tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista säädetään, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014, jäljempänä *ajopiirturiasetus*.



Euroopan unionin alueella ajo- ja lepoaikojen valvonnasta säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2006/22/EY, jäljempänä *tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi*. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaa koskeva lainsäädäntö on koottu liikennepalvelulain 5 ja 23 lukiin.

EU:n liikkuvuuspaketin tiekuljetusalaa koskevat uudet sosiaali- ja markkinasäännökset julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä 31.7.2020. EU:n liikkuvuuspaketin säädökset koostuvat yhteensä viidestä EU-asetuksesta sekä kolmesta EU-direktiivistä. EU:n liikkuvuuspaketin kansallista täytäntöönpanoa koskeva säädöshanke [LVM062:00/2020](#) käynnistyi 21.10.2020, jonka puitteissa annettiin hallituksen esitys (HE 194/2021 vp) sekä valtioneuvoston asetus ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun valtioneuvoston asetuksen 7 ja 8 §:n muuttamisesta (431/2021). Hallituksen esityksellä muutettiin liikenteen palveluista annettua lakia, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain muuttamisesta annettua lakia, työntekijöiden lähettämisestä annettua lakia ja ylikuormamaksusta annettua lakia. Lait ovat tulleet voimaan 1.2.2022. Säädöshanke kuitenkin jatkuu 31.3.2022 asti, minkä puitteissa myös tämä asetusehdotus aiotaan antaa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2020/1057, jäljempänä *muutosdirektiivin*, mukaisesti kansalliseen lainsäädäntöön vaaditaan muutoksia myös tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnan osalta. Muutosdirektiivin mukaisesti tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnassa on tarkastettava vuosittain laaja ja edustava otos ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen soveltamisalaan kuuluvista kuljettajista, liikkuvista työntekijöistä, yrityksistä ja ajoneuvoista. Muutosdirektiivin muutokset kohdistuivat tämän asetuksen osalta tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiiviin. EU-lainsäädännön muutoksilla on tarkoituksena tehostaa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön riskiperusteista valvontaa, tiedonvaihtoa sekä saada valvontaan selkeää suunnitelmallisuutta.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskien liikenteen palveluista annetun lain (320/2017), jäljempänä *liikennepalvelulaki*, 43 §:n 3 momentin mukaisesti valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta sekä ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa sekä 14 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta. Valtioneuvoston asetuksella ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä (507/2018) on säädetty kuljettajan ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirturin käyttöä koskevista kansallisista poikkeuksista, mutta valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta ei valtioneuvoston asetuksella ole tähän asti ole säädetty.

3. VALMISTELU

Asetusehdotus on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun tukena on ollut EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin täytäntöönpanoa valmistelleen työryhmän jäseniä sosiaali- ja terveysministeriöstä, työ- ja elinkeinoministeriöstä, Liikenne- ja viestintävirastosta, Poliisihallituksesta, Tullista, Rajavartiolaitoksesta sekä työsuojeluviranomaisesta.



4. ASETUKSEN SISÄLTÖ JA PERUSTELUT

1 §. Tarkoitus

Pykälässä kuvataan valtioneuvoston asetuksen tarkoitus. Pykälässä kuvataan mistä asetuksessa säädetään ja miksi se on tarpeen tehdä.

2 §. Määritelmät

Pykälässä kuvataan keskeiset määritelmät, joita asetuksessa käytetään. Määritelmät ovat linjassa liikennepalvelulain 5 ja 23 lukujen sekä keskeisten EU-asetusten kanssa.

3 §. Toimivaltaisten viranomaisten työnjako

Liikennepalvelulain 42 §:n 9 kohdassa säädetyn mukaisesti tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaviranomaiset ovat poliisi, Tulli, Rajavartiolaitos ja työsuojeluviranomainen. Lisäksi liikennepalvelulain 180 §:ssä mainitaan poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos omalla tehtäväalueellaan tieliikennettä valvovina viranomaisina. Nykyisen käytännön mukaisesti poliisi, Tulli sekä Rajavartiolaitos valvovat jatkossakin tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamista tienvarsilla omilla tehtäväalueillaan ja työsuojeluviranomainen yrityksissä. Työsuojeluviranomainen voi virka-apuna pyydettyäessä osallistua yhteistarkastuksiin myös tienvarsilla.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin ja AETR-sopimuksen edellyttämästä viranomaisten tietojen vaihdosta ajo- ja lepoaikarikkomusten selvittämiseksi muiden valtioiden viranomaisten kanssa on Suomessa vastannut tienvarsitarkastusten osalta poliisi, Tulli sekä Rajavartiolaitos ja yritystarkastusten osalta aluehallintovirastojen työsuojelun vastuualueet, jäljempänä *työsuojeluviranomainen*. Edellä mainituilla valvontaviranomaisilla on liikennepalvelulain 200 §:n nojalla oikeus luovuttaa tietoja tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomusten selvittämistä varten EU/ETA-valtioiden ja AETR-valtioiden toimivaltaisille viranomaisille sekä vastaavasti pyytää näitä tietoja muiden valtioiden viranomaisilta.

Työsuojeluviranomainen suorittaa yrityksissä työnantajaan kohdistuvaa valvontaa työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetun lain (44/2006), jäljempänä *työsuojelun valvontalaki*, perusteella. Yritysvälvontaa tehdään myös asiakirjatarkastuksina työnantajalta pyydettyjen asiakirjojen perusteella, jolla turvataan resurssitehokas valvonta sekä pienten yritysten valvonta tilanteessa, jossa yritys toimii kotirauhan suojan piiriin kuuluvissa tiloissa. Lisäksi työsuojeluviranomainen koordinoi jäsenvaltioiden viranomaisten välistä yhteydenpitoa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön osalta sisämarkkinoiden IMI-tietojenvaihtojärjestelmässä. IMI-asetuksen mukaisesti jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä tiivistä yhteistyötä ja annettava toisilleen keskinäistä apua sekä jaettava kaikki asiaankuuluvat tiedot direktiivissä 2014/67/EU sekä maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1071/2009, jäljempänä *EU:n liikenteenharjoittaja-asetus*, säädettyjen edellytysten mukaisesti. Työsuojeluviranomainen koordinoisi jatkossa IMI-järjestelmän kautta kolmessa eri



moduulissa kulkevia kysymyksiä ja tarvittaessa ohjaa ne toimivaltaiselle viranomaiselle, joka vastaa niihin kysymyksiin, joihin työsuojeluviranomaisella ei ole toimivaltaa.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin vaatimusten mukaisesti tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaa tulee kohdentaa yrityksiin, joilla on korkea riskiluokitus. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklan mukaisesti yrityksiä, joilla on korkea riskiluokitus, tarkastetaan tarkemmin ja useammin kuin muita. Kohdennettuja tienvartitarkastuksia varten riskiluokitusjärjestelmään sisältyvien tietojen on oltava asianomaisen jäsenvaltion kaikkien toimivaltaisten viranomaisten saatavilla valvonnan aikana. Riskiluokitusjärjestelmän yhteinen kaava, jolla yrityksen riskiluokitus lasketaan, on tarkoitus vahvistaa komission täytäntöönpanosäädöksellä. Kyseisessä yhteisessä kaavassa otetaan huomioon esiintyneiden rikkomusten lukumäärä, vakavuus ja tiheys sekä tarkastusten tulokset, jos rikkomuksia ei ole havaittu, sekä se, onko yritys käyttänyt ajopiirturiasetuksen II luvun mukaista älykästä ajopiirturia kaikissa ajoneuvoissaan.

EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen 12 artiklassa ja tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 9 artiklassa säädetään yrityksen riskiluokitusjärjestelmästä. Riskiluokitusjärjestelmässä yritykset luokitellaan rikkomusten vakavuuden ja lukumäärän mukaan. Korkeamman riskiluokituksen yrityksiä on valvottava tarkemmin ja useammin. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin liitteen III mukaan rikkomuksina voidaan pitää esimerkiksi päivittäisten, viikoittaisten tai kaksiviikkoisten pisimpien sallittujen ajoaikojen ylittämistä, päivittäisen tai viikoittaisen lepoajan vähimmäispituuden noudattamatta jättämistä, tauon vähimmäispituuden noudattamatta jättämistä tai laiminlyöntiä liittyen ajopiirturin asentamiseen ajo- ja lepoaika-asetuksen vaatimusten mukaisesti. Liikennepalvelulain 183 §:ssä on säädetty Liikenne- ja viestintävirasto *EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen* 10 artiklassa tarkoitettua toimivaltaiseksi viranomaiseksi, jonka mukaisesti se vastaa riskiluokitusjärjestelmästä Suomessa ja siihen liittyvästä tiedonvaihdosta.

Liikenne- ja viestintävirasto edustaa Suomea komission tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 12 artiklan mukaisessa maantieliikennekomiteassa (C09500). Suomen tulee ajo- ja lepoaika-asetuksen 17 artiklan mukaisesti laatia komissiolle joka toinen vuosi kertomus ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen soveltamisesta sekä kyseisen alan kehityksestä ja toimittaa tarvittavat tiedot vakiolomakkeella. Jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto koordinoisi ja ilmoittaisi edellä mainitut tarvittavat tiedot tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta Euroopan komissiolle. Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetaan lisäksi roolia tieliikenteen kansallisen valvontastrategian täytäntöönpanon koordinaattorina. Asetuksessa vahvistettaisiin soveltuvin osin Liikenne- ja viestintäviraston rooli tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 7 artiklan mukaisena kansallisena koordinoivana elimenä.

Tarkemmat käytännöt työnjaon yksityiskohdista sovitaan toimivaltaisten viranomaisten kesken kansallisessa valvontastrategiassa.

4 §. Tarkastusmäärät

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 2 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on luotava täytäntöönpanon toteuttamiseksi oikealla ja johdonmukaisella tavalla asianmukaisten ja säännöllisten



tarkastusten järjestelmä, jota käytetään tehokkaasti sekä tienvarsilla että yritysten tiloissa. Valvonnassa on tarkastettava vuosittain laaja ja edustava otos ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen soveltamisalaan kuuluvien kaikkien liikennetyyppien liikkuvassa työssä olevista työntekijöistä, kuljettajista, yrityksistä ja ajoneuvoista.

Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että niiden alueella on käytössä johdonmukainen kansallinen valvontastrategia, jossa määritetään tarkemmin maanteiden ammattiliikenteen valvonnasta ja yksityiskohdista. Jäsenvaltioiden on järjestettävä kyseiset tarkastukset siten, että ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen kuljettajien työssäolopäivistä tarkastetaan vuosittain vähintään kolme prosenttia. Kaikista vuosittain tarkastettavista kuljettajien työssäolopäivistä vähintään 30 prosenttia tulee tarkastaa tienvarsilla ja vähintään 50 prosenttia yrityksissä. Ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen lukumäärä ja arvio kuljettajien vuosittaisista työssäolopäivistä lasketaan viranomaisten tilastojen perusteella.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 5 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on toteutettava vähintään kuusi kertaa vuodessa yhteistoimia, joilla tarkastetaan asetuksen ajopiirturiasetuksen ja ajopiirturiasetuksen soveltamisalaan kuuluvia kuljettajia ja ajoneuvoja tienvarsilla. Jäsenvaltioiden on lisäksi pyrittävä järjestämään yhteistarkastuksia yritysten tiloissa muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

Tarkastusmääristä ja yhteistarkastuksista sovitaan tarkemmin toimivaltaisten viranomaisten kesken kansallisessa valvontastrategiassa.

5 §. Tarkastusten sisältö

Tarkastusten sisällön vähimmäisvaatimuksista niin tienvarsilla kuin yrityksissä on säädetty tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin liitteen I A- ja B-osassa seuraavasti:

Tienvarsilla on muutosdirektiivissä muutetun kaltaisesti tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin liitteen I A-osan mukaisesti tarkastettava pääsääntöisesti seuraavat seikat: 1) päivittäiset ja viikoittaiset ajoajat, tauot sekä päivittäiset ja viikoittaiset lepoajat; lisäksi on tarkastettava edeltävien päivien piirturilevyt, joiden on oltava ajoneuvossa asetuksen (EU) N:o 165/2014 36 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti, ja/tai saman ajanjakson osalta tiedot, jotka on tallennettu kuljettajakorttiin ja/tai tämän direktiivin liitteen II mukaisesti tallennuslaitteen muistiin ja/tai tulosteille; 2) asetuksen (EU) N:o 165/2014 36 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja ajanjaksoita tapaukset, joissa on ylitetty ajoneuvon suurin sallittu nopeus, jolloin tällaisina tapauksina pidetään kaikkia yli yhden minuutin pituisia ajanjaksoja, joina N3-luokan ajoneuvon nopeus on ollut yli 90 kilometriä tunnissa tai M3-luokan ajoneuvon nopeus yli 105 kilometriä tunnissa (ajoneuvoluokat N3 ja M3 sellaisina kuin ne on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY (*8)); 3) tarvittaessa valvontalaitteen mukaan tapahtuneet ajoneuvon hetkittäiset nopeudet enintään ajoneuvon 24 edeltävän käyttötunnin ajalta; 4) valvontalaitteen moitteeton toiminta (laitteen ja/tai kuljettajakortin ja/tai piirturilevyjen mahdollisen väärinkäytön määrittäminen) tai tarvittaessa asetuksen (EY) N:o 561/2006 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen asiakirjojen mukanaolo;” 5) ajoneuvoihin asennettujen valvontalaitteiden tarkastus tarvittaessa ja turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen, jotta havaittaisiin sellaiset niihin asennetut kojeet tai sellaisten kojeiden käyttö, joiden tarkoituksena on hävittää, poistaa,



käsitellä tai muuttaa tietoja tai puuttua sähköiseen tiedonvaihtoon valvontalaitteiston eri komponenttien välillä tai jotka estävät tai muuttavat tietoja tällä tavoin ennen niiden salausta; 6) direktiivin 2002/15/EY 4 artiklan a kohdassa säädetty 60 tunnin pidennetty viikoittainen enimmäistyöaika; direktiivin 2002/15/EY 4 ja 5 artiklassa säädetty muu viikoittainen työaika vain, kun tekniikka mahdollistaa tehokkaiden tarkastusten suorittamisen.”.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin mukaisesti kuljettajan on tienvarsitarkastuksen aikana saatava ottaa yhteys pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon sellaisten todisteiden toimittamiseksi ennen tienvarsitarkastuksen päättymistä, jotka puuttuvat ajoneuvosta. Huomiona on, ettei tämä kuitenkaan vaikuta kuljettajan velvollisuuteen varmistaa ajopiirturilaitteen asianmukainen käyttö.

Yrityksissä on tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin liitteen I B-osan mukaisesti tarkastettava A osassa määriteltyjen seikkojen lisäksi seuraavat seikat: 1) viikoittaiset lepoajat ja näiden lepoaikojen väliset ajoajat, 2) kahden viikon ajoaikoja koskevan rajoituksen noudattaminen sekä 3) ajopiirturilevyjen, ajoneuvoyksikön ja kuljettajakortin tiedot ja tulosteet. Jos säännöksiä todetaan rikutun, jäsenvaltiot voivat tarvittaessa määrittää muiden kuljetusketjuun kuuluvien ylyttäjien tai osallisten, kuten lähettäjiä, huolitsijoiden tai hankkijoiden, yhteisvastuun sekä varmistaa, että kuljetussopimukset mahdollistavat asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 noudattamisen.”; 4) direktiivin 2002/15/EY 4, 5 ja 7 artiklassa säädettyjen keskimääräistä viikoittaista enimmäistyöaika, taukoja ja yötyötä koskevien vaatimusten noudattaminen; 5) yritysten velvoitteiden noudattaminen kuljettajien maksetun majoituksen ja työajan järjestämisen osalta asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 8 ja 8 a kohdan mukaisesti.”.

Asetusehdotuksen mukaisesti Suomessa tienvarsilla tulee tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnan yhteydessä tarkastaa: 1) kuljettajan vuorokautiset ja viikoittaiset ajoajat, tauot sekä vuorokautiset ja viikoittaiset lepoajat sekä muut mahdolliset kuljettajan ajo- ja lepoaikoja täydentävät asiakirjat; 2) ajoneuvon nopeusrajoittimen moitteeton toiminta sekä 3) ajopiirturin moitteeton toiminta ja käyttö.

Yritysten tiloissa tehtävissä tarkastuksissa tulee tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnan yhteydessä tarkastaa: 1) kuljettajien vuorokautiset ja viikoittaiset ajoajat, vuorokautiset tauot sekä vuorokautiset ja viikoittaiset lepoajat sekä näiden lepoaikojen välinen muu työ; 2) kuljettajien kahden viikon ajoaikoja koskevan rajoituksen noudattaminen; 3) ajopiirturilevyjen, ajopiirtureiden ja kuljettajakorttien tiedot sekä muut mahdolliset kuljettajan ajo- ja lepoaikoja täydentävät asiakirjat; 4) ajopiirturin moitteeton toiminta ja käyttö; sekä 5) kuljettajien kokonaistyöaika.

EU:n tavaraliikennelupa-asetuksen uuden 10 a artiklan mukaisesti jäsenvaltion on varmistettava, että tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 2 artiklassa säädettyihin tarkastuksiin sisältyvä tarvittaessa myös kabotaasiliikenteen tarkastus. Kokonaisvaltaisen kuljettajien työaikoihin liittyvän tarkastuksen voi suorittaa vain yrityksen tiloissa tehtävän tarkastuksen yhteydessä, joten työaikoihin liittyvän tarkastuksen voi Suomessa työsuojelun valvontalain perusteella suorittaa tarkoituksenmukaisesti vain työsuojeluviranomainen. Näissä tarkastuksissa voidaan tarpeen vaatiessa valvoa myös liikennepalvelulain 267 §:n mukaisesti kuljetuksen tilaajan, aikataulun laatijan tai muu henkilön, joka tietoisesti on edellyttänyt kuljetussopimuksen mukaisen aikataulun noudattamista niin, ettei ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä voida noudattaa, vastuita ajo- ja lepoaikarikkomuksiin.



Tarkemmat valvontakäytännöt tarkastusten sisällöstä sovitaan toimivaltaisten viranomaisten kesken kansallisessa valvontastrategiassa.

6 §. Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan X päivänä maaliskuuta 2022.

5. ASETUKSEN VAIKUTUKSET

Taloudelliset vaikutukset

Asetusehdotus kohdistuisi raskaan ammattiliikenteen valvontaan, joten suoria taloudellisia vaikutuksia ei arvioida kohdistuvan kotitalouksiin. Riskiperusteisen valvonnan lisääntymisestä johtuen kustannusvaikutusten arvioidaan lisääntyvän niissä kuljetusalan yrityksissä, joilla on runsaasti ja säännöllisesti riskiluokitukseen vaikuttavia rikkomuksia. Niihin yrityksiin, joilla on matala riskiluokitus ei taas jatkossa kohdistuisi yhtä paljon valvontatoimia kuin niihin, joilla on korkea riskiluokitus. Asetusehdotuksen taloudellisten vaikutusten julkiseen talouteen ja kansantalouteen arvioidaan lopulta olevan positiivisia riskiperusteisen ja suunnitelmallisen valvonnan parantaessa viranomaistoiminnan tehokkuutta.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Asetusehdotuksella on vaikutuksia viranomaisten keskinäisiin suhteisiin, tehtäviin ja menettelytapoihin sekä lieviä vaikutuksia voi nousta myös henkilöstöresursseihin. Jatkossa toimivaltaiset viranomaiset noudattaisivat tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhteydessä asetuksen vaatimuksia ja kansallista valvontastrategiaa. Samalla kun vastuiden linjaaminen selkeyttää viranomaistoimintaa, niin se myös velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia toimimaan valvontavaatimusten mukaisesti, mikä vaatii tavoitteellisuutta, suunnitelmallisuutta ja nykyistä tarkempaa yhteistä säännöllistä seuranta.

Asetusehdotuksella arvioidaan olevan vaikutuksia toimivaltaisten viranomaisten hallinnollisiin tehtäviin ja kustannuksiin. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin vaatimusten toimeenpano ja muutokset tuovat asetusehdotuksessa tehtäviä toimivaltaisille viranomaisille, joita aiemmin ei ole ollut. Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettu rooli valvontastrategian ja raportoinnin koordinaattorina tuo kokonaan uusia lisätehtäviä. Jonkin verran uusia vastuita esimerkiksi tienvarsilla ja yritysten tiloissa tehtävien yhteistarkastusten koordinoinnin osalta koituu kansallisen valvontastrategian yhteydessä myös poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle sekä työsuojeluviranomaiselle. Työsuojeluviranomainen koordinoisi jatkossa tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöön liittyvää viranomaisten välistä tiedonvaihtoa IMI-järjestelmässä kolmen eri moduulin osalta, mistä koitunee myös jonkin verran uusia tehtäviä. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaa on Suomessakin tehty säännöllisesti niin tienvarsilla kuin yrityksissä, joten itse valvontaan ei ole luvassa suuria muutoksia.

Ympäristövaikutukset ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Asetusehdotuksella ei arvioida olevan vaikutuksia ympäristöön tai muita yhteiskunnallisia vaikutuksia.



6. LAUSUNTOPALAUTE

X.3.2022

Veli-Matti Syrjänen

liikenneneuvos

Liikenne- ja viestintäministeriö