



# Ehdotus valtioneuvoston asetukseksi väliaikaisista poikkeuksista tieliikenteen ajo- ja lepoaikoihin

## 1. ESITYS JA PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esitetään, että valtioneuvosto hyväksyisi asetusehdotuksen valtioneuvoston asetukseksi väliaikaisista poikkeuksista tieliikenteen ajo- ja lepoaikoihin. Valtioneuvoston asetuksessa säädetään kiireellisissä tapauksissa annettavista poikkeuksista kuljettajan ajo- ja lepoajoihin tieliikenteessä 30 vuorokauden ajaksi pahentuneen covid-19-tautitilanteen vuoksi.

Asetus astuisi voimaan 17.1.2022 ja olisi voimassa 15.2.2022 asti.

## 2. TAUSTA JA POIKKEUSTEN TARVE

Valtioneuvosto antoi 26.3.2020 koronaviruksen aiheuttaman pahentuneen tilanteen vuoksi asetuksen (143/2020) väliaikaisista poikkeuksista tieliikenteen ajo- ja lepoaikoihin. Poikkeusta jatkettiin samoin perusteluin 23.4.2020 annetulla valtioneuvoston asetuksella (282/2020). Poikkeusmahdollisuus ajo- ja lepoaikoihin perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 561/2006 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, jäljempänä *ajo- ja lepoaika-asetus*.

Tarkemmin kansallisesta poikkeusmahdollisuudesta on säädetty ajo- ja lepoaika-asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa, jossa annetaan jäsenvaltioille kiireellisissä tapauksissa oikeus myöntää poikkeuksia mainitun säädöksen ajo- ja lepoajoista 30 vuorokauden ajaksi. Asetuksen antamisvaltuus löytyy liikenteen palveluista annetun lain 43 §:stä.

Pahentuneen covid-19-tautitilanteen vuoksi huoltovarmuusorganisaation Maakuljetuspooli on pyytänyt ministeriöltä kansallisen poikkeuksen käyttöönottoa raskaan ajoneuvon kuljettajien enimmäisajoaikoihin ja vähimmäislepoaikoihin yhteiskunnan kriittisten ja perustoimintoihin kuuluvien kuljetusten varmistamiseksi. Saadun selvityksen mukaan kuljettajien määrä on vähentynyt ja on edelleen vähentymässä etenkin omikron-virusmuunnoksen aiheuttamien sairastumisten ja karanteenirajoitusten vuoksi. Erityisesti polttoaineiden kuljetuksissa kuljettajien riittävyys on ollut ja tulee olemaan erittäin kovilla niin omikron-virusmuunnoksen kuin metsäyhtiö UPM:n lakon takia. Lakko on aiheuttanut varavoimaiden suuren kevyen polttoöljyn tarpeen, mikä on lisännyt runsaasti kuljetustarvetta maanteillä. Polttoaineiden kuljettamisen sujuvuus kaikissa tilanteissa on yhteiskunnan huoltovarmuuden varmistamisen kannalta kriittistä.

Vallitsevalla epävarmuudella ja tilanteen mahdollisella pahenemisella voi olla vaikutusta muun muassa lakisäateisten kuljetustarpeiden ja työmatkaliikenteen palvelutarjontaan. Myös mediassa on havaittu



kasvavaa viestintää kuljetushenkilöstön riittävyyden heikkenemisestä etenkin linja-autoliikennettä harjoittavissa yrityksissä. Suurissa kuljetusyrityksissä uhka on koettu suuremmaksi, kuin pienissä, joissa kuljettajien keskinäinen toiminta on vähäistä ja terveysturvallisuusohjeistuksia on täten helpompi noudattaa.

Linja-autoliikennettä harjoittavissa pienemmissä yrityksissä tilanne miehistöjen terveysturvallisuudessa on parempi, kuin suurissa, koska terveysturvallinen toiminta on helpompaa järjestää. Uhka äkillisestä kuljettajapulasta on yleisesti kohonnut ja vaihtoehtoista reittisuunnittelua tehdään koko ajan. Paikallisiikenteen kuljettajiin ei sovelleta ajo- ja lepoaikasäädöksiä, joten poikkeus koskisi henkilöliikenteessä pidemmän matkan linja-autonkuljettajia.

Komission liikennepääosasto totesi aiemmin keväällä 2020 Suomen vastaavan ajo- ja lepoaikapoikkeuksen olevan asianmukainen. Pysyvämmät poikkeukset tulisi mainitun artiklan 1 kohdan mukaan antaa kuitenkin komission luvalla. Kohdassa sanotaan: ”Jäsenvaltiot voivat komission luvalla myöntää vapautuksia tämän asetuksen 6–9 artiklan säännösten soveltamisesta poikkeuksellisissa olosuhteissa harjoitettaville kuljetuksille, jos tällaiset poikkeukset eivät vaaranna 1 artiklassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista.” Suomi on ilmoittanut komissiolle ennakkoon harkitsevansa 30 päivän poikkeuksen käyttöönottoa.

### 3. VALTUUS

Asetuksen antamisvaltuus on liikenteen palveluista annetun lain 43 §:n 3 momentissa.

#### *43 § Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat asetukset*

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. Ajo- ja lepoaika-asetuksen IV luvun poikkeuksia käsittelevä 14 artikla kuuluu kokonaisuudessaan seuraavasti:

#### *14 artikla*

1. Jäsenvaltiot voivat komission luvalla myöntää vapautuksia tämän asetuksen 6–9 artiklan säännösten soveltamisesta poikkeuksellisissa olosuhteissa harjoitettaville kuljetuksille, jos tällaiset poikkeukset eivät vaaranna 1 artiklassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista.
2. Kiireellisissä tapauksissa jäsenvaltiot voivat myöntää enintään 30 päivän ajaksi poikkeuksen, josta on ilmoitettava komissiolle välittömästi.
3. Komissio ilmoittaa muille jäsenvaltioille kaikista tämän artiklan nojalla myönnettyistä poikkeuksista.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen artiklan 1 kohdassa mainitut asetuksen 6-8 artiklat koskevat päivittäisiä ja viikoittaisia enimmäisajoaikoja ja vähimmäislepoaikoja sekä taukoja. Artikla 9 koskee laivalla ja junassa vietettyä aikaa ja työtehtäviin siirtymistä.



#### 4. ASETUKSEN SISÄLTÖ

Asetusehdotus pohjautuu virkamiestasolla Euroopan komission kanssa aiemmin 20.4.2020 käytyyn keskusteluun, jolloin se sai hyväksynnän. Asetusehdotus vastaa edellistä valtioneuvoston asetusta väliaikaisista poikkeuksista ajo- ja lepoaikoihin (282/2020).

Asetusehdotuksessa on määritetty viikoittaiset enimmäisajoajat 60 tuntia viikossa sekä 2-viikon jaksolle enintään 120 tuntia. Kuljettajan olisi pidettävä ajo- ja lepoaika-asetuksen mukainen normaali, vähintään 45 tunnin viikoittainen lepoaika vähintään joka toinen viikko. Lyhennettyä viikoittaista lepoa ei tarvitsisi kompensoida.

Lisäksi asetusehdotuksessa kuljettaja voi pitää tauon viimeistään 5 tunnin ja 30 minuutin ajon jälkeen, kun nykyinen sääntö on 4 tuntia ja 30 minuuttia. Tämä vastaa 11 tunnin ajoaikaa siten, että sen aikana voisi pitää vain yhden tauon. Lisäksi säännölliset viikoittaiset lepoajat muualla kuin ajoneuvon asemapaikkakunnalla, voidaan pitää kuljettajan valinnan mukaan myös ajoneuvossa, jos siinä on asianmukaiset nukkumismahdollisuudet jokaista kuljettajaa varten ja ajoneuvo on pysäköitynä.

Ehdotetut poikkeukset ovat sen mukaiset, joita Euroopan komissio on pitänyt tarkoituksenmukaisena ja joita on otettu aiemmin käyttöön useissa jäsenvaltioissa. Poikkeukset olisivat voimassa enimmäisajan 11 päivään helmikuuta 2022 saakka. Voimassaolon enimmäispituus ilman komission erillistä lupaa on sama kaikilla jäsenvaltioilla.

Liikenteenharjoittajien tulee poikkeusten yhteydessä huomioida kuljettajien työssäjaksaminen, eikä yleinen liikenneturvallisuus taikka kuljettajien työturvallisuus saisi vaarantua.

#### 5. ASETUKSEN VAIKUTUKSET

Poikkeuksen mahdollistamalla joustolla kuljettajan ajo- ja lepoaikoihin arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia etenkin tavarankuljetusten sujuvuuteen ja kuljetusketjujen häiriöttömyyteen. Esityksen mukaisesti kuljetusyrietykset pystyisivät käyttämään terveenä olevia kuljettajia nykyistä joustavammin, mikä helpottaa väliaikaista covid-19-tautilanteesta johtuvaa kuljettajapulaa. Poikkeusten hyödyntäminen vaikuttaa myös kuljetusyrietyksen työvuorosuunnitteluun ja se tulee aiheuttamaan hallinnollista työtä kuljettajien enimmäistyöaikojen seuraamiseksi työaikalain ja työehtosopimusten edellyttämällä tavalla.

Poikkeuksella on myös välillisiä positiivisia vaikutuksia tavarankuljetusten tilaajille, jotka tulisivat saamaan tilatut lähetykset luotettavammin sovitusti perille eikä häiriötä pääsisi syntymään. Samoin positiiviset vaikutukset siirtyisivät heidän asiakkailleen.

Poikkeusmahdollisuudella pitää säännöllinen yli 45 tunnin viikoittainen lepoaika, muualla kuin ajoneuvon asemapaikkakunnalla, ajoneuvossa arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia ulkomaan tavarankuljetusten sujuvuuteen sekä tartuntataudin leviämisen estämiseen.



Väliaikaisella poikkeuksella arvioidaan yleisesti olevan positiivisia vaikutuksia tavarankuljetusten sujuvuuteen ja koko yhteiskunnan huoltovarmuuteen. Poikkeuksen vaikutukset yleiseen liikenneturvallisuuteen tai työturvallisuuteen arvioidaan jäävän pieniksi, koska kuljettajien tulee poikkeuksista huolimatta noudattaa moottoriajoneuvon kuljettajan sekä yrittäjäkuljettajan työaikoja.

## 6. LAUSUNTOPALAUTE

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi jatkotyötä varten sidosryhmiltä lausuntoja 5.–10.1.2022 välisenä aikana. Lausuntoja annettiin määräajassa yhteensä 14 kappaletta. Lausunnon antoivat Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT, Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT, Huoltovarmuuskeskus, Linja-autoliitto, Liikenne- ja viestintävirasto, Logistiikkayritysten liitto, Maakuljetuspooli, Rahtarit, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL, Suomen Yrittäjät, työsuojeluviranomainen, Tulli ja Veljekset Lahti Ky.

Kansallisen poikkeuksen käyttöönottoa kannattivat työsuojeluviranomaista lukuun ottamatta kaikki lausujat.

Etenkin kansallisen huoltovarmuuden varmistaminen covid-19 omikron-virusmuunnoksen aiheuttamassa poikkeuksellisissa olosuhteissa nähtiin tarpeellisenä. Lausujien mukaan yhteiskunnan kriittiset ja perustoimintoihin kuuluvat kuljetukset tulee turvata kaikissa tilanteissa. Poikkeukset nähtiin tarpeellisiksi myös henkilökuljetuksissa.

Lausujat huomioivat, että omikron-virusmuunnoksen aiheuttamat tartuntamäärät ovat nyt suurempia Suomessa kuin kertaakaan aiemmin. Tartuntamäärien arvioitiin vain kasvavan nopeasti lähiviikkoina. Yleisesti muistion perustelut nähtiin olevan linjassaan vallitsevan covid-19-tautitilanteen suhteen.

Varsinaisen esityksen ajo- ja lepoaikojen poikkeustarpeesta tehnyt huoltovarmuusorganisaation Maakuljetuspooli kiitti ministeriötä nopeasta valmistelusta, ja huomautti erityisesti energiakuljetusten olevan kriittisessä tilanteessa johtuen kaluston määrästä ja koulutettujen kuljettajien saatavuudesta.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT sekä Rahtarit muistuttivat lausunnossaan, että poikkeusten yhteydessä tulee huomioida kuljettajien työssäjaksaminen eikä liikenne- tai työturvallisuuden tule vaarantua. Rahtarit ehdottivat, että 45 minuutin taukoa ei tulisi voida jakaa esitetyllä tavalla. Rahtarien mukaan käytäntönä on usein, että ensimmäinen tauon osio pidetään jo työvuoron alkuvaiheessa, mikä tarkoittaisi sitä, että jopa 10 tunnin ajorupeama voitaisiin tehdä yhdellä pikaisella vartin tauolla. Lisäksi Rahtarit ehdottivat, ettei 6 kohdan ajoaikaa pidennettäisi 5,5 tuntiin, vaan pidettäisiin nykyisellään, mikä toisi 11 tunnin ajoaikaa tavoittelevalle kaksi 45 min taukoa, joita voisi jakaa normaalisti.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL toi esiin, että covid-19-tautitilanteen heiketessä tulisi olla valmius ottaa käyttöön myös kuljetusalan työvoiman pätevyysiin liittyviä poikkeuksia, jotta kuljetuksiin liittyvät häiriöt voidaan minimoida.

Suomen Yrittäjät nosti esiin, että poikkeusten käyttöönotto näin nopealla aikataululla, voi olla yrityksille haastavaa.



Liikenne- ja viestintävirasto esitti huomionaan, että poikkeuksen käyttöönoton tulee olla oikea-aikainen ja perustua todelliseen tarpeeseen.

Työsuojeluviranomainen (aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue) katsoi, että kyse on kuljettajien työturvallisuuden sekä yleisen liikenneturvallisuuden kannalta merkittävistä poikkeuksista eikä poikkeusten tarvetta ole yksilöity esitysluonnoksessa tarkemmin. Aiemman poikkeuksen voimassaollessa keväällä 2020 valvontahavaintojen perusteella poikkeuksia käytettiin vähän. Tuolloin poikkeukset sijoittuivat kuitenkin ajankohtaan, jolloin ei ollut liukkauteen tai pimeäajoon liittyviä haasteita. Nyt esitettävänä ajankohtana edellä mainitut haasteet ovat suurimmillaan, minkä vuoksi kuljettajien vireystason ylläpitäminen on ensiarvoisen tärkeää. Työsuojeluviranomainen kuitenkin toteaa, ettei sille kerry valvonnassa erikseen havaintoja työvoiman saatavuuteen liittyen. Lopuksi työsuojeluviranomainen totesi, että jos poikkeusta päädytään esittämään, niin se tulisi rajata vain tiettyyn tarpeeseen kuten polttoainekuljetusten varmistamiseen.

Lausuntopalaute huomioiden tehtiin asetusluonnokseen kaksi muutosta. Ensimmäinen muutos koski poikkeuksen voimaantuloa, mitä siirrettiin alkamaan seuraavan viikon alusta alkaen maanantaina 17. tammikuuta 2022. Toinen muutos asetusluonnokseen verrattuna koski 45 minuutin tauon jaksottamista 5,5 tunnin ajon aikana tai sen jälkeen. Asetusluonnoksen ehdotuksesta poistettiin mahdollisuus jaksottaa 45 minuutin tauko niin, että ensin pidettäisiin 30 minuutin pitkä tauko. Muutoksella pyritään varmistamaan kuljettajien asianmukaiset tauot pidemmän ajoajan puitteissa.

## 7. VOIMAANTULO

Valtioneuvoston asetuksen esitetään tulevan voimaan 17.1.2022.

13.1.2022

Veli-Matti Syrjänen

liikenneneuvos

Liikenne- ja viestintäministeriö