



Valtioneuvoston asetus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta annetun asetuksen 1 ja 5 §:n muuttamisesta

1. ESITYS JA PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esitetään, että valtioneuvosto hyväksyisi asetusehdotuksen valtioneuvoston asetukseksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta annetun valtioneuvoston asetuksen (276/2022) muuttamisesta.

Valtioneuvoston asetuksessa säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta, jotka perustuvat vaatimuksiin, jotka seuraavat tiettyjä EU-asetuksia ja direktiivejä. Esityksessä ehdotetaan valtioneuvoston asetuksen 1 ja 5 §:n muuttamista.

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 25 syyskuuta 2023.

2. ASIAN TAUSTA JA KESKEINEN LAINSÄÄDÄNTÖ

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 43 §:n 3 momentin mukaisesti valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää valvontaviranomaisten työnjaosta ja valvonnan täytäntöönpanosta.

Tieliikenteen lähetettyjä kuljettajia ja valvontaa koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2020/1057 liittyy EU:n liikkuvuuspaketin tiekuljetusalaa koskeviin uusiin sosiaali- ja markkinasäännöksiin, jotka julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä 31.7.2020. EU:n liikkuvuuspaketin säädökset koostuivat yhteensä viidestä EU-asetuksesta sekä kolmesta 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 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta (276/2022). Hallituksen esityksellä muutettiin liikenteen palveluista annettua lakia (320/2017), työntekijöiden lähettämistä annettua lakia (447/2016) ja ylikuormamaksusta annettua lakia (51/1982).

Euroopan komissio antoi Suomelle huomautuksen 24.3.2022 asiassa INFR(2022)0217 koskien lähetettyjen kuljettajien ja valvonnan muutospäätöksiä 2020/1057, joka käsittää direktiivin 96/71/EY sekä direktiivin 2014/67/EU erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon sekä direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisen. Suomi ilmoitti komissiolle 29.4.2022 uusista täytäntöönpanotoimenpiteistä ja toimitti mukana selittävän asiakirjan. Lisäksi Suomi vastasi komission viralliseen ilmoitukseen 17.5.2022 päivätyllä kirjeellä ja ilmoitti komissiolle, että direktiivin saattaminen osaksi



kansallista lainsäädäntöä on saatettu päätökseen. Suomi antoi 27.12.2022 tiedoksi vielä täydentävän selittävän asiakirjan. Komissio kuitenkin edelleen katsoo, ettei Suomi ole ilmoittanut riittävän selkeästi ja täsmällisesti kaikkia kansallisia toimenpiteitä, joilla se katsoo saattaneensa direktiivissä säädetyt eri velvoitteet osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Komissio edellyttääkin 14.7.2023 vastaanotetussa perustellussa lausunnossaan muutoksia vielä viiteen kohtaan, joista kaksi koskee työntekijöiden lähettämisestä annettua lakia, joka on työ- ja elinkeinoministeriön lainsäädäntöä. Liikenteenharjoittajan riskiluokittamiseen liittyvä kohta on saatettu jo osaksi lainsäädäntöä muuttamalla liikenteen palveluista annetun lain 13 §. Nyt ehdotetut kaksi kohtaa on tarkoitus saattaa voimaan muuttamalla valtioneuvoston asetusta tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta. Komission mukaan on kiistatonta, että Suomen on toteutettava toimenpiteitä lainsäädäntönsä saattamiseksi edellä mainitun direktiivin mukaiseksi. Komissio kehottaa Suomea toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet direktiivin 2020/1057 täytäntöönpanon loppuunsaattamiseksi kahden kuukauden kuluessa lausunnon vastaanottamisesta. Suomen vastauksen komissiolle laatii ulkoministeriö.

3. VALMISTELU

Asetusehdotus on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä sosiaali- ja terveysministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston, poliisihallituksen sekä työsuojeluviranomaisen kanssa.

4. ASETUKSEN SISÄLTÖ JA PERUSTELUT

1 §. Soveltamisala

Valtioneuvoston asetuksen 1 §:ssä säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnan perusteena olevasta EU-lainsäädännöstä. Asetuksen 1 §:n luetteloon ehdotetaan lisättäväksi uusi kohta 6 ottaen soveltamisalaan mukaan maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY. Suomessa direktiivi 2002/15/EY on pantu täytäntöön työaikalalla (872/2019). Muutos liittyy direktiivin 2020/1057 2 artiklan 6 kohdan b alakohtaan, jolla korvattiin direktiivin 2006/22/EY 6 artiklan 1 kohta sekä direktiivin 2020/1057 2 artiklan 9 kohdan a alakohtaan, jolla muutettiin direktiivin 2006/22/EY 9 artiklaa.

Lisäksi asetuksen 1 §:n 5 kohtaan ehdotetaan korjattavaksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1024/2012 virallinen nimi, niin että sen perään lisätään (IMI-asetus).

5 §. Tarkastusten sisältö

Valtioneuvoston asetuksen 5 §:ssä säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön tarkastusten sisällöstä tienvarsilla ja yrityksissä. Asetuksen 5 §:n uudeksi 2 momentiksi ehdotetaan lähes sanatarkasti direktiivin sanamuodon kanssa, että kuljettaja saa tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyden pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon sellaisten todisteiden toimittamiseksi ennen tienvarsitarkastuksen päättymistä, jotka puuttuvat ajoneuvosta. Edellä mainittu ei kuitenkaan vaikuta



kuljettajan velvollisuuteen varmistaa ajopiirturilaitteen asianmukainen käyttö. Kyseisellä kohdalla varmistetaan kuljettajalle kuuluva oikeus tienvarsitarkastuksen yhteydessä.

Kyseinen kohta kuljettajan oikeudesta tieliikenteen sosiaalilainsäädännön tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteys pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon on jo aiemmin kirjattu tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta annetun valtioneuvoston asetuksen perustelumuistioon. Vuoden 2022 työryhmätyön tuloksena sitä ei kuitenkaan pidetty tarpeellisena ottaa mukaan pykälään. Muutos liittyy direktiivin 2020/1057 2 artiklan 3 kohdan b alakohtaan, jolla korvattiin direktiiviin 2006/22/EY 2 artiklan 3 kohdan ensimmäinen ja toinen alakohta.

Lisäksi asetuksen 5 §:n uudeksi 4 momentiksi ehdotetaan, että yrityksissä tehtävät tarkastukset on suunniteltava eri liikennetyypeistä ja yrityksistä saatujen aikaisempien kokemusten perusteella. Yrityksissä tehtäviä tarkastuksia on myös toteutettava, jos tienvarsitarkastuksissa on havaittu ajo- ja lepoaika-asetuksen tai ajopiirturiasetuksen tai työaikalain (872/2019) vakavia rikkomuksia. Muutos liittyy direktiivin 2020/1057 2 artiklan 6 kohdan b alakohtaan, jolla korvattiin direktiiviin 2006/22/EY 6 artiklan 1 kohta.

Yrityksissä tehtävä valvonta ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen sekä työaikalain osalta kuuluu työsuojeluviranomaisen tehtäviin. Yrityksissä tehtävä valvonta suunnitellaan eri liikennetyypeistä ja yrityksistä saatujen aikaisempien kokemusten perusteella. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnan suuntaviivoja on käsitelty myös toimivaltaisten viranomaisten yhteistyössä laatimassa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön ja kabotaasikuljetusten valvontastrategiassa. Ehdotetut muutokset asetuksen 5 §:ään eivät automaattisesti laukaise tarkastusvelvoitetta työsuojeluviranomaiselle vaan jatkossakin työsuojeluviranomainen voi käyttää harkintaansa valvontakohteen valinnassa. Jo nykytilanteessa poliisi ilmoittaa työsuojeluviranomaiselle tienvarsivalvonnassa havaittuja vakavia rikkomuksia. Tämä ei automaattisesti laukaise välitöntä valvontakäyntiä yritykseen, vaan työsuojeluviranomainen noudattaa valvonnassa riskiperustaista valvontaa ja käyttää omaa harkintaansa jatkotoimenpiteiden kohdistamisesta poliisiin ilmoittamaan kohteeseen. Työsuojeluviranomaisella on oma järjestelmä, jonka perusteella valvontaa kohdennetaan ja jonka perustana jatkossa toimii kansallisen riskiluokitustiedonvaihdon automaattinen yhdistäminen.

5. ASETUSMUUTOKSEN VAIKUTUKSET

Kyseiset ehdotukset ainoastaan tarkentavat direktiivin 2020/1057 vaatimuksia tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnassa.

Kuljettajan oikeusturvan kannalta positiivinen vaikutus on, että jatkossa kuljettajalle varmistetaan lainsäädännön tasolla oikeus ottaa tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevan tienvarsitarkastuksen aikana yhteys pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon sellaisten todisteiden toimittamiseksi ennen tienvarsitarkastuksen päättymistä, jotka puuttuvat ajoneuvosta.

Asetusehdotuksen muutoksilla ei arvioida olevan käytännön vaikutuksia, koska kyseiset lisäykset kuuluvat jo nyt valvontaviranomaisten toimintatapoihin.

6. LAUSUNTOPALAUTE



Asetusluonnos ja siihen liittyvä perustelumuiotio olivat lausuntokierroksella 16.8.-30.8.2023 välisen ajan lausuntopalvelu.fi -verkkopalvelussa. Lausuntopyyntö lähetettiin yhteensä 17 sidosryhmälle, joilta lausuntoja saatiin yhteensä 12 kappaletta. Lausunnon antoivat Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT, Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT, Liikenne- ja viestintävirasto, Lounais-Suomen aluehallintovirasto (työsuojeluviranomainen), oikeusministeriö, Poliisihallitus, Rahtarit, Rajavartiolaitos, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL sekä työ- ja elinkeinoministeriö.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT pitää hyvänä, ettei asetuksen 5 §:n 1 momentin sisältämän tievarsitarkastusten varsinaista sisältöä esitetä muutettavaksi eikä näin ollen tienvarsilla jatkossakaan tarkastettaisi kuljettajien työaikadirektiivin 2002/15/EY sisältämiä määräyksiä. Vastaavasti Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT pitää hyvänä, ettei asetuksen 5 §:n nykyisen 2 momentin sisältämän yritystarkastusten sisältöä esitetä muutettavaksi. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT pitää kuljettajan oikeusturvan kannalta hyvänä myös kuljettavan oikeutta ottaa tienvarsitarkastuksen aikana yhteys liikenteestä vastaavaan tahoon, joka voi toimittaa tarvittavat tai puuttuvat asiakirjat ja tiedot tienvarsitarkastuksen suorittajalle.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT pitää hyvänä, että asetuksen 5 §:n 1 momentin sisältämän tievarsitarkastusten varsinaista sisältöä esitetä tienvarsivalvonnassa eikä tienvarsilla jatkossakaan tarkastettaisi kuljettajien työaikadirektiivin 2002/15/EY sisältämiä määräyksiä. Myös sitä pidetään hyvänä, ettei asetuksen 5 §:n nykyisen 2 momentin sisältämään yritystarkastusten sisältöön esitetä muutettavaksi.

Poliisihallitus toteaa, että kuten muistiolounnoksessa on todettu, ei asetusehdotuksen muutoksilla arvioida olevan käytännön vaikutuksia, koska kyseiset täydennykset kuuluvat jo nyt valvontaviranomaisten toimintatapoihin. Poliisihallitus pitää asetusluonnoksen sisältöä ja ehdotuksia oikeansuuntaisina eikä niistä ole huomautettavaa.

Rahtarit pitää tärkeänä, että kuljettajalla on mahdollisuus ottaa yhteys valvontatilanteessa ja sitä kautta saada täydennystä mahdollisesti puuttuviin asiakirjoihin. Rahtarit toteaa, että kuljettajan työhön liittyy nykyisin niin paljon erilaisia mukana pidettäviä asiakirjoja, että on ainoastaan inhimillistä, että jotain saattaa puuttua. Nopeiden tietoliikenneyhteyksien aikana puuttuvat asiat saadaan lähetettyä valvontapaikalle nopeasti, mitä kautta kuljettajan oikeusturva paranee.

Rajavartiolaitos toteaa, että tienvarsitarkastuksiin esitettävät muutokset perustuvat pitkälti direktiivin sanamuotoon ja ne on sisällöllisesti huomioitu voimassa olevan valtioneuvoston asetuksen perustelumuiotiossa. Lausunnolla olevan muutosesityksen perustelumuiotiossa on arvioitu, että asetustekstiin esitettävät muutokset huomioidaan jo valvontaviranomaisten toiminnassa. Rajavartiolaitos toteaa, ettei sillä ole toimialansa puolesta esitykseen huomautettavaa.

Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa, että ehdotetut muutokset vastaavat komission Suomelle esittämiä puutteita. Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa, ettei työsuojeluviranomaiselle tule näillä muutoksilla uusia tehtäviä vaan työsuojeluviranomainen toimii valvonnassa nykyisellään muutosten mukaisesti. Sosiaali- ja terveysministeriö kuitenkin muistuttaa, että 5 §:n muutokset eivät automaattisesti laukaise tarkastusvelvoitetta työsuojeluviranomaiselle vaan jatkossakin työsuojeluviranomainen voi käyttää



harkintaansa valvontakohteen valinnassa. Jo nykytilanteessa poliisi ilmoittaa työsuojeluviranomaiselle tienvarsivalvonnassa havaittuja vakavia rikkomuksia. Tämä ei automaattisesti laukaise välitöntä valvontakäyntiä yritykseen vaan työsuojeluviranomainen noudattaa valvonnassa riskiperustaista valvontaa ja käyttää omaa harkintaansa jatkotoimenpiteiden kohdistamisesta poliisin ilmoittamaan kohteeseen. Sosiaali- ja terveysministeriö haluaa kiinnittää huomiota myös tiedonvaihdon toteutumiseen tällä hetkellä. Yrityksissä tehtävä valvonta on suunniteltava eri liikennetyypeistä ja yrityksistä saatujen aikaisempien kokemusten perusteella. Työsuojeluviranomaisella on oma järjestelmä, jonka perusteella valvontaa kohdennetaan, mutta kansallisen tiedonvaihdon automaattinen yhdistäminen on vielä kesken. Sosiaali- ja terveysministeriö pyytää liikenne- ja viestintäministeriötä täydentämään muistion perusteluja edellä mainitun työsuojeluviranomaisen tarkastusvelvollisuuden täyttymisestä tienvarsitarkastuksen havaintojen perusteella sekä tiedonvaihdon toteutumisen mekanismeista ennen tiedonvaihtojen automaattista toimintaa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL toteaa esitettyjen muutosten olevan käytännössä jo toteutuneet. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL pitää tärkeänä sitä, että mahdollisuus yhteydenottoon ajoneuvosta puuttuvien todisteiden toimittamiseksi ennen tienvarsitarkastuksen päättymistä ollaan lisäämässä myös pykälätekstiin. On hyvä, että varsinaisissa pykälissä selkeästi kirjataan eri toimijoiden oikeudet ja velvollisuudet, tällöin ne ovat avoimemmin kaikkien osapuolten saatavilla. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL pitää hyvänä myös sitä, että asetuksessa mainittuihin tarkastusten sisältöihin tai toimivaltaisten viranomaisten työnjakoon ei olla tekemässä muutoksia.

Työsuojeluviranomainen katsoo, ettei asetuksen 1 §:n 6 kohdan lisäys vaikuta työsuojeluviranomaisen valvontaan. Työsuojeluviranomainen on huomionnut valvonnassaan työaikalain moottoriajoneuvon kuljettajaa koskevat direktiivin implementointiin liittyvät lainkohdat, siltä osin kuin se on ollut valvonnan kannalta tarkoituksenmukaista. Asetuksen 5 §:n uuteen 4 momenttiin liittyen työsuojeluviranomaisen toimintaan kuuluu oman tiedon analyysi, jonka pohjalta valvontaa suunnataan yrityksiin, joissa on aiemminkin havaittu puutteita. Työsuojeluviranomainen on yhteistyössä tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä valvovien viranomaisten ja Liikenne- ja viestintäviraston kanssa laaditussa kansallisessa valvontastrategiassa sitoutunut tietojenvaihtoon ja jo nykyisellään tietoa vaihdetaan tienvarsivalvontaa suorittavien viranomaisten kanssa. Työsuojeluviranomainen kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että yrityksen tiloissa tapahtuvaa valvontaa voidaan kohdentaa tehokkaasti riskiyrityksiin vasta, kun ERRU-tiedonvaihtojärjestelmä on käyttöönottovalmis. Työsuojeluviranomainen katsoo, ettei esitetyillä muutoksilla ole suurta viranomaisen työmäärää lisäävää vaikutusta. Asetuksen säätämällä on ohjattu ja jatkossa tullaan entistä tarkemmin määrittelemään työsuojeluviranomaisen tehtäviä, mikä vähentää viranomaisen omaa harkintavaltaa resurssienkäytön kohdentamisessa. Viranomainen korostaa, että tieliikenteen sosiaalilainsäädännön ja lähetettyjen kuljettajien valvonnan resurssien riittävydestä tulee pitää huolta myös tulevaisuudessa.

Työ- ja elinkeinoministeriö sekä Liikenne- ja viestintävirasto ilmoittivat, ettei heillä ole asiasta lausuttavaa, mikä ei olisi tullut jo huomioiduksi asetusehdotuksen valmisteluvaiheessa. Sisäministeriö ja oikeusministeriö ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa.

Lausuntojen ja kuulemisen perusteella tehdyt muutokset

Lausuntojen pohjalta ei tehty muutoksia ehdotettuun asetukseen.



VALTIONEUVOSTO
STATSRÅDET

21.9.2023

Veli-Matti Syrjänen

liikenneneuvos

Liikenne- ja viestintäministeriö