

Asia: VN/7680/2026

Lausuntopyyntö: Luonnos valtioneuvoston asetukseksi ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lupa- ja valvontaviraston työsuojeluosasto (työsuojeluviranomainen) kiittää Liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta lausua asiassa.

Asetusluonnoksessa ehdotetaan säädettäväksi uusi poikkeus ajopiirturin käyttöön sekä kuljettajien ajo- ja lepoaikoihin tavaraliikenteessä käytettävien sähkö-, maakaasu- tai nestekaasukäyttöisten ajoneuvojen osalta, joiden suurin sallittu massa on enintään 4,25 tonnia ja joita käytetään enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta.

Työsuojeluviranomainen pitää esityksen tavoitetta edistää vähäpäästöisen kaluston käyttöönottoa ja tukea kuljetusalan vihreää siirtymää kannatettavana ja perusteltuna, eikä katso, että muutoksella olisi merkittäviä vaikutuksia työsuojeluvalvontaan tai kuljettajien työaikasuojeluun.

Vaikka kyse on teknisestä muutoksesta, ei muutoksella nähdä olevan konkreettista vaikutusta siten, että jokin nykyinen ryhmä laajemmassa mittakaavassa vapautuisi ajopiirturin käyttövelvollisuudesta. Työsuojeluviranomainen toteaa, että kyseinen ajoneuvoluokka vastannee kuljetustehtäviltään ja tosiasialliselta kantavuudeltaan pitkälti nykyisiä N1-luokan ajoneuvoja.

Työsuojeluviranomainen kiinnittää huomiota siihen, että ajopiirturivelvoitteen ja EU:n ajo- ja lepoaikasääntelyn ulkopuolelle jääminen merkitsee kuulumista kansallisen työaikasääntelyn piiriin. Moottoriajoneuvon kuljettajien työaikaan koskevat työaikalain säännökset ovat sääntelytasoltaan EU:n ajo- ja lepoaikasääntelyä joustavampia. Niihin liittyy laajempi mahdollisuus sopia työajoista toisin, eikä sääntelyyn liity vastaavalla tavalla tekniseen valvontaan perustuvaa järjestelmää tai yhtä välitöntä seuraamusjärjestelmää.

Työsuojeluviranomainen on aiemminkin esittänyt, että työ- ja elinkeinoministeriön tulisi selvittää työaikalain 24 §:n 3 momentin moottoriajoneuvon kuljettajan taukoja koskevan säännöksen rangaistavuutta työaikaerikkomuksena. Tällä osaltaan tuotaisiin lähemmäs EU-sääntelyn alaista ja työaikalain alaista moottoriajoneuvon kuljettamista.

Toisinsopimismahdollisuuksien laajuus, rangaistussääntelyn osittainen puutteellisuus sekä teknisen ajo- ja lepoaikadatan puuttuminen voivat yksittäistapauksissa vaikeuttaa työaikojen noudattamisen tehokasta valvontaa ja lisätä tulkinnanvaraisia tilanteita.

Yksi toistuva epävarmuus liittyy myös toiminnan maantieteelliseen alueeseen ja sen määrittelyyn valvonnassa. Työsuojeluviranomainen toteaa, että EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksessa käytetään vastaavaa ilmaisua ”yrityksen sijaintipaikka” (undertaking), jonka suhteen etäisyys määritellään. Käsitettä ei kuitenkaan ole asetuksessa tarkemmin määriteltä, vaan sen sisältö on jäänyt tulkinnan ja soveltamiskäytännön varaan.

Työsuojeluviranomainen katsoo, että erityisesti kyseisen ajoneuvoryhmän kuljetustoiminnan rakenteessa, jossa toiminta tapahtuu usein ilman yrityksen omaa kiinteää toimipaikkaa ja kuljetuksia suoritetaan asiakasyritysten tiloista käsin, käsitteen soveltaminen voi olla tulkinnanvaraista. Tämä korostaa tarvetta kansalliselle ohjeistukselle säännöksen yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi, ja tähän voitaisiin ottaa tässä yhteydessä täsmällisemmin kantaa.

Lisäksi työsuojeluviranomainen kiinnittää huomiota perustelumuistion kirjaukseen, jonka mukaan ”vaikka tällaisten ajoneuvojen kuljettajat vapautuvat ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta, kuljettajat ovat kuitenkin liikenteen palveluista annetun lain 5 luvussa säädettyjen yrittäjäkuljettajia koskevien työaikojen noudattamisen piirissä”.

Työsuojeluviranomainen on vakiintuneesti tulkinnut, että yrittäjäkuljettajia koskevia säännöksiä sovelletaan vain ajo- ja lepoaika-asetuksen alaiseen kuljetustyöhön. Liikenteen palveluista annetun lain määritelmäsäännöksessä todetaan, että yrittäjäkuljettajalla tarkoitetaan henkilöä, joka osallistuu ajo- ja lepoaika-asetuksessa tai AETR-sopimuksessa tarkoitettuun kuljetustoimintaan tieliikenteessä, ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä.

Vastaava soveltamisalasäännös sisältyi myös yrittäjäkuljettajan työaikalaisista annettuihin esitöihin, joissa todetaan, että lain soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät yrittäjäkuljettajat, jotka eivät kuulu ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalan piiriin. Esitöissä todetaan lisäksi, että kansalliset poikkeukset eivät ole ongelmallisia liikenneturvallisuuden kannalta eikä niiden ole todettu vääristäneen kuljetusalan kilpailua.

Työsuojeluviranomainen katsoo, että kun otetaan huomioon poikkeuksen rajattu soveltamisala sekä kuljetustoiminnan luonne, sääntelyn kokonaisuudessa työntekijöiden suojataso säilyy hyväksyttävällä tasolla.

Eriksson Aki
Lupa- ja valvontavirasto - Työsuojeluosasto