

19.5.2021

Lausuntoyhteenveto

Lausuntoja annettiin määräajassa yhteensä 14 kappaletta. Lausunnon antoivat **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Betoniteollisuus ry, INFRA ry, Koneyrittäjät ry, Liikenne- ja viestintävirasto, Logistiikkayritysten Liitto ry, Lounais-Suomen aluehallintovirasto, Poliisihallitus, Rahtarit ry, sisäministeriö, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry sekä Tulli.**

Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota asetusluonnoksessa 4 §:ään lisättäväksi esitettyyn uuteen 4 momenttiin, joka mahdollistaisi Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuuden vaatia ajopiirturikortin haltijaa korvaamaan kortin uudella kortilla, jos se on tarpeen asiaankuuluvien teknisten eritelmien noudattamiseksi. Lisäksi huomiota kiinnitettiin 7 §:ään lisättäväksi esitettyihin kohtiin, jotka mahdollistaisivat poikkeamisen ajo- ja lepoaika-asetuksen 5–9 artikloista sekä ajopiirturin käytöstä.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry toteaa lausunnossaan, että asetusluonnoksessa 4 §:ään lisättäväksi esitetyn uuden 4 momentin, jossa Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin oikeus vaatia kortin haltijaa korvaamaan kortin uudella kortilla, jos se on tarpeen asiaankuuluvien teknisten eritelmien noudattamiseksi, perusteluissa on jätetty avoimeksi se, mitä tarkoitetaan ja mitkä ovat sellaisia tilanteita, joissa kortin uusiminen ennen viiden vuoden voimassaoloajan umpeutumista on tarpeen asiaankuuluvien teknisten eritelmien noudattamiseksi.

Lisäksi AKT ry huomauttaa, että säädöstekstissä puhutaan pelkästään ”kortista”, vaikka EU:n ajopiirturiasetuksen (165/2014/EU) 26 artiklaan lisätty uusi 7a-kohta koskee yksinomaan kuljettajakorttia.

AKT ry katsoo myös, että kuljettajakortin hankkineen on voitava luottaa kortissa ilmoitettuun viiden vuoden voimassaoloaikaan ja sama koskee myös muita ajopiirturikortteja, vaikka 4 momenttia ei voida ulottaa EU:n ajopiirturiasetuksen mukaan koskemaan muita kuin kuljettajakortteja.

AKT ry toteaa lisäksi, ettei muutoksen vaikutuksia ole konkreettisesti arvioitu ja vaikutusten arvioinnista puuttuvan tieto siitä, kuinka paljon tällä hetkellä on käytössä sellaisia kuljettajakortteja, jotka Liikenne- ja viestintävirasto voisi esitetyn 4 §:n 4 momentin mukaan vaatia hankkimaan uuden kuljettajakortin kesken sen viiden vuoden voimassaoloajan. Jos lukumäärä olisi tiedossa, pystyttäisiin arvioimaan kustannusvaikutus. AKT ry katsoo, että jos muutos on tarkoitettu koskemaan kaikkia ajopiirturikortteja, sama vaikutusten arviointi pitäisi ulottaa muihinkin ajopiirturikortteihin.

AKT ry ensisijaisesti esittää, että asetusluonnoksen 4 §:stä poistettaisiin esitetty 4 momentti. Toissijaisesti AKT esittää, että 4 momentti muutettaisiin

Id Versionumero

seuraavanlaisiksi: ”Liikenne- ja viestintävirasto voi vaatia kuljettajakortin haltijaa korvaamaan kuljettajakortin uudella kuljettajakortilla, jos se on tarpeen asiaankuuluvien teknisten eritelmien noudattamiseksi.” Tällöin tulisi lisätä liikenne- ja viestintäministeriön Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun asetuksen (1452/2019) 8 §:ään uusi momentti: ”Liikenne- ja viestintävirasto ei peri ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annetun valtioneuvoston asetuksen (507/2018) 4 §:n 4 momentissa tarkoitetusta kuljettajakortin uusimisesta maksua.”

Asetusluonnoksen 7 §:n osalta AKT ry puoltaa esitetyn soveltamispoikkeuksen käyttöönottoa Suomessa, kuitenkin niin että varsinainen säädösteksti vastaisi EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 13(1) artiklan r-alakohdan tekstiä. Näin asetusluonnoksen perusteluissa mainittua valtioneuvoston asetuksen 507/2018 7 §:n 1 momentin 9 ja 12 kohtien kaltaista ongelmaa ei esiintyisi.

Liikenneturvallisuuden näkökulman osalta AKT ry kiinnittää huomiota, että kyseisiä kuljetuksia ajavat työsuhteiset kuljettajat säilyisivät poikkeuksen käyttöönottamisesta huolimatta työaikasääntelyn piirissä eli työaikalain 872/2019 ja yleissitovan työehtosopimuksen (mm. ALT-AKT kuorma-autoalan työehtosopimus) työaikasäännösten piirissä. Heitä ei enää poikkeuksen käyttöönottamisen myötä koskisi myöskään työaikalain 2 §:n 2 momentin poissuljenta.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry esittää lausunnossaan samaa kuin AKT ry edellä.

Betoniteollisuus ry kannattaa asetusluonnoksessa esitetyn 7 §:n 14 kohdan lisäämistä. Betoniteollisuus nostaa myös esiin 5.11.2020 liikenne- ja viestintäministeriöön toimitetun tutkimuksen valmisbetoniautojen kuljettajien työajan jakautumisesta.

INFRA ry esittää lausunnossaan että 7 §:n poikkeussäännöstä laajennettaisiin koskemaan myös asfalttimassan ja valuasfaltin kuljetusta. Näiden kuljettamiseen sisältyy paljon paikallaoloa, joka lasketaan ajo- lepoasetuksen mukaan ajoaikaan, vaikka se ei lisää kuljettajan väsymystä ja siitä aiheutuvia seurausvaikutuksia.

Koneyrittäjät ry esittää lausunnossaan, että maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavien yritysten käyttämät tai ilman kuljettajaa vuokraamat ajoneuvot, joita käytetään tavarankuljetukseen niiden omassa yritystoiminnassa enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta, sekä maa- ja metsätaloudessa käytettävät maatalous- ja metsätraktorit, jotka enintään 100 kilometrin etäisyydellä ajoneuvon omistavan tai sitä vuokraavan yrityksen sijaintipaikasta vapautetaan ajopiirturin käyttövelvollisuudesta. Lisäksi Koneyrittäjät ry:n mukaan kansallinen poikkeamismahdollisuus tulisi hyödyntää myös rakennustyömaakoneiden osalta.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa lausunnossaan esitettyjä muutoksia ja pitää erittäin hyvänä viraston kannalta esitettyä mahdollisuutta vaatia uutta piirturikorttia.

Logistiikkayritysten Liitto Ry ilmoittaa lausunnossaan kannattavansa AKT ry:n lausuntoa kaikilta osin.

Lounais-Suomen aluehallintovirasto suhtautuu myönteisesti 12 kohdan muutokseen ja katsoo muutoksen vastaavan tarkoitustaan. Aluehallintovirasto katsoo, että esityksen 14 kohdan lisäys vapautuksesta valmisbetonikuljetuksille aiheuttaisi sen, että yrittäjien kuljettamat ajoneuvot siirtyisivät sääntelemättömään tilaan ja muutoksen olevan tältä osin negatiivinen työturvallisuudelle ja työsuojelulle. Lisäksi kuulumattomuus asetuksen soveltamisalaan vaikuttaa myös työaikalain soveltumiseen ja esimerkiksi työajan enimmäismäärän seurantajakson toisinsopimiseen.

Poliisihallitus toteaa lausunnossaan ajo- ja lepoaikasäännöksiin liittyvien poikkeuksien valvonnan olevan haasteellista ja sen takia perustelujen määritelmien tulisi olla selkeitä.

Rahtarit ry katsoo esityksen perusteluissa olevan ristiriitaisuuksia koskien valmisbetonin kuljetusta ja mahdollisuutta olla noudattamatta ajo- ja lepoaika-asetuksen 5–9 artikloja. Rahtarit ry mukaan suurin osa valmisbetonin kuljetuksista tehdään taajama-alueilla, joissa kuljetusmatkat ovat lyhyitä ja ajojen järjestely helpommin hallittavissa sekä ajoajan ylittymistä tapahtuu harvoin. Rahtarit ry tunnistaa, että haja-asutusalueilla kuljetusmatkat ovat pidempiä, mutta tuo esiin mahdollisuuden, että harvalukuisien poikkeustapauksien varjolla tehtävä koko valmisbetonin kuljettamisen vapautusta tultaisiin käyttämään väärin ja kuljettajien ajo- ja työskentelyajat venyisivät kohtuuttoman pitkiksi. Rahtarit ry esittää kompromissina tätä koskien, että poikkeustilanteissa olisi mahdollisuus hakea etukäteen Aluehallintovirastolta lupa poiketa ajo- ja lepoaikamääräyksistä yksittäisen työurakan osalta. Tämä vaihtoehto poistaisi suurimman osan väärinkäytöksistä, mutta antaisi mahdollisuuden tehdä myös isompia urakoita. Toisena vaihtoehtona olisi, että poikkeustilanteissa kuljettaja ”rikkoisi” määräyksiä ja tekisi niistä selvityksen ajopiirturin tulosteeseen ja valvonta voitaisiin ohjeistaa ”ymmärtämään” tämä ongelma.

Rahtarit ry ilmoittaa, ettei se voi puoltaa esitettyä muotoilua valmisbetonin kuljetusten osalta.

Sisäministeriö katsoo lausunnossaan, ettei perustelumuistiosta käy ilmi, onko muutoksen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen arvioitu. Nämä tulisi sisäministeriön mukaan arvioida, koska ajopiirturit ovat keskeinen tapa valvoa kuljettajien ajo- ja lepoaikoja. Lisäksi sisäministeriö tuo esiin, että poikkeussäädökset kuljettajan ajo- ja lepoaikojen valvontaan tarkoitetun valvontalaitteen käytössä ovat aina tulkinnallisesti haastavia ja niiden soveltaminen vaatii valvonnassa usein lisäselvityksiä, kun arvioidaan mahdollisen vapautuksen kriteereiden täyttymistä. Näin perussääntöä muuttavien poikkeuksien määrä tulisi pitää mahdollisimman pienenä.

Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa lausunnossaan, että ajo- ja lepoaikasäännökset on tehty turvaamaan kuljettajille riittävä lepo ja sitä kautta parantamaan osaltaan liikenneturvallisuutta. Näin poikkeuksia, jotka voivat lisätä ajoneuvon kuljettamista väsyneenä, tulisi välttää kuten myös poikkeuksia, joiden tulkinta sekä valvottavien yritysten ja kuljettajien että valvovien viranomaisten kannalta on haasteellista ja vaikeaa. Jokainen poikkeus tulisi olla määritelty mahdollisimman yksiselitteisesti ja tarkasti.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry katsoo samoin perustein kuin AKT ry, että ensisijaisesti asetusluonnoksen 4:stä poistettaisiin esitetty uusi 4 momentti tai toissijaisesti 4 §:ää korjattaisiin AKT ry:n esityksen mukaisesti.

Esityksen 7 §:n osalta SKAL ry pitää kohdan 12 elävien eläinten kuljetusta koskevan poikkeuksen muuttamista hyväksyttävänä, huomauttaen kuitenkin, että asetusluonnoksen ja perustelumuioston tekstit eroavat toisistaan edellä mainitun kohdan osalta. Lisäksi SKAL ry pitää perusteltuna, että valmisbetonin kuljetukset suljetaan ajopiirturin käyttövelvollisuuden ulkopuolelle. 7 §:n tekstimuotoilun osalta SKAL ry tukee AKT ry:n esitystä tekstimuotoiluksi.

Tulli tuo lausunnossaan esiin, etteivät muutokset pääosin kohdistu rajat ylittävään liikenteeseen. Näin ollen niillä ei ole vaikutusta tullin toimivaltuuksiin valvonnassa. Tulli toteaa, että muutokset selventävät poikkeuksia ajopiirturin käyttövelvollisuuksiin, helpottavat valvonnan tulkinnallisuuksia ja ajopiirturikorttien myöntämisen osalta täsmentävät nykyisiä menettelytapoja.