



## Lausunto

9.3.2022

VN/4773/2022  
VN/4773/2022-TEM-6

Liikenne- ja viestintäministeriö

## Työ- ja elinkeinoministeriön lausunto ehdotuksesta valtioneuvoston asetukseksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja toimivaltaisten viranomaisten työnjaosta

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) tukee sitä, että ehdotetulla asetuksella täytäntöönpantaisiin tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivi 2006/22/EY.

TEM pitää tärkeänä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontastrategian laatimista tukemaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön parempaa ja tehokkaampaa toimeenpanoa ja valvontaa.

TEM ehdottaa seuraavia muutoksia asetusehdotukseen, jotta kansallista valvontaa voitaisiin toteuttaa nykyisillä valvontaorganisaatioilla ja kukin suorittaa valvontaa omalla tehtäväalueellaan.

### *Kansallinen koordinaatioelin*

TEM pitää tärkeänä sitä, että koordinaatioelin olisi työsuojeluviranomainen eikä asetusehdotuksessa esitetty Liikenne- ja viestintävirasto. Ehdotusta tulisi muuttaa siten, että työsuojeluviranomainen olisi Suomen koordinaatioelin ja Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluisi riskiluokitukseen liittyvät tehtävät. Ns. valvontadirektiivin 7 artiklan mukaiset yhteydenpitoon liittyvät tehtävät kuuluvat Suomessa pääosin työsuojeluviranomaiselle.

Asetusluonnoksessa 3 §:ssä säädettäisiin erikseen tietojen ilmoittamisesta komissiolle. Tämä tehtävä on tähän asti ollut työsuojeluviranomaisen tehtävä. Samaan aikaan tehdään myös komissiolle maantieliikenteen työaikadirektiivistä TEM:n vastuulle kuuluva kertomus, jolla on liityntä myös tähän kokonaisuuteen. Myös tästä syystä on perusteltua, että työsuojeluviranomainen on Suomen koordinaatioelin. Nimetyn elimen tulisi olla sama taho, joka on vastuussa yhteydenpidosta muihin jäsenvaltioihin IMIn kautta.

Asetuksessa voitaisiin säätää erikseen valvontadirektiivin 12 artiklan mukaiseen komiteatyöskentelyyn osallistumisesta erikseen. Tällöin nykyinen käytäntö komiteaedustuksesta pysyisi ennallaan. Asetuksen perusteluissa tulisi avata, mikä komitea on kyseessä ja miten sen toiminta on tähän asti järjestetty. Lisäksi perusteluissa voisi todeta, ettei tätä olemassa olevaa käytäntöä ole tarkoitus tällä asetuksella muuttaa.

**Postiosoite**  
**Postadress**  
**Postal Address**  
Työ- ja elinkeinoministeriö

**Käyntiosoite**  
**Besöksadress**  
**Office**

**Puhelin**  
**Telefon**  
**Telephone**

**Faksi**  
**Fax**  
**Fax**

**s-posti, internet**  
**e-post, internet**  
**e-mail, internet**

PL 32  
00023 Valtioneuvosto

Aleksanterinkatu 4  
Helsinki

0295 16001  
+358 295 16001

09 1606 2160  
+358 9 1606 2160

kirjaamo.tem@gov.fi  
www.tem.fi

## Valvontastrategia

Valvontadirektiivin 2 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella on käytössä johdonmukainen kansallinen valvontastrategia. Tätä varten jäsenvaltiot voivat nimetä elimen koordinoimaan 4 artiklan ja 6 artiklan mukaisten toimien toteuttamista. Valvontastrategian tulee kattaa sekä tienvarsitarkastukset että yrityksissä tehtävät tarkastukset.

Valvontastrategia tulee tehdä yhteistyössä tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä valvovien viranomaisten kesken. Sosiaali- ja terveysministeriö vastaa työsuojeluvastuualueiden tulostulosohjauksesta ja työsuojelun vastuunalueet valvovat tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä yhdessä muiden viranomaisten kanssa. Tästä johtuen valvontastrategian koordinointi tulisi olla työsuojeluviranomaisella ja strategia tulisi laatia yhdessä poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen sekä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

## Yritystarkastukset

Yritysten tiloissa tehtävät tarkastukset tulisi kuvata laajemmin yrityksissä tehtäviksi. Asetuksessa olisi parempi käyttää sanaa *yrityksissä*, koska se kattaisi laajemmin erilaiset yrityksiin kohdistuvat valvontatavat, jotka huomioivat alan ja liikkuvan työn erityispiirteet. Tämä kattaisi kaiken tarkastustoiminnan kuten asiakirjatarkastukset ja tarkastukset, joita työsuojeluviranomainen tekee yrityksen, työsuojeluviranomaisen tai muissa tiloissa.

Lisäksi asetuksen 4 §:stä näyttäisi puuttuvan direktiivin velvoite pyrkiä tekemään yhteistarkastuksia muiden jäsenvaltioiden kanssa. Kansallisella lainsäädännöllä ei voi velvoittaa muita jäsenmaita yhteistarkastuksiin mutta asetuksessa voisi olla velvoite kansallisesti pyrkiä järjestämään samanaikaisesti tarkastuksia muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa heidän omilla alueillaan. Perusteluina voidaan pitää liikkuvuuspaketin tuomaa velvoitetta vahvistaa yhteistyötä muiden jäsenvaltioiden kanssa. Komission raportin mukaan yhteistarkastukset jäsenmaiden välillä on ollut alhaisella tasolla ja tämän toiminnan lisäämistä komissio kehottaa raportissaan jäsenmaita tekemään.

Asetusluonnoksen 5 §:n 2 momentissa säädettäisiin siitä, mitä tarkastuksilla tulee valvoa. Valvontadirektiivi edellyttää säätämään muun muassa säätämään viikoittaisesta enimmäistyöajasta. Tästä syytä ehdotettu ”kokonaistyöaika”-termi tulee muuttaa viikoittaiseksi enimmäistyöajaksi.

Asetusluonnoksen 5 §:n 2 momentin 3 kohta täydentävistä asiakirjoista tulisi vastata valvontadirektiivin mukaista sanamuotoa ”tulosteet” asetusluonnoksessa käytetyn ilmaisun sijasta ”*muut mahdolliset kuljettajan ajo- ja lepoaikoja täydentävät asiakirjat*”. Tulosteet on tässä yhteydessä täsmällisempi ilmaisu. *Muut mahdolliset kuljettajan ajo- ja lepoaikoja täydentävät asiakirjat* ilmaisu on epäselvä eikä se vastaa direktiivin sanamuotoa siitä, että kyseessä on ajopiirturin tulosteet.

## Muut asetusluonnoksessa huomioitavat asiat

Perusteluissa voisi tarkemmin tarkentaa IMIn käyttöön liittyviä seikkoja. Perusteluihin voisi kirjata IMIn kolme uutta moduulia, jolloin tiedettäisiin, mistä moduuleista on kyse tässä yhteydessä. Uudet moduulit ovat Road Transport – Posting declarations, Road Transport – Conditions of establishment ja Road Transport – Social rules. Tässä yhteydessä voisi yhteydenpidon osalta selventää, että lähetettyjen kuljettajien moduulia käytetään myös yhteydenpitoon työnantajiin, kun taas kahta muuta moduulia käytetään asetusluonnoksessa mainittuun jäsenvaltioiden keskinäiseen yhteydenpitoon.

Perustelujen kohtaan, missä on mainittu lähetettyjen työntekijöiden direktiivi ja EU:n liikenteenharjoittaja-asetus voisi myös lisätä IMI-asetuksen listalta kaksi seuraavaa direktiiviä:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta: 8 artikla.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2020/1057, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, direktiiviä 96/71/EY ja direktiiviä 2014/67/EU koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettamisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta: 1 artiklan 14 kohta.

Osastopäällikkö

Antti Neimala

Johtava asiantuntija

Seija Jalkanen

Liitteet

-

Jakelu

LVM  
Veli-Matti Syrjänen, LVM

Tiedoksi

Tarja Kröger, TEM  
Kimmo Ruth, TEM  
Päivi Kantanen, TEM

**VN/4773/2022-TEM-6**

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: