

[kirjaamo.lvm@gov.fi](mailto:kirjaamo.lvm@gov.fi)  
[veli-matti.syrjanen@gov.fi](mailto:veli-matti.syrjanen@gov.fi)

## Sosiaali- ja terveysministeriön lausunto

Sosiaali- ja terveysministeriö kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston asetuksesta tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja toimivaltaisten viranomaisten työnjaosta.

Sosiaali- ja terveysministeriö kannattaa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnan ja toimivaltaisten viranomaisten työnjaon säätämisestä asetuksella ja toteaa huomionsa seuraavasti.

### Kansallisesti nimettävä elin

Asetusluonnoksen perusteluissa on kirjattu, että asetuksessa vahvistettaisiin soveltuvin osin Liikenne- ja viestintäviraston rooli tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 7 artiklan mukaisena kansallisena koordinoivana elimenä. Direktiivin 7 artiklan 1. kohdassa nimetyille elimelle on määritelty seuraavat neljä tehtävää.

1. Varmistaa koordinointi muiden asianomaisten jäsenvaltioiden vastaavien elinten kanssa 5 artiklan mukaisten toimien osalta. 5 artikla koskee yhteistarkastuksia niin tienvarressa kuin yrityksissä.
2. Toimittaa joka toinen vuosi tilastotiedot komissiolle asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklan mukaisesti.
3. Olla ensisijaisesti vastuussa muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten avustamisesta 4 artiklan 6 kohdan mukaisesti. 4 artikla 6 kohta tarkoittaa toisen jäsenvaltion avunantamista sen alueella epäillyn rikkomuksen selvittämistä varten.
4. Varmistaa tietojen vaihtaminen tämän direktiivin 8 artiklan mukaisesti muiden jäsenvaltioiden kanssa siltä osin kuin on kyse niiden kansallisten säännösten soveltamisesta, joilla tämä direktiivi ja direktiivi 2002/15/EY saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä. 8 artikla mukainen tietojenvaihto tapahtuu IMI-järjestelmässä.

Näiden neljän erillisten tehtävien lisäksi kyseinen elin on edustettuna 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa komiteassa.

Asetusluonnoksessa säädettäisiin seuraavasti edellä olevista neljästä kohdasta.

1. Asetusluonnoksen 4 §:ssä säädettäisiin yhteistarkastuksien vastuu poliisille, tullille ja Rajavartiolaitokselle tienvarsitarkastuksissa ja työsuojeluviranomaiselle yrityksissä. Poliisi koordinoi tällä hetkellä tienvarsivalvontaa ja muut valvovat viranomaiset osallistuvat valvontaan toimivaltansa puitteissa. Lisäksi jäsenmaiden välistä

**Postiosoite**  
**Postadress**  
**Postal Address**  
Sosiaali- ja terveysministeriö

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

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

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

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

PL 33  
00023 Valtioneuvosto

Meritullinkatu 8  
Helsinki

0295 16001  
+358 295 16001

02951 63415  
+358 2951 63415

kirjaamo.stm@gov.fi  
stm.fi

yhteisvalvontaa voidaan järjestää esimerkiksi ELAn rahoittamien tapahtumien kautta eri jäsenmaiden välillä. Tällöin kansallisena koordinaattorina näihin tarkastuksiin voi olla työsuojeluviranomainen tai poliisi riippuen valvonnan sisällöstä. Yrityksissä tapahtuvaa valvontaa koordinoi työsuojeluviranomainen.

2. Asetusluonnoksen 3 §:ssä säädettäisiin erikseen Liikenne- ja viestintävirastolle tietojen ilmoittamisesta komissiolle. Tämä olisi uusi tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle, koska raportin toimittaminen on tähän asti ollut työsuojeluhallinnon tehtävä.

3. Asetusluonnoksessa ei ole säädetty erikseen tämän kohdan osalta. Tämä kohta linkittyy kuitenkin IMI-järjestelmän käyttöön ja yrityksissä tapahtuviin tarkastuksiin. Käytännössä ainoastaan työsuojeluviranomaisella on mahdollisuus valvoa epäiltyä rikettä jälkikäteen yrityksessä.

4. Asetusluonnoksen 3 §:ssä säädettäisiin työsuojeluviranomaiselle koordinoituvastuu yhteydenpidosta muihin jäsenvaltioihin IMI-järjestelmässä.

Asetusluonnoksen perusteluissa on mainittu, että Liikenne- ja viestintävirasto on soveltavin osin valvontadirektiivin 7 artiklan mukainen nimetty elin. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että näistä 7 artiklan 1 kohdassa olevista neljästä tehtävästä jäisi Liikenne- ja viestintävirastolle ainoastaan raportin koordinointi ja ilmoittaminen komissioon.

Edellä mainitun perusteella sen sijaan, että Liikenne- ja viestintävirasto ilmoitetaan nimetyksi elimeksi komissiolle, tulisi 7 artiklan mukainen nimetty elin olla työsuojeluviranomainen ja edellä mainitut neljä tehtävää tulisi olla työsuojeluviranomaisen koordinoimia. Nimetyksen elimen tulee olla sama taho, joka on vastuussa yhteydenpidosta muihin jäsenvaltioihin IMI-järjestelmän kautta, koska 7 artiklan mukaisen nimetyksen elimen tehtävät liittyvät yhteydenpitoon muiden jäsenvaltioiden ja komission kanssa.

Asetuksessa voitaisiin säätää erikseen direktiivin 12 artiklan mukaiseen komiteatyöskentelyyn osallistumisesta. 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.

### **Kansallinen valvontastrategia**

Asetusluonnoksen 3 §:ssä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto toimisi kansallisen valvontastrategian täytäntöönpanon koordinaattorina.

Asetuksen perusteluissa on useassa kohdassa viitattu, että asiasta sovitaan tarkemmin valvontastrategiassa. Valvontastrategia tulee tehdä yhteistyössä valvovien viranomaisten kesken ja sen tulisi sisältää tarkemmin tienvarsitarkastusten ja yrityksissä tapahtuvien tarkastusten toimenpiteistä sekä yhteistarkastuksista. Kansallisesti voitaisiin säätää direktiivin 2 artiklan mukaisesti taho, joka koordinoi valvontastrategian tekemistä.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontadirektiivin 2 artiklassa säädetään valvontastrategiasta. Sen mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella on käytössä johdonmukainen kansallinen valvontastrategia. 2 artiklassa on erikseen vielä säädetty, että tätä varten jäsenvaltiot voivat nimetä elimen koordinoimaan 4 artiklan ja 6 artiklan mukaisten toimien toteuttamista. Direktiivin 4 artikla koskee tienvarsitarkastuksia ja 6 artikla yritystarkastuksia.

Asetuksen perusteluissa on seuraavasti. Jatkossa toimivaltaiset viranomaiset noudattaisivat tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhteydessä asetuksen vaatimuksia ja kansallista valvontastrategiaa. Samalla kun vastuiden linjaaminen selkeyttää viranomaistoimintaa, niin se myös velvoittaa toimivaltaisia viranomaisia toimimaan valvontavaatimusten mukaisesti, mikä vaatii tavoitteellisuutta, suunnitelmallisuutta ja nykyistä tarkempaa yhteistä säännöllistä seurantaa. Sosiaali- ja terveysministeriö ohjaa työsuojelun vastuualueiden toimintaa tulossuhteilla, jolloin valvontastrategialla ei voi olla perusteluissa kirjattua vahvaa viranomaisvalvontaa sitovaa roolia.

Valvontastrategian koordinointi tulee olla yhden viranomaisen vastuulla ja ministeriö ehdottaa, että työsuojeluviranomainen toimisi koordinaattorina. Valvontastrategian valmistelu tulisi tehdä yhteistyössä valvovien viranomaisten työsuojeluviranomaisen, poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen sekä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Tällöin valvontastrategian toimeenpanolla olisi merkitystä käytännön valvontaan. Kansallisella valvontastrategialla tulee vahvistaa valvovien viranomaisten ja Liikenne- ja viestintäviraston yhteistyötä.

## Muut huomiot

Perusteluissa voisi tarkemmin tarkentaa IMI-järjestelmän käyttöön liittyviä seikkoja. Perusteluihin voisi kirjata IMI-järjestelmän kolme uutta moduulia, jolloin tiedettäisiin, mistä moduuleista on kyse tässä yhteydessä. Uudet moduulit ovat:

- Road Transport – Posting declarations
- Road Transport – Conditions of establishment
- 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 lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta: 1 artiklan 14 kohta.

Asetusluonnoksen 3 §:n 2 momentissa on kirjattu yhteydenpitojärjestelmästä. Momentissa on käytetty kirjausta "sisämarkkinoiden IMI-tietojärjestelmä". Tämän kirjauksen sijaan ehdotetaan käytettäväksi kirjausta "sisämarkkinoiden tietojärjestelmä, IMI". Mikäli halutaan käyttää lyhyempää ilmaisua, voidaan käyttää "IMI-järjestelmä" kirjausta. Tällöin terminologi olisi yhteneväinen EU-sivustolla käytetyn kanssa.

Asetusluonnoksen 4 §:n 2 momentissa säädettäisiin työsuojeluviranomaisen johdolla järjestettävistä yritystarkastuksista muiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Pykäläluonnoksen ilmaisu muista toimivaltaisista viranomaisista jää epäselväksi. Tätä asetusluonnoksen kohtaa tulee joko muuttaa tai sen merkitystä pitää avata perusteluissa lisää. Lisäksi momentin kirjausta "yritysten tiloissa" tulisi muuttaa muotoon "yrityksissä".

Asetuksen 4 §:stä näyttäisi puuttuvan direktiivin velvoite yhteistarkastuksiin muiden jäsenvaltioiden kanssa. Kansallisella lainsäädännöllä ei voida velvoittaa muita jäsenmaita yhteistoimintaa, jolloin velvoite tulisi olla kansallinen pyrkimys toimia yhteistyössä muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa heidän omilla alueillaan. Liikkuvuuspaketin yksi tavoite on vahvistaa yhteistyötä kansallisesti ja muiden jäsenvaltioiden kanssa, myös komissio raportissaan kehottaa jäsenmaita lisäämään yhteistyötä muiden jäsenmaiden kanssa.

Asetusluonnoksen 4 §:ssä säädettäisiin tarkastusmääristä. Perusteluissa on kirjattu, että tarkemmat valvontakäytännöt tarkastusmääristä sovitaan kansallisessa valvontastrategiassa. Työsuojelun vastuualueita ohjataan sosiaali- ja terveysministeriön tulosohjauksella eikä tarkkoja työsuojeluviranomaisen toteuttaman valvonnan tarkastusmääriä näin ollen voida toisen viranomaisen koordinoimassa valvontastrategiassa määritellä.

Asetusluonnoksen 5 §:ssä säädettäisiin tienvarsitarkastusten ja yritysten tiloissa tehtävien tarkastusten sisällöstä. Asetusluonnoksen 2 momentissa oleva muoto "yritysten tiloissa" viittaa hyvin suppeaan tarkastustoimintaan. Terminä pitäisi sen sijaan käyttää "yrityksissä". Tällöin kirjaus mahdollistaa kaiken tyyppisen tarkastustoiminnan kuten asiakirjatarkastukset ja tarkastukset, joita työsuojeluviranomainen tekee yrityksen, työsuojeluviranomaisen tai muissa tiloissa sekä tarkastukset, joita tehdään hyödyntäen sähköisiä palveluita ja välineitä.

Asetusluonnoksen 5 §:n 2 momentissa säädettäisiin tarkasti, mitä tarkastuksilla tulee valvoa. Esitetyn listan kohdista valvonnan haasteena on pidettävä kokonaistyöajan (viikoittaisen enimmäistyöajan) valvomista kaikissa valvontatoimenpiteissä. Asetusluonnoksen kirjaus ei jättäisi

mahdollisuutta valvovalle viranomaiselle tehdä asiakirjatarkastuksia ilman, että työaikakirjanpidon lainmukaisuus valvottaisiin kaikilla tarkastuksilla. Yritystarkastuksissa ja muissa tarkastuksissa, missä on tarpeellista valvonnan näkökulmasta tarkastella kuljettajien työaikoja, voitaisiin ottaa tarkastukseen mukaan myös työaikakirjanpito. Valvontadirektiivin liite I A osan tarkastettavien seikkojen listan alussa on käytetty termiä ”pääsääntöisesti”. Tätä termiä käyttämällä edellä mainittu haaste voitaisiin ratkaista.

Asetusluonnoksen 5 §:n 2 momentissa on käytetty termiä ”kokonaistyöaika”. Direktiivin kirjaus on ”viikoittainen enimmäistyöaika”. Pykäläluonnoksen kirjaus tulisi muuttaa direktiivin kirjausta vastaavaksi.

Asetusluonnoksen perusteluihin 5 §:n osalta voisi kirjoittaa, että valvontaa suorittava viranomainen harkitsee tapauskohtaisesti, sisällytetäänkö kuljettajien viikoittaisen enimmäistyöajan valvonta tarkastukseen. 5 §:n kirjausta harkittaessa, olisi hyvä ottaa huomioon liikkuvuuspaketissa tullut uusi velvoite valvoa liikkuvan työntekijän työaikadirektiivin mukaista viikoittaista enimmäistyöaika. Komissio on myös omassa raportissaan kiinnittänyt erityistä huomiota liikkuvan työntekijän työaikadirektiivin valvontaan ja sen puutteeseen.

Asetusluonnoksen 5 §:n 2 momentissa olevasta listasta näyttäisi puuttuvan direktiiviin tullut muutos ”yritysten velvoitteiden noudattaminen kuljettajien maksetun majoituksen ja työajan järjestämisen osalta asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 artiklan 8 ja 8 a kohdan mukaisesti”. Tämä uusi valvottava asia viikkolepojen järjestämisestä ja siihen liittyvästä majoituksesta tulisi lisätä valvottavien asioiden listaan ja perusteluihin tulisi kirjata, millä keinoin asiaa olisi tarkoitus valvoa.

Asetusluonnoksen 5 §:n 3 kohtaan on muutettu valvontadirektiivin mukainen kirjaus ”tulosteet” muotoon ”muut mahdolliset kuljettajan ajo- ja lepoaikoja täydentävät asiakirjat”. Muutettu kirjaus antaa mahdollisuuden käyttää erilaisia määrittelemättömiä asiakirjoja ajo- ja lepoaikojen kirjaamiseen ja on epäselvä ilmaisu. Tästä syystä direktiivin mukainen ”tulosteet” ovat täsmällisempi ilmaisu. Riippumatta siitä kumpi kirjaus asetukseen tulee, pitää sen merkitys avata muistioon niin, että valvovalla viranomaisella on tarkka käsitys siitä, mitkä asiakirjat hyväksytään tai mitä asiakirjalta tai tulosteelta voidaan vaatia.

Osastopäällikkö

Raimo Antila

Erityisasiantuntija

Aino-Maija Alstela

Jakelu Liikenne- ja viestintävirasto  
Liikenneneuvos Veli-Matti Syrjänen

Tiedoksi Valvontajohtaja Arto Teronen

**VN/4773/2022-STM-10**

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: