

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: HE 267/2004 vp

Asia: **Digitaalisen ajopiirturin käyttöönottamista koskeva lainsäädäntö**

Hallituksen esityksestä tieliikenteen ajo- ja lepoaikojen valvontaan käytettävän digitaalisen ajopiirturin käyttöönottamisesta toteamme seuraavaa:

Lainsäädäntöehdotuksen mukaan tieliikennelakiin esitetään uutta lukua, johon koottaisiin yhteen nykyisin tieliikennelaissa hajallaan oleva tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä ja ajopiirturin käyttöä koskevat säännökset. Lisäksi lukuun sisällytettäisiin digitaalista ajopiirturia koskevat säännökset.

Komission asetuksen 1360/2002 mukaan digitaalinen ajopiirturi olisi tullut asentaa ja sitä käyttää ensimmäistä kertaa käyttöön otettavissa linja-autoissa 5.8.2004 alkaen. Laittevalmistajat ovat kuitenkin tarvinneet ennakoitua enemmän aikaa laitteiden liittämiseksi ajoneuvoihin. **Kansallisesti tulee varmistaa, että digitaalisten ajopiirtureiden käyttöönotolle ei aseteta käyttövelvoitetta ennen kuin markkinoilla on saatavissa riittävästi toimintavarmoja ja luotettavia laitteita.**

Yleisperusteluissa mainitaan, että digitaalisen ajopiirturia koskevat velvollisuudet yrityksille eivät aiheuta suuria kustannuksia. **Yrityksille asetettavien uusien velvollisuuksien myötä on selvää, että ne aiheuttavat yrityksille lisäkustannuksia. Kustannuksia syntyy laite- ja kortti-investointien lisäksi kuljettajien, esimiesten ja korjaamohenkilökunnan koulutuksesta sekä yrityksen tietohallintoon tehtävistä muutoksista.** Kustannusten suuruutta on tällä hetkellä vaikea arvioida, koska tarvittavien laitteiden ja ohjelmien hintatasosta ei ole tarkkaa tietoa. Kustannuksia tulee lisäämään myös se, että yritykset joutuvat viiden vuoden välein uusimaan digitaalisen ajopiirturin vaatimat kortit. Ajo- ja lepoaikojen lukitukseen ja tallennukseen tarvittavien yrityskorttien määrä vaihtelee yrityskoon mukaan. Suuret, useilla paikkakunnilla tai toimipisteissä toimivat bussirytykset tulevat tarvitsemaan kymmeniä jopa satoja yrityskortteja käytännön operatiivisen liikenteen hoidon mahdollistamiseksi.

Tieliikennelain muutosesitys

Lähtökohtana on, että ajokorttien tapaan kuljettajat itse hankkivat ja uusivat kuljettajakortit. Kuljettajien tulisi hankkia kuljettajakortit sitä mukaa, kun yrityksen käyttöön tulee digitaalisella ajopiirturilla varustettuja ajoneuvoja. Käytännössä yrityksillä ei ole mahdollisuuksia kontrolloida sitä, että kuljettajalla on vaadittu kuljettajakortti. Tässä suhteessa, esityksen mukaisesti, kuljettajalla tulee olla velvollisuus ilmoittaa yritykselle, mikäli hänellä ei ole voimassa olevaa kuljettajakorttia. Esityksen mukaan yritys vastaa siitä, että se ei luovuta digitaalisella ajopiirturilla varustettua ajoneuvoa kuljettajalle, jolla ei ole voimassa olevaa kuljettajakorttia. **Työnantajan vastuuta kuljettajakortista ajosta tulee tarkastella aina tapauskohtaisesti.**

Tietojen tallentamisen ja säilyttämisen osalta yrityksen velvollisuus on säilyttää digitaalisesta ajopiirturista ja kuljettajakortista tallennetut tiedot 365 päivän ajan. Yrityksille ei aseteta velvollisuutta hankkia käyttöön yrityskorttia, mutta velvollisuus tallentaa digitaal-

lisesta ajopiirturista saatavia tietoja edellyttää kuitenkin käytännössä yrityskortin hankkimista. **Pidämme tärkeänä, että digitaalisen ajopiirturin tietojen ja kuljettajakortin sisältämien tietojen kopiointi ja säilyttäminen tulee olla esityksen mukaisesti mahdollista sekä sähköisessä muodossa että paperitulosteena.**

Esityksen 92 h §:n mukaan yrityksille tulisi velvollisuus kopioida omaa yritystä koskevat ajo- ja lepoaikatiedot ajoneuvon digitaalisesta ajopiirturista Suomessa olevasta ajoneuvosta vähintään **kahden kuukauden** välein ja muusta ajoneuvosta **kuuden kuukauden** välein sekä aina luovutettaessa ajoneuvo pois yrityksen omasta hallinnasta. Yrityksien tulisi lisäksi kopioida sekä omien kuljettajiensa että käyttämiensä tilapäisten kuljettajien kuljettajakortin tiedot **kolmen viikon** välein.

Kopiointivelvollisuus kolmen viikon, kahden kuukauden ja kuuden kuukauden välein aiheuttaa merkittävää haittaa bussiyritysten toiminnalle lisätyön, ajoneuvokiertojen uudelleenjärjestelyjen ja kustannuskasvun myötä. Kuljettajat eivät välttämättä käy yhtiöiden varikoilla tai muilla yrityskortin sijaintipaikkakunnilla kolmen viikon välein. Esimerkiksi useiden satojen ajoneuvojen kotiuttaminen ja niiden ajopiirturitietojen kopioiminen kahden kuukauden välein aiheuttaisi kohtuutonta haittaa yritystoiminnalle. Koska kuljetustoiminta ei ole yhteen kotisatamaan sidottua toimintaa, ei ole harvinaista, että ajoneuvo ei käy esimerkiksi kahden kuukauden aikana kertaakaan yrityskortin sijaintipaikalla.

Valvontalaitteasetuksessa ei ole asetettu vähimmäisaikarajoja tietojen kopioinnille. Edellä mainituista syistä myöskään **Suomen kansallisessa lainsäädännössä ei tulisi säätää valvontalaitteasetuksesta poiketen kireämpiä aikarajoja tietojen tallennukselle.** Käytännössä kuljettajakortin muistikapasiteetti (28 päivää) ja digitaalisen ajopiirturin muistikapasiteetti (365 vrk) määrittävät tietojen tallennusvälin riittävästi ja näissä aikarajoissa yritykset pystyisivät itse porrastamaan kuljetustoimintansa kannalta sopivasti tietojen kopiointiajankohdat.

Ajoneuvolain muutosesitys

Ajoneuvolain 89 §:ään on esitetty lisäys, jonka mukaan digitaalisen ajopiirturin asennukseen ja korjaukseen tarvittavaa lupaa ei saa myöntää hakijalle, joka harjoittaa kuljetuksia, joihin sovelletaan ajo- ja lepoaikasäännöksiä. 90 §:n 2 momentin mukaan mekaanisten piirtureiden osalta asennus- ja sinetöintityöt olisivat edelleen mahdollisia. Tältä osin tilanne huononee huomattavasti verrattuna nykyiseen tilanteeseen poistamalla usealta nykyisin mekaanisten ajopiirturien asennus- ja korjausluvan omaavalta yritykseltä mahdollisuuden jatkaa kyseistä elinkeinotoimintaa digitaalisten ajopiirturien osalta. Käytännössä tällä bussiyritysten korjaamoiden elinkeinovapautta rajoittavalla säädöksellä aiheutetaan bussiyrityksille lisäkustannuksia, koska digitaalisten ajopiirtureiden asentaminen, huoltaminen, sinetöinti ja vaihto tulisi tehdä aina kaupallisissa korjaamoissa. Bussitekniikan yleisen kehittymisen myötä bussiyritysten korjaamoilla on jo nyt ja tulevaisuudessa vielä yhä enemmän erilaisiin elektronisiin komponentteihin ja sähkölaitteisiin liittyvää osaamista. Yrityksissä on siis valmiuksia ja osaamista myös digitaalisten ajopiirtureiden asennus- ja korjaustöitä varten.

Esitys merkitsisi korjaamoiden lukumäärän ja maantieteellisen kattavuuden vähenemistä radikaalisti nykyisestä, ja pahimmillaan tämä merkitsisi sitä, että asennus-, huolto-, sinetöinti- ja vaihtopalveluiden saamisen takaaminen kaikkien soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen digitaalisille ajopiirtureille ei olisi käytännössä mahdollista ilman merkittäviä haittavaikutuksia kuljetustoiminnalle.

Kyseistä rajoitusta on perusteltu sillä, yritykset voisivat korjaamokortilla muuttaa ja lukea myös muiden yritysten ajoaikatietoja. Mielestämme on erittäin epätodennäköistä, että tietoja käytettäisiin tällä tavoin väärin. **Nykyiset kuljetusyrityksillä olevat mekaanisten ajopiirtureiden asennus- ja korjaamoluvat eivät ole valvontaviran-**

omaisten mukaan johtaneet käytännössä väärinkäytöksiin. Bussiyrityksillä ei ole mitään tarvetta tietää muiden yritysten ajo- ja lepoaikatietoja. Toisaalta vastuuntuntoisilla ja vuosikymmenten ajan bussiliikennettä harjoittaneilla perinteisillä bussiyrityksillä ei ole myöskään varaa syyllistyä tässä asiassa rikkomuksiin. Emme myöskään pidä hyväksyttävänä sitä, että yritykseltä estetään luvansaanti sillä perusteella, että yrityksellä olisi mahdollisuus syyllistyä lain vastaiseen toimintaan.

Väärinkäytösten estämiseksi meillä on jo olemassa oleva valvontajärjestelmä, jota täydennettäisiin esityksessä korjaamokorttien peruuttamista, määräaikaaisuutta sekä liikenne- ja väärennysrikoksia koskevilla säännöksillä.

Toinen näkökulma tähän asiaan on se, että digitaalisten ajopiirtureiden yleistyessä ajan myötä yrityksistä häviäisi osaamista liittyen ajoneuvojen tekniikkaan ja ajopiirtureiden toimintaan. Liikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että ajopiirturit ja niissä havaittavat viat voidaan analysoida ja korjata bussiyrityksissä heti vian ilmetyä.

Esitämme ajoneuvolain 89 §:n muutettavaksi digitaalisen ajopiirturin käyttöönottoa valmistelleen työryhmän esityksen (LVM:n julkaisu 28/2004) mukaiseksi, joka mahdollisti asennus- ja korjausluvan, mikäli se on yrityksen toimintaedellytysten kannalta välttämätöntä korjaamopalveluiden vähäisyyden vuoksi tai muun vastaavan syyn vuoksi. Myös ajopiirturia koskeva neuvoston asetuksen liite 1 B (kohta IV alakohta 1) antaa mahdollisuuden siihen, että kuljetuksia suorittavilla yrityksillä on perustellusta syystä mahdollisuus saada myös digitaalisen ajopiirturin asennus- ja korjauslupa. Kansallisesti ei tule tehdä "tiukempaa" lainsäädäntöä kuin valvontalaiteasetus edellyttää.

Kunnioittaen

LINJA-AUTOLIITTO

Heikki Kääriäinen
toimitusjohtaja

AUTOLIIKENTEEN TYÖNANTAJALIITTO ry

Hannu Parvela
toimitusjohtaja