

Liikenne- ja viestintäministeriö

EHDOTUS HALLITUKSEN ESITYKSEKSI TIELIIKENTEEN AJO- JA LEPOAIKOKOJEN VALVONTAAN KÄYTETTÄVÄN DIGITAALISEN AJOPIIRTURIN KÄYTÖÖN OTTAMISESTA, LVM 046:00/2003

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n lausuntoa koskien ehdotusta hallituksen esitykseksi digitaalisen ajopiirturin käyttöön ottamisesta. Esitysehdotus sisältää pitkälti säännöksiä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2135/98 ja komission asetuksen (EY) N:o 1360/2002 kansalliseksi voimaan saatamiseksi, mutta lisäksi esityksessä on muutamassa kohdin ehdotettu edellä mainittuja asetuksia laajempien ja kireämpien määräysten säätämistä. Autoliikenteen Työnantajaliitto ry haluaa lausunnossaan kiinnittää huomiota seuraaviin valvontalaitteasetuksen määräykset ylittäviin ja käytännön linja- ja kuorma-autoalan kuljetusyritystoimintaa vaikeuttaviin muutosehdotuksiin.

**Ajoneuvolain 89 ja 90 § sekä tieliikennelain 92 c §:
Digitaalisten ajopiirturien asennus- ja korjausluvan sekä korjaamokortin myöntäminen**

Ehdotetun ajoneuvolain 89 §:n muutoksen ja tieliikennelain 92 c §:n mukaan digitaalisten ajopiirturien asennus- ja korjauslupaa ja sen myötä korjaamokorttia ei saisi myöntää hakijalle, joka harjoittaa kuljetuksia, joihin sovelletaan ajo- ja lepoaika-asetusta (ETY) N:o 3820/85. Toteutuessaan kyseinen muutosehdotus sekä rajoittaisi perustuslaissa turvattua elinkeinovapautta uusien asennus- ja korjauslupien tavoittelevien yritysten osalta että poistaisi usealta nykyisin mekaanisten ajopiirturien asennus- ja korjausluvan omaavilta yritykseltä mahdollisuuden jatkaa kyseistä elinkeino toimintaa digitaalisten ajopiirturien osalta.

Neuvoston valvontalaitteasetus ei aseta näin jyrkkää ja ehdotonta rajoitusta. Valvontalaitteasetuksen liitteen 1B (VI kohta, alakohta 1)

mukaan korjaamokortteja myönnetään lähtökohtaisesti sellaisille asentajille tai korjaamoille, jotka eivät ole oikeutettuja yrityskorttiin ja joiden muut työtehtävät eivät vaaranna liitteen lisäyksessä 10 määriteltyä järjestelmän kokonaistietoturvaa. Näistä edellytyksistä voidaan kuitenkin poiketa, milloin siihen on perusteltu syy.

Nykyiset ajoneuvolain 89 ja 90 §:t eivät aseta kuljetusyrittäjiä eri asemaan muiden yritysten kanssa asennus- ja korjauslupien saamisen suhteen. Ajopiirturin ja sen liitännän asennuksiin, tarkastuksiin ja sinetöinteihin oikeuttavia B-lupia on nykyisin noin 550 yrityksellä, joista noin 30 % on kuljetustoimintaa harjoittavia yrityksiä. Ehdotuksessa esitetty oletama ”suuri osa nykyisistä asennus- ja korjauslupan haltijoista ei hae lupaa digitaalisen ajopiirturin asennukseen ja korjaukseen” (s. 3) ei pidä paikkaansa ainakaan kuljetusyrittäjien eli edellä mainitun 30 %:n osalta. Jos kuljetustoimintaa harjoittavat yritykset karsittaisiin esitysehdotuksen mukaisesti nykyisenkaltaisesta B-lupajoukosta pois, korjaamoiden lukumäärä ja maantieteellinen kattavuus pienenisivät radikaalisti. Tämä puolestaan merkitsisi pahimmillaan sitä, että asennus-, tarkistus- ja sinetöintipalveluiden saamisen takaaminen noin 70.000:n yli 3,5 tonnin painoisen ajoneuvon digitaaliselle ajopiirturille ei olisi käytännössä mahdollista ilman merkittäviä haittavaikutuksia kuljetusketjun toiminnalle. Jotta kuljetusyrittäjien ajoneuvojen järkevää, häiriötön ja sujuva työkierto voitaisiin varmistaa vastaisuudessakin, kuljetusyrittäjillä pitää säilyttää nykyisin voimassa olevan järjestelmän mukainen mahdollisuus asennus- ja korjauslupien saamiseen myös digitaalisten ajopiirturien osalta.

Joka tapauksessa on ensi sijaisen tärkeää varmistaa, että digitaaliseen ajopiirturiin liittyvien arkipäiväisten, rutiininomaisten toimien hoitaminen säilyy edelleen kuljetusyrittäjien omassa toimivallassa. Esimerkiksi digitaalisessa ajopiirturissa tietojen tulostamista varten oleva paperirulla pitää voida vaihtaa kuljetusyrittäjässä ilman korjaamokorttia. Tällainen ”uhkakuva” on valitettavasti mahdollinen, sillä valvontalaiteasetus ei sisällä tältä osin täsmällisiä, yksityiskohtaisia teknisiä määräyksiä eikä yhtään digitaalista ajopiirturilaitetta ole vielä tyyppihyväksytty. Jos tulostuspaperirulla tai muut arkipäiväiset toiminnot olisivat sinetöinnin takana, niiden vaihtaminen vaatisi asennus- ja korjauslupan sekä korjaamokortin, joita esitysehdotuksen mukaan ei kuitenkaan enää myönnettäisi ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaan kuuluville kuljetusyrittäjille. Tällöin ajoneuvo jouduttaisiin viemään asennus- ja korjauslupan omaavalle korjaamolle

jopa viikoittain yksinkertaisia rutiinitoimenpiteitä varten, mikä ei varmasti palvelisi ketään ajopiirturijärjestelmän osapuolta.

Lupien rajoittamista on perusteltu esitysehdotuksessa valvonta- ja tietosuojasyillä. Sekä mekaanisen että digitaalisen ajopiirturin sisältämien ajo- ja lepoaikojen ja muiden tietojen objektiivisuus on kuitenkin varmistettu jo nykyisin voimassa olevan ajoneuvolain 90 §:n määräyksillä: linja- ja kuorma-autoliikenteen harjoittajat, joille on myönnetty asennus- ja korjauslupa, eivät saa nykyisinkään suorittaa omistamiensa tai hallitsemiensa ajoneuvojen ajopiirturien säätö- ja korjaustöitä. Väärinkäytösten estämiseksi meillä on lisäksi jo olemassa oleva valvontajärjestelmä, jota täydennettäisiin korjaamokorttien peruuttamista (esitysehdotus TLL 92 d §) ja määräaikaaisuutta (valvonta-asetus 12 art) sekä liikenne- ja väärennysrikoksia koskevilla säännöksillä. Nykyiset kuljetusyriyksillä olevat B-luvat eivät ole myöskään valvontaviranomaisten mukaan johtaneet käytännössä väärinkäytöksiin. Siten valvonnan ja tietosuojan tavoitteet saavutettaisiin esitysehdotuksen tavoittelemassa laajuudessa nykyisten säännösten pohjalta ilman, että elinkeinovapautta ja kuljetustoiminnan sujuvuutta rajoitettaisiin. Autoliikenteen Työnantajaliitto ry katsookin, että valvontalaiteasetuksen liitteessä 1B edellytetty perusteltu syy on edellä mainitusta johtuen olemassa ja siksi oikeus asennus- ja korjauslupien sekä korjaamokorttien saamiseen tulee säilyttää kuljetusyriyksillä (yrityskortin omaavilla tahoilla) myös digitaalisten ajopiirturien osalta.

Tieliikennelain 92 h §: ajopiirturin ja kuljettajakortin tietojen tallennusvelvollisuus

Ehdotetussa tieliikennelain 92 h §:n 1 momentissa asetettaisiin kuljetusyriyksille velvollisuus kopioida ajo- ja lepoaikatietoja ajoneuvon digitaalisesta ajopiirturista Suomessa olevien ajoneuvojen osalta vähintään kahden kuukauden välein ja pitkiä ajanjaksoja muualla kuin Suomessa olevien ajoneuvojen osalta vähintään kuuden kuukauden välein. Kyseiset aikarajat eivät perustu neuvoston valvontalaiteasetukseen.

Kyseiset aikarajat eivät tuottane ongelmia Suomessa toimivien yhden auton yritysten osalta, mutta kun ajoneuvomäärä kasvaa, aiheuttaa kopiointivelvollisuus kahden kuukauden välein kohtuutonta haittaa kuljetusyriyksien toiminnalle lisätyön, ajoneuvokiertojen uudelleen-

järjestelyjen ja kustannuskasvun myötä. Esimerkiksi useiden satojen ajoneuvojen kotiuttaminen ja niiden ajopiirturitietojen kopioiminen kahden kuukauden välein ei ole pieni savotta. Koska kuljetustoiminta ei ole yhteen kotisatamaan sidottua toimintaa, ei ole harvinaista, että ajoneuvo ei käy esimerkiksi kahden kuukauden aikana kertaakaan yrityskortin sijaintipaikalla. Toinen lukunsa ovat pitkiä ajanjaksoja ulkomailta ajavat ajoneuvot, jotka eivät useinkaan käy Suomessa edes kuuden kuukauden välein. Koska ajopiirturitietojen kaukotallennusmahdollisuudesta ei ole vielä olemassa muuta kuin suuria toiveita, lainsäädännöllisiä velvoitteita ei voida rakentaa tällaisten teknisten apuvälineidenkään varaan.

Koska valvontalaitteasetuksessa ei ole asetettu vähimmäiskopiointiaika-rajajoja, ei niitä pitäisi säätää Suomen lainsäädäntöönkään. Käytännössä ajopiirturilaitteen muistikapasiteetti, joka on 365 päivää, asettaa riittävän rajoituksen kopiointitiheydelle. Tällöin yritykset pystyisivät itse porrastamaan järkevästi ajoneuvojensa ajopiirturitietojen kopiointiajankohdat. Laitteen muistikapasiteetin kestoon sidottu kopiointiaikaraja olisi säännöstekniikaltaan yhtenevä myös kuljettajakortin tietoja koskevan kopiointivelvollisuuden kanssa. Valvonnalliset tavoitteet voitaisiin turvata siten, että yritys kopioisi digitaalisten ajopiirturilaitteittensa tiedot ennen valvontaviranomaisen ilmoittamaa yritystarkastusta. Mikäli kansallisessa lainsäädännössä pidetään kuitenkin jostakin erityisen puolustettavasta syystä – mikä ei kylläkään ilmene esitysehdotuksen perusteluista – välttämättömänä poiketa neuvoston asetuksen määräyksistä ja säätää 365 päivää lyhyemmät vähimmäiskopiointiajat, tulee aikojen olla kuitenkin ehdottomasti pidempiä kuin kaksi ja kuusi kuukautta, esimerkiksi Suomessa kuusi kuukautta ja muualla 365 päivää.

Tieliikennelain 92 h §:n esitysehdotuksen säännösteksti ja perustelut ovat kuljettajakorttia koskevaa kopiointivelvollisuutta koskevalta osiltaan ristiriidassa keskenään. Varsinaisessa säännöstekstissä 92 h §:n 1 momentissa velvoitetaan vuokratyövoimaa käyttävä yritys ja työnantaja kopioimaan kuljettajakortin tiedot vähintään kolmen viikon välein. Hallituksen esityksen perusteluosassa (s. 11) on kuitenkin mainittu, ettei kuljettajakortin tietojen tallennusvelvoitteen täyttämiseksi aseteta erityistä määräaika. ”Kuljettajakortin muistikapasiteetti määrittää kuitenkin käytännössä, että tallennus on tehtävä vähintään joka 28:s päivä”. Esitysehdotusta valmistelleen työryhmän viimeisimmässä työversiossa kolmen viikon vähimmäisaika olikin poistet-

tu, ja varsinaisessa säännöstekstissä oli tarkoitus vain asettaa yritykselle ja työnantajalle kopiointivelvollisuus ilman nimenomaista määrääaikaa. Esitysehdotuksen viimeistelyvaiheessa lieneekin tapahtunut puhdas kirjoitusvirhe säännöstekstin osalta. Kuten esityksen perusteluissa on mainittu, käytännössä kuljettajakortin 28 päivän muistikapasiteetti asettaa vähimmäisrajan kopiointien tapahtumiselle, mikä on Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n näkemyksen mukaan riittävä rajoitus.

Tieliikennelain 105 §: väärinkäytösten sanktiointi

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomista ja sanktiointia koskevan 105 a §:n muutosehdotuksen mukaan kuljettaja voitaisiin tuomita myös ajopiirturia ja ajopiirturikortteja koskevien säännösten rikkomisesta rangaistukseen. Kyseinen lisäys on tarpeen, ja vaikka säännös- tai perusteluteksti eivät sisälläkään nimenomaista pykäläviittoausta ajopiirturin käyttövelvollisuutta koskevan perussäännöksen eli 92 e §:n rikkomisen sanktiointiin, 105 a §:n muutos toivottavasti pitää senkin sisällään.

Taloudelliset vaikutukset: yrityskortin hankintahinta

Yrityskortin hankintahinnan on oltava mahdollisimman alhainen, sillä kuljetusyrityksen koon kasvaessa yrityskorttien lukumäärän tarve kasvaa. Esimerkiksi suurilla ja useilla eri paikkakunnilla toimivilla kuljetusyrityksillä ajo- ja lepoaikojen lukitukseen, kopiointiin ja tallennukseen välttämättömien yrityskorttien tarve on lukumäärältään useita satoja. Koska yrityskortin voimassaoloaika on vain viisi vuotta, joudutaan ne uusimaan määräjain, mikä puolestaan lisää osaltaan yrityksille aiheutuvia kustannuksia.

Kunnioitavasti

AUTOLIIKENTEEN TYÖNANTAJALIITTO RY

Hannu Parvela
toimitusjohtaja