



Helsinki 18.8.2011

Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenneneuvos Lassi Hilska
kirjaamo@lvm.fi

Asia: lausunto Euroopan komission ehdotuksesta muuttaa ajopiirturiasetusta (neuvoston asetus 3821 / 85) sekä asetusta ajo- ja lepoajoista (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 561 / 2006).

Viitaten liikenne- ja viestintäministeriön pyyntöön Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry sekä Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry antavat seuraavan lausunnon:

Muutosehdotuksesta yleisesti:

Ehdotuksen tarkoituksena on mm. vähentää yritysten tarpeetonta hallinnollista taakkaa sekä kehittää ajopiirtureiden teknisiä ominaisuuksia. Pidämme tavoitteita yleisesti kannatettavina. Alla otamme kantaa yksityiskohtaisesti muutosehdotuksen keskeisiin kohtiin:

Etäyhteys valvontalaitteen ja viranomaisten välille

Ehdotuksen mukaan uusien ajopiirtureiden ja valvontaviranomaisten välille tulisi etäyhteys. Viranomaiset voisivat tienvarsitarkistuksia suorittaessaan muodostaa etäyhteyden piirturilaitteeseen ja saada näin ennakkokäsitystä siitä, mitä ajoneuvoja kannattaa pysäyttää tarkastukseen.

Pidämme ehdotusta hyvänä, sillä se vähentää tarvetta pysäyttää sääntöjä noudattavia kuljettajia tienvarsitarkistuksiin.

Kuljettajakortin ja ajokortin yhdistäminen

Ehdotuksen mukaan 18.1.2018 alkaen kuljettajakortit liitetään osaksi ajokortteja. Tavoitteena on vähentää kuljettajakorttien väärinkäyttöä ja pienentää kustannuksia uusittavien korttien lukumäärää vähentämällä.

Kannatamme korttien yhdistämistä painottaen samalla, että uudistuksen on komission esityksen mukaisesti myös todellisuudessa vähennettävä kuljettajille ja kuljetusyrityksille aiheutuvia kustannuksia. Säädökset tulee kirjoittaa siinä muodossa, että molempien korttien voimassaoloaikojen yhdistäminen käy vaivattomasti, jolloin viiden vuoden välein kuljettajalle riittää yhden kortin uusiminen. Myös viranomaistoiminnot on virtaviivaistettava siten, että korttien myöntäminen ja uusiminen voidaan suorittaa yhden luokun periaatteen mukaisesti.

Seuraaviin kohtiin tulee mielestämme kuitenkin kiinnittää huomiota, mikäli korttien yhdistäminen toteutetaan:

- Mikäli kuljettajalta otetaan kuljettajakortti pois, hänelle voi kuitenkin jäädä ajo-oikeus ja ajokortti. Tämä tulee ottaa huomioon kirjoitettaessa säädöksiä kuljettajakortin peruuttamisesta.
- Kuljettaja saattaa eräissä jäsenmaissa tarvita ajokorttiaan kesken työpäivän esimerkiksi henkilöllisyytensä todistamiseen, mikä aiheuttaa tarpeen poistaa kuljettajakortti ajopiirturista. Tämä toiminta tulee tehdä mahdolliseksi ajopiirturisäädöksissä.
- Kuljettajien on mahdollista saada merkintä ammattipätevyuden voimassaolosta ajokorttiin. Myös tämä ominaisuus tulee saattaa yhteensopivaksi kuljettaja- ja ajokorttiin siten, että viiden vuoden periodissa riittää kortin uusiminen kertaalleen.

Asetusehdotuksen 21 artiklassa todetaan, että toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä kuljettajakortti kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Tämä on mielestämme liian pitkä aika ottaen huomioon usein nopeastikin eteen tulevat tarpeet kuljettajakortin saamiseksi. Esitämme, että uuden kortin toimittamisen määräaika lyhennetään vastaamaan kortin uusimistapauksia, eli 15 työpäivään.

Olinpaikkatietojen automaattinen kirjaus

Asetusehdotuksessa esitetään, että ajopiirturi kirjaisi jatkossa automaattisesti tarkat olinpaikkatiedot satelliittipaikannusjärjestelmää käyttäen. Kannatamme esitystä kuljettajien manuaalista työtä helpottavana sillä edellytyksellä, että toiminto pystytään toteuttamaan ajopiirtureihin ilman merkittäviä kustannusvaikutuksia.

ITS-yhteensopivuus

Kannatamme ehdotuksessa mainittujen yhteensopivien rajapintojen rakentamista ajopiirtureihin. Tavoitteena tulee olla, että niiden avulla voidaan vähentää ajoneuvossa tarvittavien fyysisten laitteiden määrää ja niistä

aiheutuvia kustannuksia. Esimerkiksi eri maiden tiemaksujärjestelmät tulisi sovittaa yhteen ajopiirturin kanssa.

29 artikla, yrityksen vastuu

Yrityksen vastuuta määrittävässä artiklassa termi työnantaja on asetusehdotuksessa korvattu termillä kuljetusyritys. Katsomme, että vastuun tulisi koskea työnantajan ja työntekijän välistä suhdetta, kuten Suomen lainsäädännössä tällä hetkellä on. Kuljetusketjussa toimivien kuljetusyri-tysten vastuuta liittyen ajopiirturiasetuksen noudattamiseen ei tällä säädöksellä tule laajentaa.

Artiklan kolmannessa kohdassa kuljetusyri-tyksille on säädetty vastuu kuljettajien tekemistä ajopiirturiasetuksen rikkomisista. Vastustamme säädöstä näin tiukassa muodossa, eikä yrityksille tule määrätä vastuuta sellaisista kuljettajien tekemistä rikkomuksista, joihin yritykset eivät ole voineet suoraan vaikuttaa.

Ajopiirturiasetusluonnoksen 29 artiklassa säädettäisiin kuljetusyri-tyksen vastuusta ajopiirturin käyttöön liittyen. Artiklan ensimmäisessä kohdassa säädetään, että kuljetusyri-tyksen ja kuljettajan on varmistettava, että käyttöaika huomioon ottaen liitteessä 1 B tarkoitettu pyynnöstä tapahtuva tulostaminen voidaan suorittaa asianmukaisesti tarkastuksen yhteydessä. Tämä säädös on mielestämme tarpeettoman epäselvä ja on ollut tähän saakka omiaan aiheuttamaan erilaisia tulkintoja eri jäsenmaissa siitä, mikä on riittävä määrä piirturin tulostinpaperia täyttämään tämä vaatimus. Esitämme, että artiklaan lisättäisiin tarkennus vaadittavien tulosteiden lukumäärästä.

Rangaistusten vähimmäistaso

Asetuksen 37 artiklassa säädettäisiin ehdotuksen mukaan seuraamusten vähimmäistason yhdenmukaistamisesta. Katsomme, että Suomen seuraamusjärjestelmä päiväsakkojärjestelmineen on ehdotetun asetuksen mukainen. Mikäli ehdotetussa asetuksessa kuitenkin viitataan maantieliikenteen lainsäädännön rikkomiseen, tulee se nostamaan rangaistustasoa nykyisestä tuoden mukanaan vankeusrangaistukset. Esitämme viittauksen muuttamista maantieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen.

2 artikla, määritelmät

2-artiklan j-kohdan englanninkielisessä versiossa on epäloogisuus vuorokautisen työjakson määritelmässä. Työjakson määritelmään eivät kuulu lepoajat eikä työjakson pituus ole enintään 9 h.

Huomautamme lisäksi, että asetusehdotuksen suomenkielisessä käännöksessä on asiasisällön täydellisesti muuttava käännösvirhe. Määritelmiä sisältävän 2 artiklan j-kohdassa todetaan vuorokautisen työjakson tarkoittavan enintään yhdeksän tunnin ajanjaksoa. Tämän kohdan suomennos on muutettava vastaamaan alkuperäistä asetustekstiä.

30 Artikla

Asetusehdotuksen suomenkielisessä versiossa on käännösvirhe: kuljettajakortti tulee poistaa ajopiirturista vuorokautisen työjakson, ei työajan päätyttyä. Tämä artiklan tarkoituksen muuttava virhe tulee korjata.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Petri Murto
kuljetusasiantuntija

Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry

Hannu Parvela
toimitusjohtaja