

Vastaus kirjalliseen kysymykseen ulkomaalaisten kuljetusyritysten ajo- ja lepoaika-rikkomuksista

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Mika Karin /sd ym. näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KKV 346/2018 vp:

Aikooko hallitus laatia kattavan arvion raskaan liikenteen valvonnan tilasta,

mihin toimiin hallitus on valmis ryhtymään raskaan liikenteen valvonnan vahvistamiseksi,

mihin toimiin hallitus on valmis ryhtymään ulkomaalaisten kuljetusyritysten ajo- ja lepoaika-rikkomusten kitkemiseksi kuljetusliikenteestä ja

miten hallitus pyrkii takaamaan Euroopan unionin puitteissa, että kuljetusyritysten valvontaa lisätään rikollisuuden ylittäessä valtioiden rajat?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Osa ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamisvelvoitteen alaisista kuljettajista ja yrittäjistä pyrkivät eritavalla antamaan valvoville viranomaisille virheellistä tietoa ajo- ja lepoajoista. Tämä koskee niin kotimaisia kuin ulkomaisia toimijoita. Poliisin ja työsuojeluviranomaisten valvontahavaintojen mukaan kuljetusalan yrityksissä rikotaan ajo- ja lepoaikasäännöksiä usein. Autonkuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevat määräykset ovat yhdenmukaisia koko Euroopan unionissa ja Euroopan talousalueella (ETA). Kukin jäsenmaa järjestää alueellaan valvontaa siten, että tarkastuksia suoritetaan sekä tiellä että yritysten tiloissa. Yrityksissä ajo- ja lepoaikoja valvoo yleensä työsuojeluviranomainen.

Ajopiirtureiden manipulointia on havaittu valvontaviranomaisten raskaan liikenteen valvonnassa jo vuosien ajan. Kyseessä ei siis ole uusi ilmiö. Euroopan liikennepoliisiverkostossa Tispolissa on jo vuosien ajan jaettu tietoja asiasta ja koulutettu valvontaviranomaisia manipuloinnin tunnistamiseen. Poliisiammattikorkeakoululla on kuluvan vuoden aikana järjestetty ajopiirtureiden manipuloinnin tunnistamisen erityiskoulutusta ja toinen vastaava kurssi on suunnitteilla. Tänä vuonna koulutettavien raskaan liikenteen valvojien määrä tulee yhteensä olemaan noin sata. Poliisin osaaminen manipuloinnin tunnistamiseen on parantunut yhteistyössä kansainvälisten asiantuntijoiden kanssa. Raskaan liikenteen valvonnassa on löydetty manipuloituja ajopiirtureita ja tämän vuoksi poliisin osaamista tältä osin on vahvistettu.

Raskaan liikenteen rikkomustietoja vaihdetaan Euroopan Unionin jäsenvaltioiden välillä. Tähän EU:n jäsenmaiden väliseen tietojen vaihtoon käytetään ERRU (European registers of Road

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 346/2018 vp

Transport Undertakings) järjestelmää. Tietojärjestelmä rajapinta ERRU vaihtaa käytännössä rikkomustietoja eri jäsenmaiden välillä. Kuljetusyritysten sijoittautumisjäsenvaltio ylläpitää rikkomustietoja ja luo kalenterivuositain kaikista kuljetusyrityksestä riskiprofiilin. Kaikki jäsenvaltiot ovat velvoitettuja ilmoittamaan muussa, kuin kuljetusyrityksen sijoittautumisvaltiossa tapahtuneet rikkomukset kuljetusyrityksen sijoittautumisjäsenvaltioon. Poliisi välittää sähköisesti ulkomaisten raskaan liikenteen rikkomustiedot Liikenteen turvallisuusvirastolle. Suomen lupaviranomaisena toimiva Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää muihin EU -jäsenvaltioihin sijoittautuneiden kuljetusyritysten rikkomukset yritysten sijoittautumisjäsenvaltiolle tiedoksi ja toimenpiteitä varten, ja vastaavasti Suomen lupaviranomainen saa Suomeen sijoittautuneiden kuljetusyritysten rikkomustiedot tiedoksi ja toimenpiteitä varten.

Kuljetusyritysten riskiluokitusjärjestelmän taustalla on EU:n tavoitteena olevat vapaat, rajat ylittävät kuljetusmarkkinat, mutta toisaalta samoin kilpailullisin perustein toimivat kuljetusyritykset. Riskiluokitus sisältää tällä hetkellä rikkeitä, jotka koskevat muun muassa ajo- ja lepoaikoja, ajopiirturilaitetta ja manipulointia, ylikuormaa, ajoneuvon pituutta ja leveyttä, vaarallisten aineiden kuljetusta ja eläinkuljetuksia.

Ajopiirturitekniikka perustuu EU:n säädöksiin. Ajopiirtureihin lisätään ensi vuonna uusia ominaisuuksia estämään ajoaikojen manipulointia ja parantamaan valvonnan mahdollisuuksia. Uusiin vuonna 2019 kesäkuun 15 päivästä lukien rekisteröitäviin ajoneuvoihin on asennettava ns. älykkäät ajopiirturit, joihin satelliittipaikannuksen avulla rekisteröityy automaattisesti tieto työpäivän alkamis- ja lopetuspaikasta. Tievalvonnassa nähdään uusilla valvontalaitteilla liikennevirrasta ajoneuvot, joissa älykkään ajopiirturin perusteella voi olla ajoaikasääntöjen rikkomuksia.

EU:ssa on käsiteltävänä komission uusi ehdotus, jonka mukaan satelliittipaikannuksella rekisteröitäisiin aina myös rajan ylitys. Myös valvontaviranomaisten tietojen vaihtoa parannettaisiin. Vanhoihin ajoneuvoihin älykäs ajopiirturi olisi nykysäännösten mukaan asennettava vuonna 2034, mutta EU:ssa on käsittelyssä ehdotus asennuspakon aikaistamisesta kansainvälisessä liikenteessä oleviin ajoneuvoihin.

Poliisin resurssitilanne vaikuttaa kaikkeen poliisitoimintaan. Tämä vaikuttaa osaltaan poliisin raskaan liikenteen valvontaan. Raskaan liikenteen valvonnan tilasta ei ole suunnitteilla arviointia. Poliisihallitukselta saadun tiedon mukaan kulvana vuonna tammi-elokuussa raskaan liikenteen valvontaa ja valvontasuoritteita on tehty enemmän kuin vastaavana aikana vuonna 2017. Raskaan liikenteen valvonnan osaamista huolehditaan raskaan liikenteen valvonnan perus- ja jatkokoulutuksella. Raskaan liikenteen valvontaa ja yhteistyötä liikennelupaviranomaisena toimivan Liikenteen turvallisuusviraston kanssa on kehitetty muun muassa valvonnasta välitettävien tietojen digitalisoinnilla. Poliisin lisäksi myös Tullilla on keskeinen rooli rajat ylittävässä raskaan liikenteen valvonnassa. Tulli esimerkiksi käännyttää Suomen ulkorajalta takaisin suuren määrän ulkomaille rekisteröityjä raskaan liikenteen yhdistelmiä epäkuntoisuuden takia. Poliisin raskaan liikenteen valvonta-autojen ja valvontavälineiden uusimisella on kehitetty raskaan liikenteen valvontaa. Uutta ajo- ja lepoaikavalvonnan valvontasovellutusta ollaan parhaillaan kilpailuttamassa ja lisäksi selvitetään teknisiä välineitä manipuloinnin tunnistamiseen. Liikennevi-

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 346/2018 vp

raston ja kuntien kanssa yhteistyössä tehtävä automaattinen liikenteenvalvonta on osa poliisin liikenteen valvontaa. Tämä on vain yksi liikenteen valvonnan muoto. Poliisin liikennevalvontaan käyttämästä työajasta vähän yli 10 prosenttia on automaattista liikenteenvalvontaa. Suurin osa valvonnasta on edelleen poliisimiesten tiellä ja kaduilla tekemää. Liikenneturvallisuus on parantunut viime vuosina. Tämä hyvä kehitys on jatkunut edelleen tänä vuonna. Tilastokeskuksen tietojen mukaan vuoden 2018 tammi-elokuussa tieliikenteessä kuolleita oli seitsemän vähemmän ja loukkaantuneita 35 vähemmän kuin vuoden 2017 vastaavana aikana.

Helsingissä 4.10.2018

Sisäministeri Kai Mykkänen