

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tieliikenteen ajo- ja lepoajoista

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että kuorma- ja linja-auton sekä liikennetraktorin kuljettajan ajo- ja lepoajoista tieliikenteessä säädettäisiin lailla. Sekä työsuhteessa olevat kuljettajat että omistajakuljettajat olisivat velvollisia noudattamaan ajo- ja lepoaikoja. Lain valvonnassa käytettäisiin apuna ajopiirturia.

Kansainvälisten maantiekuljetusten miehistöjen ajo- ja lepoajoista annettaisiin valtuus säätää asetuksella poikkeavasti.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 1990.

YLEISPERUSTELUT

1. Nykyinen tilanne ja muutoksen syyt

1.1. Nykyinen tilanne ja käytäntö

Maantiekuljetusten moottoriajoneuvojen työntekijäkuljettajien työ- ja lepoajoista on säädetty työaikalaissa (604/46). Kauppaliikkeiden ja toimistojen työaikalaissa (400/78) on säädetty työajoista kauppaliikkeiden ja toimistojen kuljetustyössä. Liikenneluvissa on määrätty työ- ja lepoajoista. Liikenneluvat perustuvat vuoden 1957 tieliikennelain 5 a §:n (249/78) nojalla voimassa olevaan ammattimaisesta moottoriajoneuvoliikenteestä annettuun asetukseen (646/70). Tieliikennelaissa (267/81) on liikenneturvallisuuteen liittyviä säännöksiä, joita sovelletaan kaikkeen tieliikenteeseen. Ajopiirturin käyttöpakkoa koskevat määräykset, joista on säädetty laissa tieliikennelain muuttamisesta (58/88) sekä asetuksessa ajoneuvoasetuksen muuttamisesta (59/88), tulivat voimaan 1.2.1988. Tieliikennelain asianomaisia säännöksiä muutettiin jonkin verran 1.6.1989 (449/89).

Edellä mainitut säännökset jakaantuvat työministeriön ja liikenneministeriön hallinnonalojen kesken ja niiden noudattamisen valvonta työsuojeluviranomaisten ja poliisin kesken. Valvontavälineenä työ- ja lepoaikojen valvonnassa käytetään ajopiirturia tai ajopäiväkirjaa.

Kansainvälinen työjärjestö (ILO) on syyskuussa 1979 hyväksynyt työ- ja lepoaikoja maantiekuljetuksissa koskevan yleissopimuksen (n:o 153) ja suosituksen (n:o 161). Molemmat koskevat työsuhteisten autonkuljettajien lisäksi osittain myös omistajakuljettajia. Asiaa koskevan hallituksen esityksen (hall.es. 9/1981 vp.) mukaisesti jätti eduskunta sopimuksen toistaiseksi hyväksymättä, koska yleissopimuksen määräykset eroavat useissa kohdin Suomen voimassa olevasta lainsäädännöstä. Euroopan valtioista yleissopimukseen n:o 153 ovat liittyneet toistaiseksi vain Sveitsi ja Espanja.

Suomi ei ole liittynyt YK:n Euroopan talouskomission (ECE) eurooppalaiseen sopimukseen kansainvälisten maantiekuljetusten miehistöjen työstä (AETR-sopimus), joka koskee muun muassa ajo- ja lepoaikoja kansainvälisissä kuljetuksissa. Sopimukseen ovat liittyneet melkein

kaikki Euroopan valtiot, muun muassa Euroopan yhteisön jäsenvaltiot sekä Norja, Ruotsi, Neuvostoliitto, DDR ja Tšekkoslovakia.

Euroopan yhteisöllä on omat ajo- ja lepoaikoja koskevat määräyksensä.

Työaikalain työ- ja lepoaikoja koskevia säännöksiä sovelletaan työsuhteessa oleviin moottoriajoneuvon kuljettajiin.

Työaikalain mukaan moottoriajoneuvon kuljettajan työaika voidaan järjestää periodityönä. Tällöin työaika tasoittuu kahden viikon jaksossa 80 tuntiin ja kolmen viikon jaksossa 120 tuntiin. Moottoriajoneuvon kuljettajan pisin vuorokautinen työaika ei saa ylittää 11 tuntia vuorokaudessa. Poikkeuksellisesti työaika saa olla korkeintaan 13 tuntia vuorokaudessa. Näihin tuntimääriin sisältyvät myös ylityötunnit. Työaikalaisissa on säädetty myös pisin yhtämittäinen työaika, jonka pituus on enintään 5,5 tuntia. Jokaista edellä mainittua jaksoa kohti on kuljettajalle annettava vähintään 30 minuutin pituinen tauko. Työaikalain mukaan on kuljettajalle annettava myös vähintään 10 tunnin lepoaika vuorokaudessa, jonka voi kuitenkin poikkeuksellisesti lyhentää seitsemään tuntiin.

Kauppaliikkeiden ja toimistojen työaikalain mukaan on säännöllinen työaika 8 tuntia vuorokaudessa. Henkilö- ja tavarakuljetuksissa saadaan säännöllinen työaika järjestää niin, että se enintään kolmen viikon pituisena ajanjaksona on keskimäärin enintään 40 tuntia viikossa, ei kuitenkaan vuorokaudessa enempää kuin 10 tuntia. Moottoriajoneuvon kuljettajaa ei kuitenkaan saa pitää työssä tieliikenteessä yli 12 tuntia vuorokaudessa.

Vain työsuhteisten kuljettajien työ- ja lepoajoista ja tauoista on säädetty edellä mainituissa laeissa. Omistajakuljettajat eli kuljettajat, jotka eivät ole kenenkään palveluksessa, vaan ajavat omaa autoaan, jäävät edellä mainittujen säännösten soveltamisalan ulkopuolelle. Ammattimaisen liikenteen harjoittamiseen luvan saaneita omistajakuljettajia koskevat kuitenkin liikennelupaehdot. Liikenneministeriön liikennelupaehtojen mukaan muun kuin työaikalaisa tarkoitettujen kuljettajan työaika ei saa ylittää 12 tuntia vuorokaudessa.

Ehdoissa on rajoitettu myös pisin yhtämittäinen ajoaika kuuteen tuntiin. Tähän on kytketty vähintään 30 minuutin lepoaika.

Kokonaan työ- ja lepoaikoja koskevien säännösten ulottumattomissa ovat vain omistajakuljettajat, jotka eivät tarvitse liikennelupaa.

Liikenneluvan tarvitsevat kuljettajat, jotka korvausta vastaan kuljettavat henkilöitä tai tavaraa jonkun toimeksiannosta. Siten esimerkiksi sorakuopan omistaja, joka omalla kuorma-autollaan ajaa soraa ei tarvitse liikennelupaa.

Suomen työlaainsäädännössä ja liikennelupaehdoissa käytetään käsitettä työaika. Moottoriajoneuvon kuljettajan työaikaan luetaan kuuluvaksi ajon lisäksi muun muassa ajoneuvon lastausta, purkausta sekä huoltoa. Työaikalain ja kauppaliikkeiden ja toimistojen työaikalain sekä liikennelupaehtojen määräykset työ- ja lepoajoista eroavat toisistaan.

Ajoajoista ei Suomen lainsäädännössä ole määräyksiä. ILO:n sopimuksessa n:o 153 samoin kuin AETR-sopimuksessa ja EC:n määräyksissä on määräykset muun muassa ajo- ja lepoajoista ja lepotaupoista. Kyseiset määräykset koskevat kaikkia kuljettajia, sekä työsuhteisia että omistajakuljettajia.

Suomessa liikennöiviin ulkomaisiin liikenteenharjoittajiin voidaan omistajakuljettajia lukuun ottamatta soveltaa työaikalain säännöksiä. Tieliikennelain säännöksiä sovelletaan kaikkiin kuljettajiin ja sen noudattamisen valvonta kuuluu poliisille.

1.2. Muutoksen syyt

1.2.1. Väsymyksen vaikutus liikenneturvallisuuteen

Raskaan liikenteen riski joutua vakavaan onnettomuuteen on liikennesuoritteeseen verrattuna keskimäärin suurempi kuin muilla tienkäyttäjryhmillä. Kuorma-autot olivat tie- ja vesirakennushallituksen selvityksen mukaan vuonna 1984 osallisina kuolemaan johtavissa onnettomuuksissa 2—3 kertaa niin usein kuin henkilöautot. Suurempi riski johtuu lähinnä siitä, että massaeron takia onnettomuuden seuraukset ovat kevyemmälle osapuolelle usein vakavat. Raskaalle liikenteelle tuleekin asettaa muuta liikennettä ankarammat turvallisuusvaatimukset.

Ajoneuvoa kuljettaessa on kuljettajan oltava hyvässä kunnossa sekä fyysisesti että psyykkisesti. Kuljettajan väsymys vaikuttaa liikenneturvallisuuteen huonontavasti. Väsymyksen vaikutusta voidaan pitää selvänä, vaikka tutkimustulokset asiasta ovat niukat.

Väsymyksen vaikutusta liikenneturvallisuu-
teen on tutkittu lähinnä laboratorio-olosuhteis-
sa ja onnettomuuksia jälkeinpäin tutkimalla.
Laboratorio-olosuhteissa tehdyissä kokeissa on
voitu selvästi havaita väsymyksen aiheuttavan
toimintahäiriöitä. Kokeilun tulosten yleistäminen
konkreettisia liikennetilanteita koskeviksi
tuloksiksi on kuitenkin vaikeaa, sillä yksittäis-
essä tilanteessa käyttäytyminen riippuu pää-
asiallisesti muusta syystä kuin kulloisestakin
vireystilasta. Onnettomuuksia jälkeinpäin tut-
kittaessa on vaikeaa saada selville kuljettajan
vireystilaa ennen onnettomuuden sattumista.
Osaksi tutkimisen vaikeudet aiheutuvat luon-
nollisesti itse aiheesta: kuljettajan subjektiivisia
tunteuksia on vaikea objektiivisesti mitata.

Ajon aikana ilmenee sekä fyysistä että
psykkistä väsymystä. Väsymyksen aiheutta-
mien onnettomuuksien on arvioitu aiheutuvan
useimmiten psyykkisestä väsymyksestä, joka
ilmenee kyllästymisenä. Ajon aikana erään
saksalaisen tutkimuksen mukaan useimmat vä-
symyskohtaukset sattuvat ensimmäisten 200—
500 ajokilometrin kuluessa. Väsymysoireet
vaihtelevat yksilökohtaisesti. Kuinka pian vä-
symys ilmenee, riippuu esimerkiksi siitä, kuin-
ka levännyt kuljettaja on ajon alkaessa. Vaik-
ka turvallinen pisimmän ajoajan määrittämi-
nen yksilökohtaisten erojen vuoksi ei ole mah-
dollista, on ajoajan ylärajan asettaminen kui-
tenkin tarkoituksenmukaista, koska paras kei-
no väsymyksen torjumiseen on ajon keskeyttä-
minen.

Tieliikennelain 63 §:ssä on kielto kuljettaa
ajoneuvoa, jos kuljettajalta sairauden tai väsy-
myksen tai muun vastaavan synn vuoksi puut-
tavat ajoneuvon kuljettamiseen tarpeelliset
edellytykset.

Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen suo-
rittaman perävaunullisten kuorma-autojen lii-
kennehäinkoja koskevan tapauskohtaisen on-
nettomuustutkimuksen mukaan vuodelta 1987
oli kaikista onnettomuuksissa olleista 179 perä-
vaunullisesta kuorma-autosta noin 45 % pääai-
heuttajia ja 55 % vähemmän syyllisiä tai syyt-
ömiä osapuolia. Tutkimuksesta käy myös il-
mi, että yli 10 tunnin työvuoron jälkeen onnet-
tomuuteen joutuneista oli 64 % vahingon pää-
aiheuttajia.

Vuonna 1984—85 tehtiin Norjassa tutkimus
voimassa olevien ajo- ja lepoaikamääräysten
noudattamisesta. Ajopiirturikiekot tarkasteti-
ttiin 1000:lta yli 16 tonnin painoiselta kuorma-
autolta ja ajoneuvoyhdistelmältä. Tarkastuk-

sessä kävi ilmi, että noin 6 prosenttia ajosta
ylitti voimassa olevat määräykset. Tämän poh-
jalta tehtiin vuonna 1988 tutkimus ajo- ja
lepoaikojen vaikutuksesta liikenneturvallisuu-
teen. Tässä tutkimuksessa pyrittiin selvittä-
mään sitä, miten Norjassa voimassa olevat
ajoaikamääräykset, joiden mukaan vuorokau-
tinen ajoaika ei saa ylittää kymmentä tuntia,
100 prosenttisesti noudatettuina vaikuttaisivat
liikenneturvallisuu-teen. Tutkimuksen mukaan
henkilövahinkoja aiheuttavat liikenneonnetto-
muudet vähenisivät näin 1—4 prosenttia.

1.2.2. Omistajakuljettajien asema

Liikenneturvallisuu-teen ja väsyneenä ajami-
sen kannalta ei ole merkitystä sillä, kuka ylipit-
kiä ajoja suorittaa, työntekijäkuljettaja vai
omistajakuljettaja. Liikennelupaehtojen mää-
räykset ajo- ja lepoajoista koskevat myös
omistajakuljettajia. Niiden noudattamista val-
voo poliisi.

Pienten yritysten itse autoaan ajavien omis-
tajakuljettajien ajoajat saattavat venyä pitem-
miksi kuin työaikalain nojalla on mahdollista.
Kuljettajan ja muiden tiellä liikkujien turvalli-
suus vaarantuu ylipitkistä ajoajoista.

Suomen lainsäädännössä on säännöksiä vain
työajoista. Suurin osa kuljettajista tekeekin
kuljetustyötä, johon varsinaisen ajon lisäksi
kuuluu työaikaan luettavaa kuormausta, kuor-
man purkamista ja ajoneuvon huoltoon liitty-
viä tehtäviä sekä odottamista. Työaikaan voi
kuitenkin, olosuhteista riippuen, kuulua vain
ajoa.

Moottoriajoneuvon kuljettajan ajoaikojen
rajoittaminen työaikaan rajoittamatta saattaa
johtaa ylipitkien työpäivien tekemiseen silloin,
kun kuljettaja tekee muutakin työtä kuin varsi-
naista ajoa. Ajoajat voidaan kuitenkin määri-
tellä lyhyemmiksi kuin työaikalain mukaiset
työajat. Esimerkiksi ILO:n työ- ja lepoaikoja
maantiekuljetuksissa koskevassa yleissopimuk-
sessa on ajotuntien enimmäismäärä rajoitettu 9
tuntiin päivässä.

AETR-sopimuksen mukaan pisin vuorokau-
tinen ajoaika on 8 tuntia, mutta sitä voidaan
pidentää korkeintaan kaksi kertaa viikossa 9
tuntiin.

EC:n määräysten mukaan ajoaika voi olla
yleensä korkeintaan 9 tuntia vuorokaudessa 10
tunnin ollessa ehdoton maksimi.

Työaikalain säännösten mukaan pisin vuorokautinen työaika on 11 tuntia, erityistapauksissa enintään 13 tuntia. Työaikoja lyhyempien ajoaikojen säätäminen vaikuttaisi niiden työntekijäkuljettajien vuorokautiseen työaikaan, joiden työhön kuuluu yksinomaan ajoa. Heidän osaltaan ajoaikojen rajoitus voisi merkitä vuorokautisen työajan lyhentymistä. Työajan tasoittamisjaksossa ei säännöllisen työajan kuitentakaan tarvitsisi muuttua.

Omistajakuljettajien ajoaikoja ei nykyisten säännösten avulla ja vain valvontaa tehostamalla voida lyhentää. Yleiset työturvallisuussäännökset eivät koske omistajakuljettajia. Omistajakuljettajille ei yrittäjinä myöskään voida asettaa työaikaa koskevia määräyksiä. Kun kuitenkin ylipitkien päivien ja ajojen rajoittaminen liikenneturvallisuussyistä olisi tarpeen, voitaisiin rajoittaa ajoaikaa. Työntekijöitä koskevat työaikalain säännökset olisivat edelleen tarpeellisia.

Kuljetusliikettä harjoittavien yritysten tulee noudattaa eräitä poikkeuksia lukuunottamatta joko työaikalain säännöksiä tai liikennelupaehdojen määräyksiä riippuen siitä, onko kyse työntekijä- vai omistajakuljettajasta. Jos rajoituksia ei noudateta, voi omistajakuljettaja käyttää tehokkaammin hyväksi koko auton kapasiteetin. Kapasiteetin parempi käyttöaste taas mahdollistaa halvemmat kuljetukset. Vierasta työvoimaa käyttävät työaikalain säännösten sitomat kuljetusliikettä harjoittavat yritykset eivät ole siten kilpailullisilta lähtökohdiltaan tasavertaisessa asemassa.

Työaikalain säännökset ovat osa työsuojelulainsäädäntöä. Työaikalain tarkoituksena on työntekijän, myös työsuhteessa olevien moottoriajoneuvon kuljettajien työaikojen sääntely. Lain tarkoituksen ja soveltamisalan vuoksi ei työaikalakiin ole tarkoituksenmukaista ottaa määräyksiä ajoajoista. Työaikalain piiriin ei myöskään ole tarkoituksenmukaista ottaa omistajakuljettajia koskevia säännöksiä.

2. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

2.1. Valmisteluvaiheet

Hyväksyessään toisilla valtiopäivillään 1975 ehdotuksen laiksi työaikalain muuttamisesta (HE 145/1972 vp.) eduskunta edellytti, että hallitus seuraisi tarkoin työnantajille ja työntekijöille mahdollisesti syntyviä epäkohtia ja an-

taisi eduskunnalle mahdollisesti tarvittavat muutosesitykset.

Eduskunnan lausuman pohjalta sosiaali- ja terveysministeriö asetti 17 päivänä kesäkuuta 1982 autoliikenteen työaikatoimikunnan, jonka tehtävänä oli selvittää kansainvälisen työjärjestön ILO:n yleissopimuksen n:o 153 ratifiointiedellytyksiä ja sopimukseen liittyvän suosituksen n:o 161 periaatteiden toteuttamista sekä selvittää mahdollisuudet liittyä YK:n Euroopan talouskomission (ECE) AETR-sopimukseen. Lisäksi toimikunnan piti kartoittaa eduskunnan vuoden 1975 II valtiopäivillä tekemän lausuman mukaisesti työaikalain maantielikennettä koskevien säännösten soveltamisesta ja täytäntöönpanosta saadut kokemukset.

Hallituksen esitysehdotus laiksi kuorma- ja linja-autoliikenteen ajo- ja lepoajoista valmisteltiin autoliikenteen työaikatoimikunnan mietinnön (komitean mietintö 1983:92) ja mietinnöstä saatujen lausuntojen pohjalta liikenneministeriössä.

Ehdotus hallituksen esitykseksi valmistui syksyllä 1986. Esitysehdoituksen tarkoituksena oli parantaa liikenneturvallisuutta saattamalla myös muut kuin työaikalainsäädännön alaiset kuljettajat lakisääteisesti rajoitetun ajoajan piiriin ja säätämällä ajopiirturin käyttö pakolliseksi ajo- ja työaikojen valvomiseksi.

Esitysehdoitukseen liittyvien, sen vaikutuksia koskevien erimielisyyksien johdosta esitystä ei annettu eduskunnalle.

Eduskunta hyväksyi kuitenkin 18.12.1987 hallituksen esityksen pohjalta lain (58/88), jolla tieliikennelakiin lisättiin uusi 87 a ja 94 a §. Näillä säännöksillä kuorma- ja linja-auton kuljettajat veloitettiin eräin vähäisin poikkeuksin käyttämään ajoneuvon asennettavaksi säädettyä ajopiirturia. Laki tuli voimaan 1.2.1988. Kesäkuun 1 päivänä 1989 tuli voimaan tieliikennelain muutos (449/89), jolla mainittuja poikkeuksia vähän laajennettiin.

Ajopiirturin käyttöpakkoa koskevan hallituksen esityksen perusteluihin kirjattiin lausuma, jonka mukaan hallituksen tarkoituksena oli saatavien kokemusten perusteella valmistella ehdotus ajo- ja lepoajoja koskevaksi lainsäädännöksi siten, että se voisi tulla voimaan 1.1.1990.

Edellä olevan johdosta asetettiin työryhmä, jonka tehtävänä oli johtaa ja valvoa tutkimusta kuorma- ja linja-autoliikenteessä nykyisin noudatettavista ajo- ja lepoajoista ja siitä, mitä vaikutuksia valmistellun ajo- ja lepoaikalain-

säädännön voimaantulo tieliikenteessä merkittisi sekä valmistella tarkistettu ehdotus hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi kuorma- ja linja-autoliikenteen ajo- ja lepoajoista. Työryhmässä olivat edustettuina myös kuorma- ja linja-autoliikenteen yrittäjien, työnantajien ja työntekijöiden sekä kuljetusten antajien järjestöt.

Työryhmän ehdotus lähetettiin lausunnonlehtisäasiainministeriöön, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriöön, oikeusministeriöön, työsuojeluhallitukseen, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliittoon, Autoliikenteen Työnantajaliittoon, Liiketyönantajain Keskusliittoon, Linja-autoliittoon, Suomen Kuorma-autoliittoon, Suomen Paikallisliikenneliittoon, Teollisuuden Keskusliittoon ja Metsäalan Kuljetuksenantajiin. Lausunnoissa puoletettiin ehdotuksen sisältöisen lain säätämistä. Eräisiin yksityiskohtiin lausunnoissa esitettiin korjauksia, jotka on tässä esityksessä otettu huomioon. Merkittävin muutos on soveltamisalan laajentaminen liikenne- ja traktoreihin.

2.2. Hallituksen esityksen suhde kansainväliseen tilanteeseen

Hallituksen esitys on laadittu ottaen huomioon toisaalta pyrkimys kansainvälistä liikennettä koskevien sosiaalisten määräysten harmonisointiin Euroopan maiden kesken, toisaalta tarve kansallisissa kuljetuksissa sovittaa yhteen liikenneturvallisuuden vaatimukset ja kansallisten erityispiirteiden, niinkuin pitkäkävijöiden kuljetusmatkojen kuljetusten suorittamiselle aiheuttamat ongelmat.

Kansainvälisen työjärjestön (ILO) sopimuksen ratifioimiselle esitys ei luo edellytyksiä. Mainitun sopimuksen määräykset ovat esitykseen sisältyviä tiukemmat pisimmän vuorokautisen ajoajan, vähimmäislepoajan ja pisimmän yhtämittaisen ajoajan osalta.

Esityksessä ei myöskään ole AETR-sopimuksen välittömäksi ratifioimiseksi tarvittavia säännöksiä. Esityksen mukaiset ajoajat ovat sopimukseen sisältyviä, kansainvälisiä kuljetuksia koskevia ajoaikoja huomattavasti pitemmät. Esityksen mukaiset vuorokautiset ajoajat ovat niinkään pitemmät kuin EC:n piirissä tällä hetkellä sovellettavat.

Kansainvälisen tilanteen tämänhetkisestä epäyhtenäisyydestä johtuu ongelmia muun muassa Suomen kuljetuksille EC-maissa. EC:n

määräykset koskevat tiekuljetuksia yhteisön sisällä. Kansainvälisissä kuljetuksissa EC-maan ja sellaisen maan välillä, joka ei ole yhteisön jäsen, sovelletaan AETR:n määräyksiä riippumatta siitä, onko tuo yhteisön ulkopuolella oleva maa liittynyt AETR-sopimukseen tai ei, jos ajoneuvo on rekisteröity yhteisön ulkopuolella olevassa maassa.

Mahdollisuuksia AETR-sopimuksen mukaisen ja EC:n jäsenmaissa sovellettavien ajo- ja lepoaikojen harmonisointiin on selvitetty Euroopan liikenneministerikongressin (CEMT) piirissä. Järjestön ministerineuvosto on marraskuussa 1987 hyväksynyt julkilausuman, jonka mukaan olisi ryhdyttävä tarvittaviin toimiin ajo- ja lepoaikoja koskevien määräysten uudelleenharmonisointiin Euroopassa. Ministerineuvoston julkilausuma ei ole toistaiseksi johtanut konkreettisiin toimiin.

Suomen tavoitteena on turvata suomalaisille liikenteenharjoittajille tasapuoliset kilpailuolosuhteet Keski-Euroopassa. Ajo- ja lepoaikojen osalta tämä merkittäisi, että suomalaisten ajoneuvojen kuljettajia kohdeltaisiin Euroopan yhteisön alueella samoin kuin yhteisömaiden ajoneuvojen kuljettajia.

Tasapuolisten kilpailuolosuhteiden aikaansaamiseksi ja kun AETR:n mahdollinen muutosprosessi tulee viemään joka tapauksessa vuosia, tulisi Suomen yhteistyössä Ruotsin ja Norjan kanssa pyrkiä sopimukseen EC:n kanssa vastavuoroisuuden pohjalta. Tällöin tulisi Suomen ajoaikainsäädäntö harmonisoida kansainvälisten kuljetusten osalta Euroopan yhteisön määräysten kanssa. Tämä merkittäisi mm. yleistä 9 tunnin ajoaikaa. Vastavuoroisuus taas sisältäisi sen, että EC kohtelisi alueellaan liikkuvia suomalaisia ajoneuvoja samoin kuin omia ajoneuvojaan.

Ruotsissa voimassa olevien määräysten mukaan vuorokautinen ajoaika on 11 tuntia. Äskettäin siellä on valmistunut uusi ehdotus ajo-, työ- ja lepoaikaa maantieliikenteessä koskevaksi laiksi. Ehdotuksessa esitetään, että kotimaan liikenteessä sovellettaisiin 9 tunnin ajoaikaa. Ajoaikaa voitaisiin kuitenkin pidentää 10 tuntiin, mikäli työaikamääräyksiä ei näin rikota. Viikottainen ajoaika ehdotetaan rajoitettavaksi siten, että 50 viikkotuntia ylittävään viikottaisen työajan osaan ei saisi sisältyä ajoa. Kansainvälisessä liikenteessä Ruotsi siirtyisi ehdotuksen mukaan noudattamaan EC:n määräyksiä ja irtisanoisi AETR-sopimuksen.

Norjassa voimassa olevien määräysten mukaan vuorokautinen ajoaika saa olla enintään 10 tuntia. Ajoaikaa voidaan kuitenkin pidentää korkeintaan kaksi kertaa viikossa 12 tuntiin edellyttäen, ettei viikottaista 48 tunnin ajoaikaa ylitetä.

Suomen tarkoituksena on yhteistyössä Ruotsin ja Norjan kanssa EC:n kanssa käytävien keskustelujen yhteydessä selvittää, olisiko näiden maiden edut EC:n kuljetusmarkkinoilla turvattavissa järjestelyllä, jonka puitteissa EC:n määräyksiä vastaavat säännökset kansainvälisessä liikenteessä noudatettavista ajo- ja lepoajoista saatettaisiin Pohjoismaissa voimaan.

3. Esityksen organisatoriset ja taloudelliset vaikutukset

3.1. Organisatoriset vaikutukset ja vaikutus julkiseen talouteen

Poliisi valvoisi esitykseen sisältyvien ajo- ja lepoaikojen noudattamista ajopiirturin avulla muun tieliikenteen valvonnan yhteydessä. Uudistuksella ei ole merkittäviä valtiontaloudellisia vaikutuksia. Poliisille aiheutuu tosin valvontatarvikkeiden, kuten ajopiirturikiekon lukulaitteiden ja ajoneuvossa pidettävien lukulaitteiden hankinnasta kustannuksia. Ajopiirturikiekon lukulaitteita tulisi olla jokaisessa läänissä ja suuremmassa kaupungissa. Laitteiden hankintakustannukset olisivat noin 100 000 mk.

3.2. Vaikutus elinkeinotoimintaan

Liikenneministeriö selvitti kuorma-auto- ja linja-autoliikenteessä noudatettavia ajo- ja työaikoja sekä syksyllä 1986 valmistellun ajo- ja lepoaikalahdotuksen mukaisten 10 tunnin vuorokautisen ajoajan ja 48 tunnin viikottaisen ajoajan odotettavissa olevia vaikutuksia. Ajo- ja työaikojen selvitys perustui kuljettajakoh- taisten ajopiirturien diagrammalevyjen analysointiin. Otos käsitti 354 kuorma-auton ja 67 linja-auton kuljettajan diagrammalevyt seitsemän peräkkäisen vuorokauden ajalta. Tarkastelujaksot ajoittuivat helmi-maaliskuulle, hukuulle ja elokuulle.

Kuorma-auton kuljettajista 60 oli ns. omistajakuljettajia, jotka ovat työaikalainsäädännön ulkopuolella. Tutkimuksen perusteella kävi ilmi, ettei päivittäisen ajoajan rajoittamisella enintään 12 tuntiin olisi merkittävää vaikutusta kuljetusten hoitoon. Sen sijaan, jos yhdenkin päivän ajoaika ylittää 10 tuntia, aiheuttaa tämä muutostarpeita ajo- ja työjärjestelyissä viikottaisen ajoajan rajoituksessa 48 tuntiin. Tällä on vaikutusta erityisesti pitkissä kuljetuksissa, omistajakuljettajien hoitamissa puuraaka-ainekuljetuksissa ja lyhytmatkaisissa sorakuljetuksissa. Lain aiheuttamat tavaraliikenteen lisäkustannukset laskettiin kuorma-autoliikenteen kustannusrakennetta käyttäen ja arvioimalla kuljetusaloitain kuljettajan ja kaluston lisätarve.

Linja-autoliikenteessä ei merkittäviä lisäkustannuksia arvioitu aiheutuvan. Kuorma-autoliikenteen kokonaiskuljetuskustannukset (rahtiarvo) ovat n. 13,4 Mrd mk vuodessa. Viikottaisen ajoajan rajoitus 48 tuntiin aiheuttaisi 30—130 Mmk lisäkustannuksia vuodessa, mikä vastaa 0,2—1,0 %:n kustannusnousua. Laskelmissa ei otettu huomioon ajojärjestelyillä ja markkinoiden uudelleen jakaantumisella saavutettavaa hyötyä. Kuljetuskustannukset nousisivat eniten sorakuljetuksissa, mutta myös puuraaka-ainekuljetuksissa, metsäteollisuuden, metalliteollisuuden ja kemianteollisuuden kuljetuksissa syntyisi lisäkustannuksia. Lain voimaantulo ei aiheuttaisi talouselämälle muita logistisia kustannuksia.

Traktoreiksi rekisteröityjä nk. dumppereita käytetään enenevässä määrin tavarankuljetukseen lyhyillä matkoilla. Jotta näille ajoneuvoille ei ajo- ja lepoaikalainsäädännöstä muodostuisi kohtuutonta kilpailuetua, tulisi myös nämä ajoneuvot saattaa lain piiriin.

Hallituksen esitys poikkeaa vuonna 1986 valmistellusta ajo- ja lepoaikalahdotuksesta viikottaisen ajoajan osalta. 56 tunnin viikkoajoajan kustannuksia lisäävä vaikutus olisi vielä pienempi kuin jos ajoaika olisi rajoitettu 48 tuntiin eli 10—45 Mmk vuodessa, mikä vastaisi 0,1—0,3 %:n kustannusnousua.

Mikäli ajoaikalainsäädännöllä voitaisiin vähentää vuosittaisia liikenneonnettomuuksia noin 0,15—0,65 %:lla, vastaisi liikenneturvallisuuden lisääntymisestä aiheutuva kansantaloudellinen säästö lainsäädännöstä aiheutuvia lisäkustannuksia.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 §. *Lain soveltamisala.* Lakiehdotuksen mukaan lakia sovellettaisiin kaikkeen kuorma- ja linja-autojen sekä liikennetraktorien liikenteeseen puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen sotilaallisia harjoituksia lukuunottamatta. Linja-autoilla tarkoitettaisiin ajoneuvoasetuksen 3 §:n 3 kohdassa tarkoitettuja autoja ja kuorma-autoilla ajoneuvoasetuksen 3 §:n 5 kohdassa tarkoitettuja autoja. Liikennetraktori on tavaran kuljetukseen tarkoitettu muu kuin maa- ja metsätaloudessa käytettävä traktori. Se määritellään tarkemmin ajoneuvoasetusta uudistettaessa myöhemmin tänä vuonna. Lakia sovellettaisiin myös alueilla, jotka tieliikennelain mukaan eivät ole tieksi luettavia. Tällaisia alueita ovat muun muassa satama-, varasto-, tehdas-, työmaa-, yksityiset paikoitus- ja muut vastaavat alueet.

Sellaisia ajoneuvoja, joita käytetään yksinomaan muulta liikenteeltä eristetyllä alueella, laki ei kuitenkaan koskisi. Näitä ajoneuvoja eivät koske tieliikennelain säännökset ajopiirteistä. Myöskään yleiset liikenneturvallisuussyyt eivät vaadi ajoaikojen sääntelyä eristetyillä alueilla.

Moottoriajoneuvon kuljettajina toimivia työntekijöitä koskevia työaikasäännöksiä olisi tarkoitus soveltaa rinnakkain tämän lain säännösten kanssa siten, että tässä laissa tarkoitettut säännökset täydentäisivät työaikalain ja kauppalikkeiden ja toimistojen työaikalain säännöksiä.

Lakia sovellettaisiin muihinkin kuin työsuhteisiin moottoriajoneuvon kuljettajiin, siis myös omistajakuljettajiin ja heidän perheenjäseniinsä.

2 §. *Vuorokautinen ajoaika.* Lakiehdotuksen 2 §:n 1 momentin mukaan saisi kuormata linja-autoa taikka liikennetraktoria ajaa enintään kymmenen tuntia yhdessä tai useamassa osassa niiden 24 perättäisen tunnin aikana, jotka seuraavat vuorokautista lepoaika. Ajoajaksi luettaisiin se aika, jonka ajoneuvo on liikkunut ajopiirturin diagrammalevyn merkintöjen mukaan. Liikenteestä johtuvat pysähdykset esimerkiksi liikennevaloissa tai liikenne-ruuhkassa luettaisiin ajoajaksi.

Ajoajaksi ei luettaisi aikaa, joka on kulunut kuormaamiseen tai kuorman purkamiseen. Kuljettajan tiealueella ajon yhteydessä suoritama huolto- ja korjaustyö ei olisi tässä laissa tarkoitettua ajoaika. Odotusaikaa ei olisi tar-

koituksenmukaista pitää ajoaikana tapahtuipa odotus tieksi luettavalla alueella taikka sen ulkopuolella.

Ajoneuvon ajamiseen käytettävää aikaa ei pääsääntöisesti ole vaikea arvioida. Kuljettajan ajoreitti olisi etukäteen huolellisesti suunniteltava tämän lain säännösten mukaiseksi. Kuljettaja saattaa vaatia pitemmän ajoajan kuin 1 momentissa tarkoitettu enimmäisajoaika sallisi. Jotta kuljetusten hoitaminen tällöinkin varmistettaisiin joustavasti, on tarpeen säännös, jonka nojalla näiden kuljetusten suorittaminen mahdollistettaisiin. Lakiehdotuksen 2 §:n 2 momentin mukaan voisi, jos työn järjestämisen kannalta olisi tarpeen, järjestää ajoajan jaksottaisena. Ajoaika ei kuitenkaan tällöinkään saisi ylittää 12 tuntia vuorokaudessa eikä 56 tuntia viikossa.

Lakiehdotukseen sisältyvät joustovarot helpottaisivat kuljetusten suunnittelua ja toteutusta ja säännösten noudattamista.

Työaikalain 5 a §:ssä rajoitetaan moottoriajoneuvon kuljettajan vuorokautinen enimmäistyöaika 11 tuntiin. Jos työtä ei kuitenkaan voida sopivasti muuten järjestää saadaan vuorokautista enimmäistyöaika pidentää enintään 13 tunniksi eräin edellytyksin. Kauppaliikkeiden ja toimistojen työaikalain 4 §:n mukaan moottoriajoneuvon kuljettajaa ei saa pitää tieliikenteessä työssä enempää kuin 12 tuntia 24 perättäisen tunnin aikana. Tässä lakiehdotuksessa mainitut enimmäisajoajat ovat sopusoinnussa edellä mainittujen työaikasäännösten kanssa sillä viimeksimainituissa laeissa säädelään työaika ja ajoaika on vain osa koko työajasta.

3 §. *Vuorokautinen lepoaika.* Vuorokautisella lepoajalla tarkoitetaan keskeytymätöntä ajanjaksoa, jolloin kuljettaja voisi vapaasti järjestää ajankäyttönsä osallistumatta mihinkään autonkuljettajan ammattiin kuuluvaan työhön. Viikkolevosta ei ole katsottava tarpeelliseksi laatia yleisiä, myös yrittäjiä koskevia määräyksiä. Työntekijöitä koskevat viikkoleposäännökset ovat työaikalaisa.

Lakiehdotuksen 3 §:n 2 momentin mukaan saisi vuorokautista lepoaika poikkeuksellisesti lyhentää.

Vuorokautisen lepoajan pituus noudattaa työaikalain säännöksiä.

4 §. *Joustovarasta päättäminen.* Vuorokautisen ajo- ja lepoajan noudattaminen olisi otet-

tava huomioon suunniteltaessa kuljetuksia ja ajoreittejä. Työntekijäkuljettajien osalta suunnitelmat käyvät ilmi työaikalain ja kauppatyöaikalain mukaan laadittavista työtuntijärjestelmistä tai muista työnantajan ohjeista. Tämän pykälän mukaan voisi työnantaja suunnitelmalla laatissaan pidentää vuorokautisen ajoajan kestoa. Työnantajan olisi tällöin otettava huomioon 56 tunnin rajoitus viikottaisessa ajoajassa. Jos kuljettaja ilman työnantajan lupaa ylittäisi työtuntijärjestelmän mukaisen vuorokautisen ajoajan, ylitys ei aiheuttaisi viikkorajoituksen soveltamista. Omistajakuljettajilla olisi oltava myös mahdollisuus pidentää ajoaikaa.

Vuorokautisen lepoajan noudattaminen toteutuisi työntekijäkuljettajan osalta laadittavassa työtuntijärjestelmässä, koska työntekijäkuljettajan osalta noudatetaan työaikalain työaikaa koskevia säännöksiä. Omistajakuljettajan olisi ajoaan ja muita työtehtäviä suunnitlessaan otettava huomioon se, että säännönmukaisen vuorokautisen lepoajan saisi alittaa vain kolmella tunnilla korkeintaan kahdesti viikossa.

Tämän pykälän säännökset eivät luonnollisestiikaan vaikuta työaikalakien säännöksiin, joiden mukaan ylityöhön vaaditaan työntekijän suostumus.

5 §. Pisin yhtämittäinen ajoaika. Pisimmän yhtämittaisen ajoajan eli viiden tunnin ajojaksoa kohti kuljettajan olisi pidettävä vähintään 6 §:n mukainen 30 minuutin lepotauko yhdessä tai useammassa erässä. Sopivat pysähdyspaikat, esimerkiksi teiden varsille järjestetyt levähdysalueet tulisi valita jo kuljetusta suunniteltaessa. Pysähdyspaikkaa valitessaan tulee kuljettajan ottaa huomioon tieliikennelain vaatimukset liikenneturvallisuudesta. Jollei suunnittelusta huolimatta olisi mahdollista päästä sopivaan levähdyspaikkaan pisimmän yhtämittaisen ajoajan puitteissa, voisi kuljettaja pidentää ajoaikaa yhteensä enintään 30 minuutilla.

6 §. Tauko. Yhtämittaisten ajoaikojen katkaisemiseksi olisi kuljettajan ajoaikojen välissä pidettävä taukoja. Työehtosopimuksen osapuolet ovat sopineet taukojen vähimmäispituudesta.

7 §. Poikkeussäännös. Lakiehdotuksen 5 §:ssä mainitun joustovaran lisäksi olisi kuljettajan mahdollista poiketa tämän lain säännöksistä 7 §:n nojalla. Vuorokautisen ajoajan tai pisimmän yhtämittaisen ajoajan voisi ylittää, jos olosuhteet ennalta arvaamattoman sei-

kan vuoksi niin vaatisivat. Tällaisia ovat Suomen olosuhteissa poikkeukselliset luonnontapahtumat, joihin kuljetusten suunnittelussa ei voida varautua ja jotka olennaisesti hidastavat tai vaikeuttavat liikenteen sujumista. Suomen olosuhteissa normaalia lumisadetta tai kelin vaihtelua ei voi pitää tällaisena syynä. Liikenneonnettomuus ja muu tapaturma ja niihin liittyen esimerkiksi tieliikennelain 57 §:n mukaisesta auttamisvelvollisuudesta aiheutuvat toimet, samoin kuin muukin työaikalain 12 §:ssä tarkoitettu odottamaton tilanne, olisivat seikkoja, jotka oikeuttaisivat poikkeamaan tämän lain säännöksistä.

Ehdotetuista säännöksistä poikkeamisen tulisi edellä mainituissa tilanteissa olla tarpeen henkilöiden, ajoneuvon tai kuorman turvallisuuden vuoksi tai sen varmistamiseksi, että kuljettaja pääsisi sopivaan pysähdyspaikkaan. Vuorokautisen ajoajan voisi ylittää myös, jotta varmistettaisiin ennalta arvaamattomista seikoista huolimatta kuljettajan pääsy suunnitelman mukaiseen määränpäähän. Säännösehdotuksessa tarkoitettun poikkeamisen tulisi olla kuitenkin olosuhteet huomioonottaen kohtuullinen.

Ehdotetun lain noudattamisen valvonnan kannalta olisi tarkoituksenmukaista, että poikkeamisesta tehtäisiin merkintä ajopiirturin digrammalevyyn.

8 §. Valvonta. Moottoriajoneuvoliikenteen valvonta tapahtuu suurelta osin maanteillä. Tästä tieliikennelain mukaisesta valvonnasta huolehtii poliisi. Koska lakiehdotuksessa tarkoitettujen säännösten valvonta liittyy läheisesti liikenneturvallisuuuteen, olisi poliisilla käytännössä parhaat mahdollisuudet tässä laissa tarkoitettujen säännösten noudattamisen valvontaan edellyttäen, että poliisilla on siihen tarvittavat voimavarat. Työsuojeluviranomaiset suorittaisivat edelleen työaikojen valvontaa.

9 §. Rikkomukset. Pykäläehdotuksen 1 momentin mukaan rangaistaisiin kuljettajaa ja, jos kuljetuksia tai ajoreittejä koskevat suunnitelmat olisi laadittu mahdottomiksi käytännössä toteuttaa, työnantajaa tai hänen edustajaansa. Vastuu ajoaikojen noudattamisesta olisi pääsääntöisesti kuitenkin kuljettajalla itsellään.

Ajoaikarikkomuksesta säädetyt rangaistukset vaihtelisivat sakoista kolmeen kuukautta vankeutta. Tieliikennelain 98 §:ssä enimmäisrangaistus liikenteen vaarantamisesta on kolme kuukautta vankeutta. Ajo- ja lepoaikaa koske-

vien säännösten tarkoituksena on liikenneturvallisuuden parantaminen. Työaikalaisissa on työnantajalle säädetty työaikalain työaikaa koskevien säännösten rikkomisesta sakkoa ja poikkeuksellisesti enintään kuusi kuukautta vankeutta.

10 §. Ajopiirturin diagrammalevyjen tai ajopäiväkirjan etsintä. Poliisilla olisi oikeus toimittaa tarkastuksia ajopiirturin diagrammalevyyn tai ajopäiväkirjan löytämiseksi sillä tavalla kuin pakkokeinolaissa (450/87) on säädetty. Etsintä voitaisiin kuitenkin tehdä vain ajoneuvossa tai diagrammalevyjen taikka ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa.

11 §. Kansainväliset maantiekuljetukset. Kansainvälisen liikenteen ajo- ja lepoaikojen harmonisoinnissa ei ole vielä päästy tuloksiin. Tämän vuoksi ei lakiin voisi sisällyttää määräyksiä kansainvälisistä kuljetuksista. Niin

kauan kuin kansainvälisiä sopimuksia ei ole solmittu, noudatettaisiin tässä laissa tarkoitettuja yleisiä säännöksiä kaikissa Suomessa tapahtuvissa kuljetuksissa. Esitys antaisi mahdollisuuden säätää asetuksella kansainvälisessä liikenteessä noudatettavista ajo- ja lepoajoista. Tämä delegointi antaisi mahdollisuuden joustavampaan menettelyyn sopimuksen teon kanalta.

12 §. Tarkemmat säännökset. Tarkemmat säännökset lain täytäntöönpanosta annettaisiin asetuksella. Asetuksella voitaisiin säätää myös tienpitoon liittyvissä ajoissa tarpeellisista poikkeuksista.

13 §. Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 1990.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

L a k i

tieliikenteen ajo- ja lepoajoista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain soveltamisala

Tämä laki koskee kuorma- ja linja-auton sekä liikennetraktorin kuljettajan ajo- ja lepoaikoja tieliikenteessä.

Lisäksi on voimassa mitä tieliikennelaisissa (267/81) on säädetty väsyneenä ajamisesta ja mitä työaikalaisissa (604/46) sekä kauppaliikkeiden ja toimistojen työaikalaisissa (400/78) on säädetty moottoriajoneuvon kuljettajan työ- ja lepoajoista.

Tätä lakia ei sovelleta puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen sotilaallisiin harjoituksiin eikä ajoneuvon, jota käytetään yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä työmaalla, tehdas-, satama-, varasto-, kilpailu- tai muulla vastaavalla alueella.

2 §

Vuorokautinen ajoaika

Kuljettajan pisin vuorokautinen ajoaika ei saa ylittää 10:tä tuntia niiden 24 perättäisen tunnin aikana, jotka seuraavat vuorokautista lepoaikaa.

Jos kuljettajan työtä ei voida muulla tavalla sopivasti järjestää, saadaan 1 momentin säännöksestä poiketen ajoaikaa pidentää enintään 12 tunniksi niiden 24 perättäisen tunnin aikana, jotka seuraavat vuorokautista lepoaikaa, edellyttäen, että ajoaika on enintään 56 tuntia seitsemän perättäisen 24 tunnin jaksona.

3 §

Vuorokautinen lepoaika

Kuljettajan vuorokautinen yhdenjaksoinen lepoaika jokaisena 24 perättäisen tunnin jaksolla on vähintään 10 tuntia.

Jos kuljettajan työtä ei voida muulla tavalla sopivasti järjestää, saadaan vuorokautista lepoaikaa 1 momentista poiketen lyhentää seitsemäksi tunniksi enintään kahdesti seitsemän perättäisen 24 tunnin jaksona.

4 §

Joustovarasta päättäminen

Vuorokautisen ajoajan pidentämisestä ja vuorokautisen lepoajan lyhentämisestä päättää työsuhteisten kuljettajien osalta työnantaja, muutoin ajoneuvon kuljettaja.

5 §

Pisin yhtämittäinen ajoaika

Kuljettajan pisin yhtämittäinen ajoaika saa olla enintään viisi tuntia. Jos kuljettaja ei voi päästä sopivaan pysähdyspaikkaan, hän voi pidentää ajoaikaa enintään 30 minuutilla.

6 §

Tauko

Jokaista 5 §:ssä mainittua ajojaksoa kohti on kuljettajan pidettävä vähintään 30 minuutin pituinen tauko yhdessä tai useammassa osassa.

7 §

Poikkeussäännös

Kuljettaja voi, jollei liikenneturvallisuuksa vaaranneta, poiketa tämän lain ajo- ja lepoaikoja koskevista säännöksistä luonnontapahtuman, tapaturman tai muun ennalta arvaamattoman seikan vuoksi varmistaa henkilöiden, ajoneuvon tai sen kuorman turvallisuuden tai päästäkseen sopivaan pysähdyspaikkaan taikka määränpäähän.

Poikkeamisesta on tehtävä merkintä ajopiiriturin diagrammalevyyn.

8 §

Valvonta

Tämän lain noudattamista valvoo poliisi.

9 §

Rikkomukset

Jos kuljettaja muutoin kuin 7 §:ssä tarkoitetussa tapauksessa ylittää 2 tai 5 §:ssä tarkoitetun ajoajan taikka jättää noudattamatta, mitä 3 ja 6 §:ssä on lepoajoista ja tauoista säädetty, hänet on tuomittava *ajoaikarikkomuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

Ajoaikarikkomuksesta tuomitaan myös työnantaja tai tämän edustaja, joka laatii kuljetuksia tai ajoreittejä koskevan suunnitelman siten, ettei säädettyjä ajo- tai lepoaikoja voida noudattaa.

Kuljettajaa ei tuomita rangaistukseen 1 momentissa tarkoitetusta teosta, jos sen syynä on työnantajan tai tämän edustajan tekemä ajoaikarikkomus.

10 §

Ajopiirturin diagrammalevyjen etsintä

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty 9 §:ssä tarkoitettu rikkomus, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (450/87) tarkoitetun kotietsinnän ajoneuvossa tai ajopiirturin

diagrammalevyjen taikka ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa diagrammalevyyn tai ajopäiväkirjan löytämiseksi sen estämättä, mitä sanotun lain 5 luvun 1 §:n 1 momentissa on säädetty.

11 §

Kansainväliset maantiekuljetukset

Kansainvälisten maantiekuljetusten miehistöjen ajo- ja lepoajoista voidaan säätää asetuksella.

12 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella. Asetuksella voidaan säätää myös tienpitoon liittyvissä ajoissa tarpeellisista poikkeuksista tämän lain säännöksiin.

13 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 199 .

Helsingissä 9 päivänä kesäkuuta 1989

Tasavallan Presidentti

MAUNO KOIVISTO

Ministeri *Matti Puhakka*

