

## Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi tieliikennelakia. Lakiin on tarkoitus ottaa tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun neuvoston asetuksen ajo- ja lepoaikoja koskevat säännökset siten, että säännösten noudattamista valvoisivat poliisin ohella myös työsuojeluviranomaiset. Samalla Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 8 § on tarkoitus kumota erikseen annettavalla hallituksen esityksellä. Tarkoituksena on siirtää

kuljetusyrityksen toimitiloissa tapahtuva valvonta työsuojeluviranomaisille. Tiellä tapahtuvan valvonnan suorittaisi edelleen poliisi. Poliisille annettaisiin myös mahdollisuus keskeyttää matka, jos kuljettaja ei ole pitänyt säädettyä taukoa tai lepoaikaa.

Lisäksi tarkennettaisiin rangaistussäännöksiä ja tehtäisiin eräitä vähäisiä, lähinnä säädösviit- tausten tarkennuksia.

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan asetuk- sella säädettävänä ajankohtana.

### PERUSTELUT

#### 1. Nykytila ja ehdotetut muutokset

##### 1.1. Lainsäädäntö

Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain (1504/93), jäljempänä ETA-sopimuksen voimaanpanolaki, 8 § koskee tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85, jäljempänä tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöasetus, säännösten täytäntöönpanoa. Pykälässä säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöasetuksen 17 artiklan mukaisesti valvonnasta ja sen noudattamatta jättämisestä seuraavista rangaistuksista sekä asetuksen 5—7 ja 13 artiklan sallimista kansallisista poikkeuksista.

Säännös sijoitettiin ETA-sopimuksen voimaanpanolakiin, jotta se, kuten muutkin ETA-sopimuksen aiheuttamat tärkeimmät lainmuutokset, voitiin käsitellä eduskunnassa ETA-sopimuksen hyväksymisen yhteydessä.

ETA-sopimuksen voimaanpanolain 8 § koskee pääasiallisesti raskaan tieliikenteen ajo- ja lepoaikoja. Koska tieliikennettä koskevat käyttäytymissäännöt ovat muutoin useimmiten tieliikennelaisissa (267/81), olisi johdonmukaista sisällyttää ajo- ja lepoaikoja koskevat säännöksetkin siihen. Tieliikennelaisissa säädetään muidenkin käyttäytymissääntöjen valvonnasta, liikenteen valvojien valtuuksista, pakkokeinoista ja rangaistuksista sekä sisäasiainministeriön toimivallasta antaa ohjeita ja määräyksiä poliisihallinnolle.

Ajo- ja lepoaikojen valvontaan liittyvä tieliikenteen valvontalaitteista annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85 on pantu täytäntöön tieliikennelain muuttamisesta annetulla lailla (1567/93) ja sen nojalla annetuilla asetuksilla. Myös tieliikennelain nojalla muutoin säädetyn, ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 7 §:ssä (1570/93) säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöasetuksen 13 artiklassa soveltamisalaan sallituista kansallisista poikkeuksista.

Edellä olevan vuoksi ehdotetaan, että Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 8 §:n säännökset siirretään tieliikennelakiin.

## 1.2. Säännösten muuttaminen ja sijoittaminen tieliikennelakiin

Valvonnan osittainen siirto työsuojeluviranomaisille

ETA-sopimuksen voimaanpanolain 8 §:n 4 momentin säännökset valvonnasta ehdotetaan siirrettäväksi tieliikennelain 94 a §:n uuteen 3 momenttiin.

Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen (ETA-sopimus) liikennettä koskevaan liitteen XIII sisältyy yhdenmukaisesta menettelystä pantaessa täytäntöön tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annettua asetusta N:o 3820/85 ja tieliikenteen valvontalaitteista annettua asetusta n:o 3821/85 neuvoston direktiivi (88/599/ETY), jäljempänä menettelydirektiivi. Direktiivi asettaa vähimmäisrajan valvonnan määrälle ja sen seurauksena poliisin työmäärä ajo- ja lepoaikojen valvomiseksi on lisääntynyt. Euroopan unionin neuvosto päätti tämän vuoden syyskuussa muuttaa direktiiviä uuden tekniikan käyttöönottamiseksi valvontalaitteissa. Muutos ei tule vaikuttamaan valvonnan määrään.

Työsuojeluviranomaiset valvovat kuljettajien työaikojen noudattamista työaikalain (604/46) 22 §:n ja kauppaliikkeiden ja toimistojen työaikalain (400/78) 17 §:n nojalla. Ajo- ja lepoajat liittyvät työaikalakien työaikoihin. Niitä molempia voidaan valvoa ajopiirturin levyjen avulla. Valvonta olisi organisatorisesti yhdistettävissä työaikojen valvontaan. Työsuojeluviranomaisten valvonta tapahtuu edellä mainittujen työaikalakien alaisissa yrityksissä työaikakirjanpidon ja tarvittaessa ajopiirturin levyjen avulla.

Poliisille yrityksissä tapahtuva valvonta on uusi työtehtävä, johon poliisimiehiä on jouduttu erikseen kouluttamaan. Valvonta ei voi tapahtua muun poliisitoiminnan yhteydessä, koska poliisin työtehtäviin ei kuulu vastaavia säännöllisiä yritystarkastuksia. Työsuojeluviranomaiset voisivat työpaikoilla tarkastaa ajo-

ja lepoaikojen noudattamisen työaikojen noudattamisen valvonnan yhteydessä.

Edellä sanotun perusteella olisi valtion voimavarojen käytön kannalta tarkoituksenmukaisinta, että työpaikoilla tapahtuva ajo- ja lepoaikojen valvonta tulisi olemaan työsuojeluviranomaisten tehtävänä. ETA-sopimuksen voimaanpanolain 8 §:n 4 momenttia vastaava 94 a §:n uusi 3 momentti ehdotetaan kirjoitettavaksi niin, että työsuojeluviranomaisten valvonta mahdollistetaan.

Vastaavasti 94 a §:n 1 momenttiin lisättäisiin velvollisuus esittää ajopiirturin levy tai sen jäljennös — sekä uutena asiana ulkomaisten ajoneuvojen kohdalla joissakin tapauksissa kysymykseen tuleva ajopäiväkirja — poliisin lisäksi myös työsuojelutarkastajalle.

Menettelydirektiivissä on valvonnan vähimmäismäärän lisäksi määrätty, että vähintään 15 % tarkastuksista on suoritettava tiellä ja 25 % yrityksissä. Lisäksi direktiivi sisältää määräykset tarkastusten sisällöstä ja eräiden tietojen vaihtamisesta valtioiden kesken. Valvonnan täytäntöönpanosta annettavalla asetuksella säädettäisiin tämän direktiivin valvontatehtävät poliisin ja työsuojeluviranomaisten velvollisuudeksi.

Työmarkkinajärjestöt ovat kiinnittäneet huomiota tarkastusten tasapuoliseen jakaantumiseen palkattuja kuljettajia käyttävien yritysten ja omaa autoaan ajavien yrittäjien kesken. Tämä tullaan ottamaan huomioon työsuojeluviranomaisten ja poliisin valvontaohjeissa. Tarvittaessa viranomaisten työnjaosta ja valvonnan kohdentamisesta voidaan myös säätää asetuksella.

Poliisin oikeus matkan keskeyttämiseen

Tieliikennelain 94 b §:ään ehdotetaan lisättäväksi poliisille valtuus estää sellaisen kuljettajan ajamisen jatkaminen, jonka voi perustellusta syystä epäillä rikkoneen ajo- ja lepoaika-säännöksiä. Termi ”perusteltu syy” merkitsee lainsäädännössä suurempaa näyttövelvollisuutta kuin pykälän 1 momentissa oleva termi ”todennäköiset syyt”. Rikkomisen voi yleensä todeta ajopiirturin levystä.

Säännösten tarkoituksena on liikenneturvallisuuden parantaminen ja se ei toteudu, jos ajoaikarikkomuksen vuoksi väsynyt kuljettaja saa jatkaa matkaansa. Taustana on ajatus, että säännöksiä rikkonut kuljettaja on todennäköi-

sesti liikenneturvallisuutta vaarantavalla tavalla väsynyt. Yksilöllisiä tai tapauskohtaisia eroja ei oteta huomioon. Ajatus on sama kuin rattijuopumussäännöksissä, joissa katsotaan, että määrätty veren alkoholipitoisuus heikentää kuljettajan kykyä toimia turvallisesti.

Matkan keskeyttäminen olisi myös tosiasiallisena seuraamuksena sakkoa tehokkaampi Pohjoismaiden ulkopuolella asuville ulkomaisille kuljettajille, joilta sakkojen periminen on käytännössä ollut mahdotonta.

Valtuudet matkan keskeyttämiseen on poliisille annettu useissa muissakin tieliikenteen sääöksissä: väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen yhteydessä tieliikennelain 76 §:n nojalla eräiden vakavien liikenerikkomusten tai ajokortin voimassaoloon vaikuttavien syiden vuoksi, ajoneuvon käytön estämisen yhteydessä tieliikennelain 96 §:n nojalla ajoneuvon ja sen kuormaamiseen liittyvien rikkomusten vuoksi, ulkomaisen ajoneuvon maastavientikiellon yhteydessä ylikuormamaksusta annetun lain (51/82) 10 §:n nojalla maksamattoman ylikuormamaksun vuoksi, luvattoman liikenteen keskeyttämisen yhteydessä luvanvaraisesta tavara-liikenteestä tiellä annetun lain 15 §:n (574/94) ja luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain 28 §:n (662/94) nojalla puuttuvan liikenneluvan tai kansainvälisen kuljetuksen vaatiman kuljetusluvan vuoksi sekä vaarallisen aineen kuljetuksen kieltämisen yhteydessä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/94) 15 §:n nojalla, jos kuljetus ei täytä mainitun lain säännöksiä.

## Muut muutokset

ETA-sopimuksen voimaantulon 8 §:n 1 momentin säännös tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöasetuksen sallimista kansallisista mukautuksista ehdotetaan siirrettäväksi tieliikennelain uuteen 47 a §:ään. Viittaus ETA-sopimukseen poistetaan Euroopan unioniin liittymisen vuoksi ja sanamuotoa selvennetään.

Säännökseen tehtävällä kotimaista henkilöliikennettä koskevalla lisäyksellä mahdollistetaan tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöasetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti samat poikkeukset viikottaisen lepoajan järjestelyssä kuin kansainväliselle henkilötilausliikenteelle. Toisin sanoen kuljettaja saisi pitää asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua viikottaisen lepoajan, joka on tapauksesta riippuen 24—45

tuntia, 12 vuorokautisen ajoajan jälkeen eikä kuuden kuten muutoin. Samoin viikottaisen lepoajan saisi siirtää 12 vuorokauden loppuun, eikä kuudennen kuten muutoin. Edellytyksenä on, että 12 päivän kokonaisajoaika ei ylitä sallittua 12 vuorokauden enimmäisajoaika.

Ennen ETA-sopimusta voimassa olleen tieliikenteen ajo- ja lepoajoista annetun lain (61/90) 9 §:n 3 momentin mukaan kuljettajaa ei voitu tuomita rangaistukseen ajo- ja lepoaikojen rikkomisesta, jos teon syynä oli työnantajan tai tämän edustajan tekemä ajoaikarikkomus. Vastaava säännös ehdotetaan lisättäväksi tieliikennelain uuteen 105 a §:ään. Siihen lisättäisiin myös rangaistussäännös tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöasetuksen 14 ja 15 artiklan rikkomisesta. Näiden artiklojen mukaan kuljetusyrityksen on laadittava työvuorolista niiden ajoneuvojen kuljettajille, joiden ajoneuvossa ei ole ajopiirturia sekä järjestettävä kuljettajien työ niin, että asetusta voidaan noudattaa.

ETA-sopimuksen voimaantulon 8 §:n 2 ja 3 momentissa säädetyistä rangaistuksista ehdotetaan säädettäväksi uudessa 105 a §:ssä. Sen 2 momentissa viitataan tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöasetuksen 5 artiklaan, joka koskee kuljettajien, autonapumiesten ja lipuntarkastajien alaikärajaa. Nuorten työntekijäin suojelusta annettu laki (669/67) on tämän vuoden alusta korvattu nuorista työntekijöistä annetulla lailla (998/93). Sen 18 §:n mukaan nuorten työntekijäin suojelurikkomuksesta tuomitaan sakkoja. Kumotun lainkohdan mukaan oli eräin edellytyksin mahdollista tuomita myös vankeutta enintään kuusi kuukautta.

Rikoksenimike ehdotetaan muutettavaksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseksi vastaamaan neuvoston asetuksen nimeä. Rangaistus 5 artiklan rikkomisesta siirrettäisiin samalla muiden rikkomusten yhteyteen ja viittaus erilliseen nuoria työntekijöitä koskevaan lainsäädäntöön poistettaisiin. Vastaavia viittauksia pyritään nykyisin välttämään.

Rangaistussäännöksestä poistettaisiin mahdollisuus tuomita vankeuteen. Rikkomiset ovat luonteeltaan lieviä eikä niistä tähänkään mennessä ole tuomittu vankeutta. Meneillään olevan rikoslain kokonaisuudistuksen tarkoituksena on muutenkin siirtää kaikki vankeusrangaistusta edellyttävät rikokset rikoslakiin.

Rankaisemisen edellytyksiin lisättäisiin myös syyksiluettavuusvaatimus: ”tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta”. Tämä noudattaa rikoslainsäädännössä nykyisin omaksuttua lin-

jaa, jonka mukaan vain tahallaan tehty rikos on rangaistava, jollei huolimattomuutta ole erikseen rangaistussäännöksessä mainittu.

Lisäksi 94 b §:n säädösviittausta on muutettava ETA-sopimuksen voimaantulon 8 §:n säännösten siirron johdosta.

## 2. Esityksen vaikutukset

Esityksen toteuttamisella ajo- ja lepoaikojen noudattamisen valvonta voisi tapahtua vähemmällä valtion henkilöstömäärällä kuin muutoin olisi mahdollista. Lähinnä se vapauttaisi poliisin liikennevalvontaa poliisin kannalta tarkoituksenmukaisempaan työhön. Säästö kohdistuisi poliisin toimintamenoihin koulutuksen ja miehistötarpeen vähentyessä. Poliisin lisätehtäväksi tulisi edellä mainittujen ikärajojen valvonta. Tehtävä on niin vähäinen, ettei se aiheuta lisäresurssien tarvetta.

Ehdotus merkitsee lisätehtäviä työsuojeleviranomaisille ja lisää näiden resurssitarvetta lähinnä ajopiirturin lukulaitteistojen hankkimiseksi ja tarkastajien kouluttamiseksi. Työsuojeleviranomaisten resurssitarpeen lisäys voidaan kuitenkin arvioida pienemmäksi kuin yritystar kastusten poliisille aiheuttama lisäresurssien tarve on.

## 3. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenneministeriössä virkatyönä yhteistyössä sisäasiainministeriön ja työministeriön kanssa. Esitysehdotuksesta ovat

antaneet lausunnon oikeusministeriö ja ulkoasiainministeriö. Lausunnoissa puollettiin esityksen antamista vähäisin muutoksin, jotka on otettu huomioon esitystä valmisteltaessa.

Valvonnan uudelleen järjestämisestä on neuvoteltu Auto- ja kuljetusalan työntekijäliiton AKT:n ja Autoliikenteen työnantajaliiton kanssa.

## 4. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Ehdotettu laki ei liity Suomen jäsenyyteen Euroopan unionissa. Laki on tarkoitus saattaa voimaan samanaikaisesti kuin Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 8 §:n kumoamista koskeva lakiehdotus. Tällainen hallituksen esitys tullaan antamaan lähiaikoina ja sen tarkoituksena on poistaa mainitusta laista muuhun lainsäädäntöön paremmin sopivat säännökset.

## 5. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan samanaikaisesti kuin Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 8 §:n kumoamista koskeva lakiehdotus. Voimaantulosta säädettäisiin asetuksella.

Edellä esityn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/81) 94 a §:n otsikko ja 1 momentti ja 94 b §,

sellaisina kuin ne ovat 18 päivänä kesäkuuta 1993 annetussa laissa (1567/93), sekä lisätään lakiin uusi 47 a §, 94 a §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa 18 päivänä kesäkuuta 1993 annetussa laissa, uusi 3 momentti sekä lakiin uusi 105 a § seuraavasti:

#### 47 a §

##### *Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö*

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 osalta noudatetaan Suomessa myös, mitä mainitun asetuksen 5 artiklan 5 kohdassa, 6 artiklan 1 kohdan viidennessä alakohdassa ja 7 artiklan 3 kohdassa säädetään. Neuvoston asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta Suomessa säädetään asetuksella. Neuvoston asetuksen 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksista päättää liikenneministeriö, joka voi antaa tarvittaessa määräyksiä poikkeusten myöntämisestä.

#### 94 a §

##### *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonta*

Ajoneuvon kuljettajan, omistajan tai haltijan on vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle tai työsuojelutarkastajalle hallussaan oleva ajopiirurin levy tai sen jäljennös taikka ajopäiväkirja.

Edellä 47 a §:ssä mainitun neuvoston asetuk-

sen noudattamista valvovat poliisi ja työsuojeluviranomaiset. Valvonnan täytäntöönpanosta säädetään asetuksella.

#### 94 b §

##### *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinot*

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty 105 a §:ssä tarkoitettu rikkomus, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (450/87) tarkoitettua kotietsinnän ajoneuvossa taikka ajopiirurin levyjen tai ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa levyn tai ajopäiväkirjan löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 5 luvun 1 §:n 1 momentissa säädetään.

Jos on perusteltua syytä epäillä, että kuljettaja on rikkonut 47 a §:ssä mainitun neuvoston asetuksen ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä, poliisi voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tauko tai lepoaika on pidetty.

#### 105 a §

##### *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen*

Kuljettaja, joka tahallaan tai törkeästi huo-

limattomuudesta rikkoo 47 a §:ssä mainitun neuvoston asetuksen ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevia säännöksiä, sekä työnantaja tai tämän edustaja, joka rikkoo asetuksen 5, 10, 14 tai 15 artiklaa, on tuomittava *tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta* sak-

koon. Kuljettajaa ei kuitenkaan tuomita rangaistukseen teosta, jonka syynä on työnantajan tai tämän edustajan tekemä rikkomus.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Helsingissä 13 päivänä tammikuuta 1995

**Tasavallan Presidentti**  
**MARTTI AHTISAARI**

Liikenneministeri *Ole Norrback*

## Laki

### tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/81) 94 a §:n otsikko ja 1 momentti ja 94 b §, sellaisina kuin ne ovat 18 päivänä kesäkuuta 1993 annetussa laissa (1567/93), sekä lisätään lakiin uusi 47 a §, 94 a §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa 18 päivänä kesäkuuta 1993 annetussa laissa, uusi 3 momentti sekä lakiin uusi 105 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

**Laki Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja sopimuksen soveltamisesta (1504/93)**

8 §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 osalta *johon viitataan ETA-sopimuksen liitteessä XIII*, sovelletaan Suomessa myös, mitä mainitun asetuksen 5 artiklan 5 kohdassa ja 7 artiklan 3 kohdassa säädetään. Asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta Suomeen säädetään asetuksella. Asetuksen 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksista päättää liikenneministeriö, joka voi antaa tarvittaessa määräyksiä poikkeusten myöntämisestä.

#### Tieliikennelaki

94 a §

*Ajopiirturin käytön valvonta*

Ajoneuvon kuljettajan, omistajan tai haltijan on vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle hallussaan oleva ajopiirturin levy tai sen jäljennös.

47 a §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö*

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 osalta *noudatetaan* Suomessa myös, mitä mainitun asetuksen 5 artiklan 5 kohdassa, 6 artiklan 1 kohdan viidennessä alakohdassa ja 7 artiklan 3 kohdassa säädetään. *Neuvoston* asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta Suomessa säädetään asetuksella. *Neuvoston* asetuksen 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksista päättää liikenneministeriö, joka voi antaa tarvittaessa määräyksiä poikkeusten myöntämisestä.

94 a §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonta*

Ajoneuvon kuljettajan, omistajan tai haltijan on vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle tai työsuojelutarkastajalle hallussaan oleva ajopiirturin levy tai sen jäljennös *taikka ajopäiväkirja*.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

**Laki Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja sopimuksen soveltamisesta**

8 §

Edellä 1 momentissa mainitun neuvoston asetuksen noudattamista valvoo poliisi, *minkä lisäksi sitä 5 artiklan osalta valvovat myös työsuojeluviranomaiset.*

Edellä 47 a §:ssä mainitun neuvoston asetuksen noudattamista *valvovat poliisi ja työsuojeluviranomaiset. Valvonnan täytäntöönpanosta säädetään asetuksella.*

**Tieliikennelaki**

94 b §

*Ajopiirturin levyjen etsintä*

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty *Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain (1504/93) 8 §:ssä* tarkoitettu rikkomus, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (450/87) tarkoitettua kotietsinnän ajoneuvossa taikka ajopiirturin levyjen tai ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa levyn tai ajopäiväkirjan löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 5 luvun 1 §:n 1 momentissa säädetään.

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että on tehty *105 a §:ssä* tarkoitettu rikkomus, poliisi voi toimittaa pakkokeinolaissa (450/87) tarkoitettua kotietsinnän ajoneuvossa taikka ajopiirturin levyjen tai ajopäiväkirjan todennäköisessä säilytyspaikassa levyn tai ajopäiväkirjan löytämiseksi sen estämättä, mitä pakkokeinolain 5 luvun 1 §:n 1 momentissa säädetään.

*Jos on perusteltua syytä epäillä, että kuljettaja on rikkonut 47 a §:ssä mainitun neuvoston asetuksen ajoaikoja, taukoja tai lepoaikoja koskevia säännöksiä, poliisi voi estää kuljettajaa jatkamasta ajoa, kunnes säädetty tauko tai lepoaika on pidetty.*

**Laki Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen eräiden määräysten hyväksymisestä ja sopimuksen soveltamisesta**

8 §

Kuljettaja, joka rikkoo 1 momentissa mainitun neuvoston asetuksen ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevia säännöksiä, sekä työnantaja tai tämän edustaja, joka rikkoo asetuksen 10 artiklaa, on tuomittava *ajoaikarikkomuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi.

105 a §

*Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen*

Kuljettaja, joka *tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta* rikkoo 47 a §:ssä mainitun neuvoston asetuksen ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevia säännöksiä, sekä työnantaja tai tämän edustaja, joka *tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta* rikkoo asetuksen 5, 10, 14 tai 15 artiklaa, on tuomittava *tieliikenteen*



*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*sosiaalilainsäädännön rikkomisesta sakkoon. Kuljettajaa ei kuitenkaan tuomita rangaistukseen teosta, jonka syynä on työnantajan tai tämän edustajan tekemä rikkomus.*

*Työnantajaa tai tämän edustajaa, joka rikkoo 1 momentissa mainitun neuvoston asetuksen 5 artiklaa, rangaistaan niin kuin nuorten työntekijöiden suojelusta annetun lain (669/67) 24 §:ssä säädetään.*

*Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.*

