

LUONNOS

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä sekä tieliikennelain 105 a §:n muuttamisesta

Esityksen pääasiallinen sisältö

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä. Ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön maantieliikenteen työaikadirektiivin itsenäisiä kuljettajia koskevat määräykset. Direktiivi täydentää EU:n ajo- ja lepoaika-asetusta, mutta asetuksen määräyksillä olisi edelleen etusija direktiivin säännöksiin nähden.

Ehdotetussa laissa säädettäisiin yrittäjäkuljettajien viikoittaisesta enimmäistyöajasta, tauoista ja yötyöstä tieliikenteessä. Laki mahdollistaisi poikkeamisen enimmäistyöajasta ja yötyöstä teknisestä tai työn järjestelyyn liittyvästä syystä. Lakia sovellettaisiin ajo- ja lepoaika-asetuksen ja AETR-sopimuksen mukaisiin kuljetustoiminnan harjoittajiin, kun kysymys on pääasiallisesta kuljetustoiminnasta tavara- ja henkilöliikenteessä. Laissa säädettäisiin myös yrittäjäkuljettajan työaikakirjanpitovelvollisuudesta ja sen säilyttämisvelvollisuudesta. Lain valvonta kuuluisi työsuojeluviranomaiselle. Tieliikennelakiin lisättäisiin rangaistussäännös lain rikkomisesta.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu.

1 Johdanto

Esityksen tarkoituksena on panna täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston 11 päivänä maaliskuuta 2001 antama direktiivi maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä (2002/15/EY; jäljempänä *maantieliikenteen työaikadirektiivi*) itsenäisten kuljettajien (jäljempänä *yrittäjäkuljettajien*) osalta. Direktiivi julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 23.3.2002 (EUVL 23.3.2002, L 80/25).

2 Nykytila

2.1 EU:n lainsäädäntö ja sen tausta

Tausta

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä hyväksyttiin 11.3.2002 (KOM(2008) 650 lopullinen). Direktiiviä sovelletaan päätoimisesti tieliikenteessä henkilöitä tai tavaroita kuljettaviin työntekijöihin sekä 23.3.2009 lähtien myös yrittäjäkuljettajiin.

Maantieliikenteen työaikadirektiivin valmisteluvaiheessa Suomi vastusti yrittäjäkuljettajien sisällyttämistä direktiivin soveltamisalan piiriin. Suomen ehdotuksesta direktiivin 2 artiklan 3 kohtaan tehtiin määräys, jonka mukaan EU:n komission tuli viimeistään kaksi vuotta ennen direktiivin yrittäjäkuljettajiin soveltamisen alkamista tehdä kertomus Euroopan parlamentilla ja neuvostolle siitä, miten itsenäisten kuljettajien jättäminen soveltamisalan ulkopuolelle vaikuttaisi liikenneturvallisuuteen, kilpailun edellytyksiin, ammattikunnan rakenteeseen sekä sosiaalisiin näkökohtiin. Kunkin jäsenvaltion liikenteen toimialan rakenteeseen ja maantieliikenneammatin työympäristöön liittyvät olosuhteet oli otettava arvioinnissa myös huomioon.

Heti maantieliikenteen työaikadirektiivin säätämisen jälkeen vuonna 2002 Suomi ja Espanja nostivat kanteen Euroopan parlamenttia ja neuvostoa vastaan unionin tuomioistuimessa (asiat C-184/02 ja C-223/02). Ne katsoivat direktiivin olleen EU-oikeuden vastainen. Suomi esitti tuomioistuimessa muun muassa, että unionin perustamissopimukset eivät olisi antaneet valtuutta yrittäjien työaikarajoituksiin. Tuomioistuin kuitenkin hylkäsi kanteet ja direktiivin säännökset pysyivät muuttumattomina.

Komissio julkaisi keväällä 2007 kertomuksen (KOM(2007) 266 lopullinen), jossa se esitti näkemyksensä, ettei tieliikenteen työaikamääräyksiä olisi tullut ulottaa yrittäjäkuljettajiin. Syyksi komissio ilmoitti muun muassa sen, että uusien ja aiempaa kireämpien tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 561/2006 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta mukaan (jäljempänä *ajo- ja lepokaika-asetuksessa*) määriteltyjen ajoaikasäädösten noudattamisen valvonta olisi liikenneturvallisuuden kannalta tärkeämpää, koska osassa jäsenvaltioita työaikojen valvonta ei ollut tehokasta. Kertomuksessa kiinnitettiin huomiota myös siihen, että työajan rajoittaminen johtaisi yrittäjien stressin lisääntymiseen, koska yrittäjä tietäisi työntekeensä tarvittavan, mutta ei saisi sitä kuitenkaan tehdä. Stressi on yhtäläinen väsymystä lisäävä tekijä kuin varsinainen työn tekeminen. Sen sijaan niin sanottujen valeyrittäjien osalta, eli henkilöiden, jotka tosiasialla tekevät työtä toisen lukuun, työaikarajoitukset olisivat olleet mahdollisia.

Komissio teki 15.10.2008 uuden ehdotuksen maantieliikenteen työaikadirektiivin muuttamisesta (KOM(2008) 650 lopullinen). Komissio esitti, että yrittäjäkuljettajat jätettäisiin direktiivin soveltamisen ulkopuolelle. Sen lisäksi komissio esitti yötyön määritelmän muuttamista niin, että yötyötä olisi ollut neljän tunnin sijaan yli kaksi tuntia yöaikana tehty työ, sekä työajan valvontaa parantavia säädöksiä. Sekä valtioneuvosto että eduskunta kannattivat komission muutosehdotusta.

EU:n liikenneneuvoston maaliikenneryhmä käsitteli komission ehdotuksen ja se saavutti asiassa yleisnäkemyksen. Myös yleisnäkemyksen mukaan yrittäjäkuljettajat olisi tullut jättää direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Näkemyksen johtolauseessa kuitenkin todettiin, että jäsenvaltioilla olisi ollut mahdollisuus soveltaa työaikasääntelyä myös yrittäjäkuljettajiin. Komission olisi tullut direktiivin neljän vuoden voimassaolon jälkeen tehdä vaikutusarvio yrittäjäkuljettajien jättämisestä direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle.

Euroopan parlamentin työllisyys- ja sosiaalivaliokunta hylkäsi 23.2.2009 äänestyksessään komission ehdotuksen, jolla itsenäiset yrittäjäkuljettajat olisi jätetty työaikarajoitusten ulkopuolelle. Myös Euroopan parlamentti äänesti täysistunnossaan 16.6.2010 komission tekemää direktiiviehdotusta vastaan, minkä seurauksena komissio veti direktiivin muutosesityksensä pois. Näin ollen Suomen on tullut soveltaa maantieliikenteen työaikadirektiiviä yrittäjäkuljettajiin 23.3.2009 lukien.

Suomen lisäksi useat muut EU:n jäsenvaltiot (esimerkiksi Portugali, Malta, Ranska, Itävalta, Tšekki, Espanja, Tanska ja Ruotsi) eivät olleet sisällyttäneet maantieliikenteen työaikadirektiiviä kansalliseen lainsäädäntönsä määräaikaan mennessä.

Komissio antoi Suomelle 28.10.2011 virallisen huomautuksen täytäntöönpanon laiminlyönnin johdosta (asia No 2011/2181). Komission mukaan Suomi ei ollut saattanut direktiivin säännöksiä asianmukaisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä siltä osin kuin direktiiviä tulee soveltaa itsenäisiin kuljetusyrittäjiin. Komissio lausui, että Suomi ei ollut täyttänyt direktiivin 2 artiklan 1 kohdan, 3–7 artiklan ja 11 artiklan edellyttämiä velvoitteitaan itsenäisiä kuljetusyrittäjiä koskevilta osin.

Suomi ilmoitti vastauksessaan komission viralliseen huomautukseen joulukuussa 2011, että täytäntöönpanolainsäädäntöä varten perustetaan työryhmä ja hallituksen esitys asiassa saatettaisiin eduskunnan käsiteltäväksi vuoden 2012 aikana. Lisäksi Suomi ilmoitti, että komissiolle raportoidaan säännöllisin väliajoin lainsäädännön valmistelun etenemisestä.

Edellä mainitusta Suomen vastauksesta huolimatta, komissio osoitti 26.4.2012 päivätyn perustellun lausunnon Suomelle, koska se ei ollut ilmoittanut toimenpiteistä maantieliikenteen työaikadirektiivin saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Maantieliikenteen työaikadirektiivin sisältö

Maantieliikenteen työaikadirektiivin soveltamisalaan kuuluvat kaikki tieliikenteen alalla työskentelevät liikkuvat työntekijät, myös itsenäisinä kuljettajina toimivat, jotka ovat ajo- ja lepoaika-asetuksen ja AETR-sopimuksen piirissä. Direktiivi täydentää asetuksen 561/2006 säännöksiä (aikaisemmin asetuksen (ETY) N:o 3820/85) sekä AETR-sopimuksen määräyksiä, joilla on etusija direktiivin säännöksiin nähden.

Yrittäjäkuljettajiin sovelletaan maantieliikenteen työaikadirektiivin säännöksiä, jotka koskevat viikoittaista enimmäistyöaikaa, taukoja ja yötyötä. Direktiivin mukaan viikoittaisesta enimmäistyöajasta ja yötyöstä on myös mahdollista poiketa. Lisäksi direktiivissä on säännökset

työaikakirjanpidosta, seuraamuksista sekä säännös oikeudesta antaa direktiiviä edullisempia kansallisia säännöksiä ja määräyksiä.

Maantieliikenteen työaikadirektiivin säännökset, jotka ehdotuksella on tarkoitus panna täytäntöön, ovat sen 2.1, 3—7 ja 11 artikkelit. Direktiivin 2.1 artiklassa todetaan direktiivin soveltuvan itsenäisiin kuljettajiin 23.3.2009 lähtien. Direktiivin 3 artiklassa vahvistetaan muun muassa työajan ja itsenäisen kuljettajan määritelmät ja 4 artiklassa vahvistetaan viikoittainen enimmäistyöaika. Tauoista, lepoajoista ja yötyöstä säädetään direktiivin 5—7 artikloissa. Direktiivin 11 artikla edellyttää tehokkaiden, oikeasuhtaisten ja varoittavien seuraamusten asettamisen tilanteisiin, joissa direktiivin nojalla annettuja kansallisia säännöksiä rikotaan.

2.2 Työaikasääntely työsuhteisten kuljettajien osalta

Yleistä

Moottoriajoneuvon kuljettajan työaika määräytyy työaikalain (605/1996), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta mukaan. Lisäksi alan yleissitovissa työehtosopimuksissa on tarkempia määräyksiä työntekijöiden työajasta.

Suomessa maantieliikenteen työaikadirektiivi on pantu työntekijöiden osalta täytäntöön työaikalalla (605/1996) ja alaa koskevilla yleissitovilla työehtosopimuksilla (kuorma-autoalan työehtosopimuksella, linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksella sekä säiliöauto- ja öljytuotealaa sekä niihin liittyviä toimintoja koskevalla työehtosopimuksella). Asiaa koskeva täytäntöönpanoilmoitus on tehty komissiolle 10.3.2005.

Työsopimuslain (55/2001) 1 §:n 1 momentin mukaan lakia sovelletaan sopimukseen (työsopimukseen), jolla työntekijä henkilökohtaisesti sitoutuu tekemään työtä työnantajan lukuun tämän johdon ja valvonnan alaisena palkkaa tai muuta vastiketta vastaan. Työsuhteen olemassaolo edellyttää kaikkien työsuhteen tunnusmerkkien täyttymistä: sopimusta, työntekijän sitoutumista tekemään sovittu työ henkilökohtaisesti, työn tekemistä, vastikkeellisuutta sekä työnantajan direktio-oikeutta.

Yrittäjäkuljettajat eivät kuulu työsopimuslain, eivätkä siten muun työlainsäädännön (esimerkiksi työaika- ja vuosilomalain) ja työehtosopimusten soveltamisalan piiriin.

Työaikalakia sovelletaan kaikkiin työsuhteisiin moottoriajoneuvon kuljettajiin. Työaikalain lisäksi työsuhteisiin moottoriajoneuvon kuljettajiin sovelletaan ajo- ja lepoaika-asetuksen säännöksiä. Ajo- ja lepoaika-asetusta sovelletaan myös yrittäjäkuljettajiin. Ajo- ja lepoaika-asetuksen pääpiirteet on kuvattu tarkemmin luvussa 2.3.

Työaikalain 8 §:ssä säännellään autonkuljettajan kokonaistyöaika siitä riippumatta, onko kysymys ajosta vai varsinaiseen työtehtävään liittyvästä muusta työstä, kuten esimerkiksi auton purkaus- ja lastaustyöstä. Ajo- ja lepoaika-asetuksessa taas on säädetty ajoajan enimmäispituudet. Säännöksiä rinnakkain sovellettaessa on tärkeää ottaa huomioon säädösten erilaiset tarkoituserät.

Moottoriajoneuvoa kuljettavat työntekijä työaika voidaan järjestää työaikalain 7 §:n mukaan jaksotyöksi. Alaa koskevissa työehtosopimuksissa määritelty säännöllinen työaika on 80 tuntia kahden viikon jaksoissa.

Työaikalain 28 §:n 3 momentin mukaan moottoriajoneuvon kuljettajalle on jokaista viiden tunnin 30 minuutin pituista työjaksoa kohti annettava vähintään 30 minuutin mittainen tauko yhdessä tai kahdessa jaksossa. Alaa koskevilla työehtosopimuksissa on vastaava määräys.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen tai AETR-sopimuksessa tarkoitetun ajoajan tauot on järjestettävä asetuksen tai sopimuksen mukaisesti. Kuljettajan tulee soveltaa ensin osuvaa taukoa ja tauot voivat olla myös päällekkäisiä.

Maantiiliikenteen työaikadirektiivi mahdollistaa direktiivissä määritellystä enimmäistyöajasta sekä yötyöstä poikkeamisen. Suomessa työmarkkinaosapuolet ovat sopineet poikkeuksista alaa koskevilla yleissitovilla työehtosopimuksissa muun muassa maanteiden yöllisten runkokuljetusten mahdollistamiseksi.

Työntekijöiden työaikakirjanpito

Työaikalaisissa säädetään työntekijöiden työaikakirjanpidon säilyttämisvelvollisuudesta sekä siitä, että työsuojeluviranomaiselle on pyydettyä toimitettava jäljennös työaikakirjanpidosta ja työvuoroluettelosta. Työnantajan on säilytettävä työntekijöiden työaikakirjanpito vähintään työaikalaisissa säädetyn kanteajan päättymiseen asti eli kaksi vuotta sen kalenterivuoden päättymisestä, jolloin oikeus saatavaan syntyi.

Työaikalain 37 §:n 1 momentin mukaan työnantajan on kirjattava tehdyt työtunnit ja niistä suoritettavat korvaukset työntekijöittäin. Kirjanpitoon on merkittävä joko säännöllisen työajan työtunnit, lisä-, yli-, hätä- ja sunnuntaityötunnit sekä niistä suoritettavat korvaukset tai kaikki tehdyt työtunnit, samoin kuin erikseen yli-, hätä- ja sunnuntaityötunnit sekä niistä suoritettavat korotusosat. Jos työntekijän kanssa on tehty työaikalain 39 §:n 2 tai 3 momentissa tarkoitettu sopimus, on luetteloon merkittävä arvioitu lisä-, yli- ja sunnuntaityön määrä kuukaudessa. Tätä varten työnantaja tarvitsee tarkan selvityksen palveluksessaan olevan autonkuljettajan työpäivästä.

Työaikakirjanpitoon merkinnät voidaan viedä ajopiirturimerkintöjen tai ajopäiväkirjamerkintöjen perusteella.

Rangaistavuus

Työaikalain 42 §:n mukaan työnantaja tai tämän edustaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo työaikalain tai sen nojalla annettuja muita kuin maksuvelvollisuutta, sopimista, oikeustoimen muotoa, työaikakirjanpitoa tai nähtävänäpitoa koskevia säännöksiä tai määräyksiä, on tuomittava *työaika-rikkomuksesta* sakkoon. Työaika-rikkomuksesta tuomitaan myös moottoriajoneuvon kuljettaja, joka jättää tekemättä säädettyt merkinnät ajopäiväkirjaan tai ei pidä ajopäiväkirjaa mukanaan ajon aikana.

Työnantajan ja tämän edustajien välinen rikosoikeudellinen vastuu määräytyy rikoslain 47 luvun 7 §:ssä säädettyjen perusteiden mukaan. Rangaistus työaikalain 37 §:n 1 momentissa tarkoitettua työaikakirjanpitoa koskevasta laiminlyönnistä tai väärinkäytöksestä sekä sellaisesta työaika-rikkomuksesta, joka on tehty työsuojeluviranomaiselta saadusta kehotuksesta, määräyksestä tai kiellosta huolimatta, säädetään rikoslain 47 luvun 2 §:ssä.

Rikoslain 47 luvun 2 §:ssä säädetään *työaika-suojelurikoksesta*. Työnantaja tai tämän edustaja, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta 1) työntekijän vahingoksi laiminlyö työaika- tai vuosilomakirjanpidon, pitää sitä väärin, muuttaa, kätkee tai hävittää sen taikka tekee sen

mahdottomaksi lukea tai 2) menettelee työaika- tai vuosilomalainsäädännössä rangaistavaksi säädetyllä tavalla työsuojeluviranomaiselta saadusta kehotuksesta, määräyksestä tai kiellosta huolimatta, on tuomittava työaikasuojelurikoksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Työaikasääntelyn valvonta

Työaikalain noudattamista valvovat työsuojeluviranomaiset. Työsuhdeasioita koskevia tarkastuksia tehdään työpaikoilla tai työnantajan käyttämässä tilitoimistossa sekä toimitettuihin asiakirjoihin perehtymällä. Yleisiä valvontatoimenpiteitä ovat työaikakirjanpidon jäljennöksen pyytäminen työnantajalta ja ohjeiden antaminen kirjanpidon pohjalta. Näiden menettelyiden sijasta voidaan tehdä työaikalain noudattamista koskeva tarkastus, jonka perusteella työnantajalle voidaan antaa ohjausta.

2.3. Ajo- ja lepoaikasääntelyn pääpiirteet

Autonkuljettajien — sekä työntekijöiden että yrittäjäkuljettajan — ajo- ja lepoaikoja koskevat määräykset ovat yhdenmukaiset EU:ssa ja Euroopan talousalueella. Niistä säädetään kattavasti ajo- ja lepoaika-asetuksessa.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen tavoitteena on parantaa sen soveltamisalaan kuuluvien kuljettajien sosiaalisia oloja sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Tavoitteet on toteutettu asetuksessa pääasiassa säännöksillä, jotka koskevat vuorokautista enimmäisajoaika, viikoittaista enimmäisajoaika ja kahden peräkkäisen viikon aikana kertyvää enimmäisajoaika sekä lepoaikoja.

Asetusta sovelletaan lähtökohtaisesti yleisillä teillä tapahtuvaan a) *tavaraliikenteeseen*, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa (perävaunu tai puoliperävaunu mukaan lukien) on yli 3,5 tonnia tai b) *henkilöliikenteeseen*, jossa käytettävät ajoneuvot on rakennettu tai pysyvästi mukautettu yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen, kuljettaja mukaan luettuna.

Ajo- ja lepoaika-asetusta ei sovelleta yleisillä teillä silloin, kun kyseessä on yleisen tien suora ylitys, jos tällainen ajo liittyy työhön, jota tehdään pääsääntöisesti yleisen tien ulkopuolella. Yhden ajovuorokauden aikana yleisellä tiellä ajatut muut kuin kyseessä olevat ajot edellyttävät siten muun muassa viikkolevon, vuorokausilevon, sekä ylittäessään yhteensä 4,5 tuntia, taukojen pitämisen kyseisen vuorokauden osalta. Asetusta sovelletaan myös ajoneuvoyhdistelmiin, joissa vetoauto on henkilöauto, mutta yhdistelmän kokonaismassa ylittää 3,5 tonnia, sekä tyhjänä ajamiseen. Sitä ei sovelleta erikoisajoneuvoihin, joita ei ole tarkoitettu tavara tai henkilöiden kuljettamiseen, esimerkiksi sellaisiin nosturiautoihin tai betonin pumppausautoihin, joissa ei kuljeteta tavaraa.

Edellä mainituista pääsäännöistä on säädetty sekä kaikkia jäsenvaltioita että jäsenvaltiokohtaisia koskevia poikkeuksia. Kaikkia jäsenvaltioita koskevista poikkeuksista säädetään edellä kerrotulla tavalla ajo- ja lepoaika-asetuksen 3 artiklassa ja Suomessa sallituista poikkeuksista ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 7 §:ssä.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 6 artiklan mukaan kuljettajan vuorokautinen ajoaika saa olla enintään yhdeksän tuntia. Sitä voidaan pidentää kahdesti viikon aikana enintään 10 tuntiin. Vuorokautinen ajoaika on kahden vuorokautisen lepoajan ja vuorokautisen ja viikoittaiseen lepoajan välinen ajoaika. Viikoittainen ajoaika saa asetuksen mukaan olla enintään 56 tuntia ja kahden peräkkäisen viikon yhteenlaskettu ajoaika enintään 90 tuntia. Viikko on määritelty alkavaksi maanantaina kello 00.00 ja päättyväksi seuraavana sunnuntaina kello 24.00.

Pääsäännön mukaan kuljettajan ajoaikaa on kaikki se aika, jonka ajoneuvo liikkuu liikenteessä. Sitä eivät esimerkiksi ole tiellä tai muualla tapahtuvat tauot tai odotusajat, kuorman purkaminen tai lastaus tai korjaus- ja huoltoajat.

Tauoista on säädetty ajo- ja lepoaika-asetuksen 7 artiklassa. Kuljettajan on pidettävä neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen vähintään 45 minuutin tauko, jollei hänen vuorokausi- tai viikkoleponsa ole alkamassa.

Tauko on mahdollista pitää kahdessa osassa, jolloin ensimmäisen pitää olla vähintään 15 minuutin ja toisen vähintään 30 minuutin mittainen. Toinen osa on sijoitettava siten, että yhteenlaskettu ajoaika ei ylitä neljää ja puolta tuntia ennen tauon toisen osan alkamista. Yhdessä tai kahdessa osassa pidetyn ja vähintään 45 minuutin tauon jälkeen alkaa uusi taukolaskenta eikä aikaisempia ajo- ja taukoaikoja oteta huomioon.

Kuljettajalle määrätty tauko on tarkoitettu lepäämiseen ja tästä syystä muun työn tekeminen on taukojen aikana kielletty. Monimiehitystilanteessa tauon voi pitää liikkuvassa ajoneuvossa.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 8 artiklan mukaan vuorokausilevon tulee olla yhdenjaksoinen ja vähintään 11 tuntia jokaista 24 tunnin jaksoa kohden. Työhönsidonnaisuusaika eli yhteenlaskettu ajoaika, muu työaika, odotusaika ja tauot voivat olla enintään 13 tuntia.

Vuorokausilevon voi kahden viikoittaisen lepoajan välillä lyhentää enintään kolme kertaa vähintään 9 tunnin (lyhennetty lepoaika) mittaiseksi. Työhönsidonnaisuusaika voi olla tällöin enintään 15 tuntia. Ellei vuorokausilepoa ole lyhennetty, se voidaan jakaa pidettäväksi enintään kahtena erillisenä jaksoneu, joista ensimmäisen tulee olla vähintään 3 tuntia ja jälkimmäisen vähintään 9 tuntia. Työn alkaessa vuorokausilevon jälkeen alkaa uusi 24 tunnin jakso.

Monimiehitystilanteessa eli tilanteessa, jolloin ajoneuvossa on samanaikaisesti kaksi tai useampia kuljettajia, tarkastelujakso on 30 tuntia. Tällöin kuljettajilla on oltava vähintään 9 tunnin mittainen yhtäjaksoinen lepoaika ja työhönsidonnaisuusaika voi olla enintään 21 tuntia.

Esimerkiksi kaksoismiehitystilanteessa, jossa molemmat kuljettajat ovat velvollisia lähtemään samalla ajoneuvolla, ei toisen kuljettajan tarvitse olla mukana ensimmäisen tunnin aikana. Ajoneuvo voi kahden kuljettajan toimesta liikkua yhtäjaksoisesti enintään 20 tuntia, koska molemmilla kuljettajilla voi olla ajoa enintään 10 tuntia, koska tauot voi viettää liikkuvassa ajoneuvossa. Vuorokausilevon viettäminen liikkuvassa ajoneuvossa ei ole mahdollista.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 8 artiklassa säädetään myös viikkolevosta, jonka tulee olla yhdenjaksoinen ja vähintään 45 tunnin mittainen. Sen tulee alkaa viimeistään kuuden, 24 tunnin mittaisen jakson kuluttua edellisen viikoittaisen lepoajan päättymisestä. Viikkolepo on mahdollista lyhentää vähintään 24 tuntiin kerran peräkkäisen kahden viikon aikana. Jokainen lepoajan lyhennys on kuitenkin korvattava lyhennystä vastaavalla yhtäjaksoisella lepoajalla ennen kyisestä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua, muun ja vähintään 9 tunnin mittaisen lepoajan yhteydessä.

Kahden peräkkäisen viikon aikana kuljettajan on pidettävä a) joko kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa (vähintään 45 tuntia) tai b) yksi säännöllinen lepoaika ja yksi lyhennetty lepoaika (vähintään 24 tuntia).

Asetuksen 9 artiklan mukaan vuorokausilepo on mahdollista keskeyttää tilanteessa, jossa kuljettaja seuraa lautalla tai junassa kuljetettavaa ajoneuvoa ja pitää säännöllisen vuorokautisen, vähintään 11

tunnin mittaisen lepoajan. Kyseinen lepoaika on mahdollista keskeyttää enintään kaksi kertaa muun toiminnan vuoksi, joka voi kestää enintään yhden tunnin. Tällaisena säännöllisenä vuorokautisena lepoaikana kuljettajalla on oltava käytettävissään vuode.

Siten 11 tunnin mittaisen vuorokausilevon tai jaetun vuorokausilevon (3 + 9) tuntia, voi keskeyttää tilanteessa, jossa mennään lautalle tai junaan, tai poistutaan niistä. Keskeytykset voivat kestää yhteensä enintään yhden tunnin. Jaetussa vuorokausilevossa keskeytysten määrä, joita voi olla enintään kaksi, koskevat koko vuorokautista lepoaikaa, ei erikseen kumpaakin osaa kahtena jaksona pidetystä säännöllisestä vuorokautisesta lepoajasta. Keskeytyksiin käytetty aika ei voi missään olosuhteissa lyhentää lepoaikaa.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 4 ja 6 artikloissa säädetään lisäksi, että työ- tai virkasuhteessa kuljetusalalla tai sen ulkopuolella tehty työ ei ole mahdollinen asetuksessa tarkoitetun vähimmäisvuorokausi- tai vähimmäisviikkolevon aikana. Yksityisyrittäminen ja muu itselle tehty työ on mahdollinen vähimmäisvuorokausi- tai vähimmäisviikkolevon aikana.

Asetuksen 4 artikla velvoittaa kuljettajaa, joka on useamman kuin yhden kuljetusyrityksen tai muun yrityksen palveluksessa tai käytettävissä, toimittamaan kullekin kuljetusyritykselle kirjallisesti riittävät tiedot kaikesta muista yrityksissä työ- ja virkasuhteessa tekemästään työstä. Kuljettajan on oma-aloitteisesti annettava tiedot työnantajalle.

Ajo- ja lepoaika-aikojen tallentamisesta ja siihen käytettävistä laitteista säädetään tieliikenteen valvontalaitteista annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 sekä tieliikennelain (267/1981) 6 a luvussa. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta säädetään tieliikennelain 105 a §:ssä.

Suomessa ajo- ja lepoaikoja valvovat poliisi ja työsuojeluviranomaiset. Kuljettajien ajo- ja lepoaikaa koskevien määräysten noudattamista valvotaan sekä tiellä että yritysten tiloissa suoritettavissa tarkastuksissa. Vuoden 2007 alusta lähtien poliisin ja työsuojelun vastuualueiden työnjakoa tarkennettiin niin, että poliisi valvoo kuljettajia tiellä ja työsuojelun vastuualueiden tarkastajat keskittyvät yritysten tiloissa tehtävään valvontaan.

2.4. Itsenäisten kuljettajien työaikasääntely Ruotsissa

Ruotsissa maantieliikenteen työaikadirektiivi on pantu täytäntöön säätämällä laki työajasta tietyn tieliikennetyön yhteydessä. (Lag om arbetstid vid visst vägtransportarbete; 2005:395). Itsenäiset kuljettajat sisällytettiin lain soveltamisalaan lain muutoksella, joka tuli Ruotsissa voimaan 1.6.2012 lukien (SFS 2012:229).

Laissa itsenäisellä kuljettajalla tarkoitetaan ensinnäkin henkilöä, jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen maantieliikenteessä omaan lukuunsa tai toisen lukuun. Toiseksi itsenäinen kuljettaja on henkilö, joka voi työskennellä omaan lukuunsa, mutta joka ei työskentele työnantajan lukuun. Hänellä on myös vapaus järjestellä toimintaansa, ja hänen tulonsa ovat suoraan riippuvaisia saadusta liikevoitosta. Hänellä on lisäksi vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden itsenäisten kuljettajien kanssa yllä kauppasuhteita useisiin asiakkaisiin.

Laissa tarkoitetaan työntekijän yhteenlasketulla työajalla hänen tekemiensä lain soveltamisalaan kuuluvien työtuntien summaa siitä riippumatta, onko työ tehty yhdelle tai useammalle työnantajalle. Vastaavalla tavalla itsenäisen kuljettajan työaika on työtuntien summa, joka ei ole riippuvainen

siitä, onko työ tehty yhdelle tai useammalle asiakkaalle. Itsenäisten kuljettajien työajaksi ei lasketa yleistä hallinnollista työtä, joka ei ole suoranaudessa yhteydessä kyseiseen kuljetukseen.

Laissa säädetään myös enimmäistyöajasta. Työntekijän yhteenlaskettu työaika saa olla keskimäärin enintään 48 tuntia viikossa enintään neljän kuukauden laskentajakson aikana. Sama rajoitus koskee itsenäisiä kuljettajia. Yhteenlaskettu työaika ei kuitenkaan saa viikon aikana ylittää 60 tuntia, lukuun ottamatta ajo- ja lepoaika-asetuksen 8 artiklan 6 kohdan a alakohdassa tai AETR-sopimuksen 8 artiklan 6 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja tilanteita. Yhteenlasketun työajan laskentajaksoa voidaan pidentää työehtosopimuksin enintään kuuteen kuukauteen.

Lain mukaan kuljettajan työaika ei saa edellä mainitun jakson aikana ylittää kymmentä tuntia, jos 24 tunnin jaksoon kuuluu yötyötä, joka alkaa ajo- ja lepoaika-asetuksen 8 tai 9 artiklassa, AETR-sopimuksen 8 artiklassa tai (Ruotsin) työaikalain (1982:673) 13 tai 14 §:ssä tarkoitetun levon päättyessä. Yötyöhön liittyvästä työajan rajoituksesta voidaan poiketa tilapäisesti, jos sen syynä on erityinen olosuhde, jota työnantaja tai itsenäinen ammatinharjoittaja ei ole voinut ennakoida.

Lain mukaan työntekijä tai itsenäinen ammatinharjoittaja ei myöskään saa tehdä yhdenjaksoisesti työtä kuutta tuntia pidempään ilman taukoa. Tauon on oltava vähintään 30 minuuttia, jos työaika on kuudesta yhdeksään tuntia. Jos työaika on yli yhdeksän tuntia, tauon on oltava vähintään 45 minuuttia. Tauon voi jakaa useaan jaksoon, joista kunkin on oltava vähintään 15 minuutin mittainen. Laissa säädetään myös kirjanpitovelvollisuudesta.

Työnantajan tai itsenäisen kuljettajan on pidettävä kirjaa kaikesta lain piiriin kuuluvasta työajasta. Työnantajan tai itsenäisen kuljettajan on säilytettävä kirjanpito vähintään kaksi vuotta työn tekemisajankohdan jälkeen.

Ruotsin Kuljetushallitus (Transportstyrelse) voi myöntää poikkeusluvan itsenäisen kuljettajan yhteenlaskettuun työaikaan ja yötyöhön, edellyttäen, että siihen on erityinen syy. Hallitus tai hallituksen määräämä viranomainen voi myös antaa itsenäisiä kuljettajia koskevia poikkeusmääräyksiä yhteenlasketusta työajasta ja yötyöstä. Valtuutus on lisätty lakiin kilpailutilanteen tasapainottamiseksi itsenäisten kuljettajien ja työntekijöiden välillä.

Kuljetushallitus valvoo lain noudattamisesta ja sillä on oikeus saada työnantajalta tai itsenäiseltä kuljettajalta valvontaa varten tarvitsemansa tiedot ja asiakirjat, sekä oikeus päästä työpaikoille. Itsenäinen kuljettaja voidaan tuomita maksamaan sakkoja, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta järjestää työnsä niin, että työaika ylittää lain säännösten salliman määrän. Sakkoja voidaan myös tuomita, jos itsenäinen kuljettaja ei pidä lain mukaisia taukoja tai työaikakirjanpitoa taikka hän antaa vääriä tietoja Kuljetushallitukselle.

3 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annettu laki. Lailla pantaisiin täytäntöön maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2002/15/EY) velvoitteet säädöksessä tarkoitettujen yrittäjäkuljettajien osalta. Uusi laki olisi toissijainen EU:n ajo- ja lepoaikasääntelylle, mutta joiltain osin se täydentäisi sitä.

Lain tavoitteena olisi tieliikenteessä toimivien yrittäjäkuljettajien turvallisuuden ja terveyden suojeleminen, tieliikenteen turvallisuuden parantaminen sekä kuljetustoiminnan kilpailutilanteen vääristymisen estäminen. Sen soveltamisalaan kuuluisivat yrittäjäkuljettajat, jotka osallistuvat ajo-

ja lepoaika-asetuksen tai AETR-sopimuksen soveltamisaloissa tarkoitetun tieliikenteessä tapahtuvan kuljetustoiminnan harjoittamiseen.

Laissa säädettäisiin yrittäjäkuljettajien työajasta ja työajan sisällöstä: viikoittaisesta enimmäistyöajasta, tauoista sekä yötyöstä. Sen lisäksi säädettäisiin mahdollisuudesta poiketa yrittäjäkuljettajan yhteenlasketusta työajasta ja yötyöstä teknisestä tai työn järjestelyyn liittyvästä syystä.

Yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetussa laissa olisi myös säännös yrittäjäkuljettajan velvollisuudesta pitää työajastaan kirjaa sekä kahden vuoden kirjanpidon säilytysvelvoite. Säännös olisi välttämätön lain valvonnan kannalta.

Lain noudattamista säädettäisiin valvomaan työsuojeluviranomainen. Työsuojeluviranomaisen toimivaltuuksien osalta viitattaisiin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetun lakiin (44/2006).

Laki sisältäisi sakonuhkaisen rangaistussäännöksen, jonka mukaan rangaistus lain rikkomisesta syyksiluettaisiin tieliikennelain 105 a §:n 1 momentissa säädetyn tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomistunnusmerkistön mukaisesti. Viittaussäännös estäisi yrittäjäkuljettajan rankaiseminen samasta ajoaikaan tai työaikaan liittyvästä laiminlyönnistä kahteen eri kertaa kertaan.

Viittaussäännös edellyttäisi tieliikennelain 105 a §:n 2 momenttiin 3 kohdan muuttamista niin, että rangaistavaksi säädettäisiin 1) yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 3 §:ssä säädetyn viikoittaisen enimmäistyöajan ylittäminen, 2) 5 §:ssä säädetystä yötyöstä annettujen määräysten rikkominen 3) 7 §:ssä säädettyjen taukojen laiminlyöminen, sekä 4) 4, 6 ja 8 §:ssä säädetyn kirjanpitovelvoitteen ja kirjanpidon säilytysvelvoitteen laiminlyöminen.

Valtioneuvostolle annettaisiin myös mahdollisuus antaa tarkempia määräyksiä lain soveltamisesta ja direktiivin täytäntöönpanosta.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Työaikadirektiivin kustannusvaikutus kuljetusalalle

Tilastokeskuksen mukaan Suomessa on noin 9000 kuljetusyritystä. Näistä noin 80 % on sellaisia, joilla on käytössään 1–3 autoa. Maantieliikenteen työaikadirektiivin täytäntöön paneminen tulee rajoittamaan näiden pienten yritysten toimintaa, koska näissä yrityksissä yrittäjän työpanos operatiivisessa toiminnassa on merkittävä. Ehdotettu laki vaikuttaisi noin 7200 kuljetusyrittäjän toimintaan.

Yrittäjäkuljettajien työajan rajoittaminen keskimäärin 48 tuntiin viikossa edellyttäisi lisätyövoiman palkkaamistarpeen yrityksiin. Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen mukaan vuosina 2008 – 2011 kuljetus- ja varastointialan yrittäjistä keskimäärin 28 % teki 50–59 tuntista työviikkoa ja 28 % yli 60 tuntista työviikkoa.

Suomen Logistiikka ja Kuljetus ry:n (jäljempänä SKAL) arvion mukaan 50–59 tuntia viikossa työtä tekevien yrittäjien olisi ostettava ulkopuolista työtä keskimäärin 6,5 tuntia viikossa, mikäli yrittäjien työaika rajoitetaan 48 tuntiin. Yli 60 tuntista työviikkoa tekevien yrittäjillä olisi tarve

ulkopuoliseen työhön noin 17 tuntia viikossa, jos yrittäjien keskityöajaksi arvioidaan 65 tuntia viikossa.

SKAL on arvioinut työtunnin keskimääräiseksi kustannukseksi noin 28 euroa tunnissa seuraavan laskelman mukaan:

- Kuorma-autonkuljettajan keskimääräinen tuntipalkka (4/2011) sisältäen yli- ja sunnuntaityökorvaukset 15,51 €/h
- Välilliset palkkakulut 68 %
- Yrittäjäriski + katetuottovaatimus kuljettajan työpanoksesta

Vaihtoehtoisesti 28 euroa tunnissa voidaan pitää kuluna sille ostopalvelulle, jota jouduttaisiin hankkimaan korvaamaan aiemmin itse tehtyä työtä.

Yrittäjille, jotka tekevät 50–59 tuntista työviikkoa (28 %, noin 2000 yrittäjää), kustannusvaikutus olisi vuodessa noin 18,9 miljoonaa euroa ($6,5 \text{ h} \times 28 \text{ €/h} \times 52 \text{ vko} \times 2\,000 \text{ yrittäjä}$).

Yrittäjille, jotka tekevät yli 60 tuntista työviikkoa (28 %, noin 2000 yrittäjää), kustannusvaikutus olisi vuodessa noin 49,5 miljoonaa euroa ($17 \text{ h} \times 28 \text{ €/h} \times 52 \text{ vko} \times 2\,000 \text{ yrittäjä}$).

EU:n pyrkimyksestä vähentää yrittäjien hallinnollisia kuluja huolimatta kuorma-autoyrittäjille maantieliikenteen työaikadirektiivin kustannusvaikutus olisi yhteensä noin 68,4 miljoonaa euroa vuodessa.

Linja-autoliiton mukaan Suomessa on alalle myönnetty noin 1300 joukkoliikennelupaa. Linja-autoliiton jäsenyrityksistä noin 85 % on kooltaan alle 20 auton yrityksiä. Liiton arvion mukaan tämän kokoisissa yrityksissä yrittäjän työpanos on merkittävä myös operatiivisessa toiminnassa. Myös suuremmissa yrityksissä omistajien panos autojen kuljettamisessa ja muussa kuljettamiseen välittömästi liittyvässä tehtävässä on merkittävä. Liiton ulkopuolisista yrityksistä suurin osa on pieniä muutaman linja-auton yrityksiä.

Ehdotettu laki tulisi Linja-autoliiton mukaan vaikuttamaan noin 1100 yrityksen toimintaan.

Linja-autonkuljettajan keskiansio lisineen ja yli- ja sunnuntaikorotuksin on noin 15,85 euroa tunnissa (tilanne 4/2011). Välilliset palkkakustannukset, yrittäjäriski sekä katetuottovaatimus huomioon ottaen keskimääräiseksi kuljettajan työtunnin kustannukseksi muodostuu 29 euroa.

Yrittäjille, jotka tekevät 50–59 tuntista työviikkoa (28 %, noin 300 yrittäjää) kustannusvaikutus olisi vuodessa noin 2,9 miljoonaa euroa ($6,5 \text{ h} \times 29 \text{ €/h} \times 52 \text{ vko} \times 300 \text{ yrittäjä}$). Yrittäjille, jotka tekevät yli 60 tuntista työviikkoa (28 %, noin 300 yrittäjää) kustannusvaikutus olisi vuodessa noin 7,7 miljoonaa euroa ($17 \text{ h} \times 29 \text{ €/h} \times 52 \text{ vko} \times 300 \text{ yrittäjä}$).

Linja-autoliiton mukaan maantieliikenteen työaikadirektiivin kustannusvaikutus olisi linja-autoyrittäjille yhteensä noin 10,6 miljoonaa euroa vuodessa.

Edellä mainitun lisääntyneen työn ostotarpeen lisäksi yrittäjien työajan rajoituksella voisi olla muitakin kuljetusmarkkinavaikutuksia. Tällaisia voisivat olla esimerkiksi kalustotarpeen lisääntyminen, yrityskoon muuttuminen, alan houkuttelevuuden pieneneminen sekä alihankinnan lisääntyminen. Työaikakirjanpidon pitäminen ja sen säilyttäminen olisivat keskeisiä hallinnollista taakkaa yrittäjäkuljettajalle aiheuttavia velvoitteita. Esityksessä ei ole arvioitu näitä vaikutuksia.

4.2 Organisatoriset vaikutukset

Ehdotetun lain valvonta kuuluisi työsuojeluviranomaiselle. Lain soveltamisalaan kuuluvia yrittäjäkuljettajia on arviolta noin 7200. Valvonnassa noudatettaisiin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetun lain (44/2006) säännöksiä. Työsuojeluviranomainen valvoo jo nykyisellään ajo- ja lepoaikasäännösten noudattamista myös yrittäjäkuljettajien osalta.

Työntekijäkuljettajien työaikalain noudattamista valvotaan osana viranomaisaloitteista työpaikkavalvontaa. Valvonnassa varmistetaan lainmukaisen työaikakirjanpidon olemassaolo ja sisältö niissä tarkastuksissa, joissa se valvonnan luonne huomioon ottaen on mahdollista ja tarkoituksenmukaista. Valvontaa toteutetaan lisäksi suunnattuna työaikavalvontana esimerkiksi valvontahankkeina. Valvonta kohdennetaan eri toimialoille vuosittaisen sosiaali- ja terveysministeriön tulossuhteiden ja alueellisesti laadittujen valvontasuunnitelmien perusteella.

Myös yrittäjäkuljettajien työaikalain valvonta olisi tarkoitus toimeenpanna edellä kuvattujen periaatteiden mukaisesti.

Työsuojeluviranomaisten valvottavaksi säädettyjen lakien ja asetusten määrä on kasvanut jatkuvasti. Aluehallintovirastojen työsuojelun vastuualueilla työskentelee kuljetusalan valvontatehtävissä 25 tarkastajaa, joiden tehtävät lisääntyisivät jossakin määrin ehdotetun lain myötä. Suurimalla osalla tarkastajista on myös muita tehtäviä. Maantieliikenteen työaikadirektiivissä ei ole asetettu vähimmäistarkastuslukumääriä siten kuin ajo- ja lepoaika-asetuksessa on tehty. Käytännössä yrittäjäkuljettajien työaikakirjanpidon valvonnasta voitaisiin huolehtia samalla kertaa, kun työpaikkatarkastuksella valvotaan työntekijöidenkin työaikakirjanpidon lainmukaisuus. Sellaisten yrittäjäkuljettajien, joiden palveluksessa ei ole työsuhteisia kuljettajia, työaikakirjanpito voitaisiin pyytää tarkastettavaksi työsuojeluviranomaisen toimipaikalle vastaavalla tavalla kuin ajo- ja lepoaikatietojenkin osalta menetellään. Ehdotetulla lailla ei ole merkittäviä organisatorisia vaikutuksia työsuojeluviranomaisten toimintaan.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriön sekä työ- ja elinkeinoministeriön asettamassa työryhmässä, jossa on ollut näiden ministeriöiden lisäksi edustus sisäasiainministeriöstä, sosiaali- ja terveysministeriöstä, Liikenteen turvallisuusvirastosta, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta, Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitosta, Autoliikenteen Työnantajaliitosta, Elinkeinoelämän Keskusliitosta, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestöstä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:stä.

Esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta, Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitosta, Autoliikenteen Työnantajaliitosta, Elinkeinoelämän Keskusliitolta, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestöltä, Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:ltä, STTK ry:ltä, Akava ry:ltä, Suomen Yrittäjät ry:ltä, Linja Autoliitolta, Paikallisiikenneliitolta sekä Taksiliitolta.

6 Ahvenanmaan asema

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaalla on lainsäädäntövalta tieliikenteeseen kuuluvissa asioissa. Sen lisäksi lain 18 §:n 22 kohdan mukaan Ahvenanmaalla on lainsäädäntövalta elinkeinotoiminta-asioissa.

Ehdotettu lainsäädäntö koskee elinkeinotoimintana harjoitettavaa tieliikenteen tavara- ja henkilöliikennettä ja se kuuluu Ahvenanmaan lainsäädäntövallan piiriin.

Yksityiskohtaiset perustelut

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki yrittäjäkuljettajan työajasta tieliikenteessä

1 §. Lain tarkoitus ja soveltamisala. Lain alkuun ehdotetaan otettavaksi lain tarkoitusta ja soveltamisalaa koskevat säännökset. Ehdotuksen 1 §:ssä korostettaisiin lain tarkoituksena olevan tieliikenteessä toimivien yrittäjäkuljettajien turvallisuuden ja terveyden suojeleminen, maantieliikenteen turvallisuuden parantaminen sekä kilpailutilanteen vääristymisen estäminen. Edellä mainittujen tarkoitusprien toteutumiseksi laki asettaisi yrittäjäkuljettajien tieliikenteessä tekemälle työajalle ja osittain työn sisällölle reunaehdot. Yrittäjäkuljettajia sitoisivat uuden sääntelyn myötä lähtökohtaisesti samat velvoitteet kuin työntekijäkuljettajilla tieliikenteen työaikadirektiivin mukaisesti tällä hetkellä on. Lailla myös parannettaisiin tieliikennealalla noudatettavien työaikojen seuranta- ja valvontakäytäntöjä sekä edistettäisiin parempia työskentelytapoja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lakia sovellettaisiin yrittäjäkuljettajiin, jotka osallistuvat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 (*ajo- ja lepoaika-asetuksessa*) tai kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (SopS 66/1999; *AETR-sopimuksen*) soveltamisaloissa tarkoitettua tieliikenteessä tapahtuvan kuljetustoiminnan harjoittamiseen. Lain soveltamisala olisi yhdenmukainen maantieliikenteen työaikadirektiivin johdannon 6 kohdassa määritellyn soveltamisalan kanssa. Laki olisi kuitenkin toissijainen EU:n ajo- ja lepoaikasääntelyn kannalta.

Lain soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät yrittäjäkuljettajat, jotka eivät kuulu ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalan piiriin. Ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat myöntää kansallisia poikkeuksia asetuksen soveltamisesta. Suomessa poikkeuksista on säädetty ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksen 7 §:ssä. Kansalliset poikkeukset eivät ole ongelmallisia liikenneturvallisuuden kannalta eikä niiden ole todettu vääristäneen kuljetusalan kilpailua.

2 §. Määritelmät. Pykälän 1 kohdassa olisi maininta ajo- ja lepoaika-asetuksesta, jolla tarkoitetaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006.

Pykälän 2 kohdassa olisi maininta AETR-sopimuksesta, jolla tarkoitetaan kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (SopS 66/1999) sellaisena kuin se on muutettuna 27 — 29 päivänä lokakuuta 2004 sekä 29 ja 30 päivänä lokakuuta 2008 (SopS 64/2010).

Pykälän 3 kohdassa olisi yrittäjäkuljettajan määritelmä. Yrittäjäkuljettaja olisi henkilö, joka ei olisi työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana olisi matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 tai asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 tarkoitettulla tavalla yhteisön liikenneluvan tai kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa (693/2006) taikka joukkoliikennelaissa (869/2009) säädetyn liikenneluvan nojalla.

Ehdotetulla lailla voisi olla vaikutusta liikenneluvan ulkopuolella toimivien yrittäjäkuljettajien kannalta. Heidän asemansa voisi hallinnollisen rasisutusten kannalta olla ehdotetun lain

soveltamisalaan kuuluvia yrittäjiä parempi. Tästä syystä johtuen olisi välttämätöntä seurata kuljetusmarkkinoiden kilpailutilanteen kehittymistä liikennelupamenettelyihin liittyvien lainsäädäntöhankkeiden yhteydessä.

Käsite ”yrittäjäkuljettaja” on valittu ehdotukseen paremman informaatioarvon vuoksi, koska tieliikenteen työaikadirektiivissä käytetystä ”itsenäinen kuljettaja” käsitteestä ei ilmene, mikä tieliikenteen kuljettajaryhmä lain soveltamisalaan tosiasiaassa kuuluu.

Pykälän 3 kohdassa olisi myös maantieliikenteen työaikadirektiiviin 3 artiklan e-kohdassa säädetty ja esityksen soveltamisalaa tarkentava luettelo, jonka kaikkien kohtien olisi täytyttävä, jotta kyseessä olisi laissa tarkoitettu yrittäjäkuljettaja. Kohdan mukaan yrittäjäkuljettaja olisi henkilö,

- joka työskentelee omaan lukuunsa,
- jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa,
- jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta ja
- jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyrittäjien kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin.

Pykälän 4 kohdassa määriteltäisiin lain soveltamisalaan kuuluva työaika. Työajalla tarkoitettaisiin yrittäjäkuljettajan työn aloittamisen ja lopettamisen välistä, tieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa, jolloin yrittäjäkuljettaja on työpaikallaan asiakkaan käytettävissä, ja jolloin hän tekee muita tehtäviä tai toimintoja kuin yleistä hallinnollista työtä, joka ei ole suoranaudessa yhteydessä käsillä olevaan kuljetustehtävään. Säännöksessä tarkoitettuja työaikaan kuuluvia tehtäviä olisivat esimerkiksi

- ajoneuvon ajaminen, lastaus ja purkaminen,
- matkustajien auttaminen ajoneuvoon nousemisessa tai siitä poistumisessa,
- puhdistustyö ja tekninen huolto sekä
- muut tehtävät, joilla pyritään varmistamaan ajoneuvon, lastauksen ja matkustajien turvallisuus tai täyttämään erityisesti kyseiseen kuljetukseen liittyvät oikeudelliset velvoitteet, mukaan lukien lastauksen ja purkamisen valvonta sekä poliisi-, tulli-, maahantulo- ja muiden viranomaisten edellyttämien hallinnollisten muodollisuuksien täyttäminen. Yrittäjäkuljettajan työaikaan ei sen sijaan olisi kirjanpidon tekeminen, kuljetusten suunnittelu ja laskutus tai muu vastaava työ, joka ei kuuluisi kyseiseen kuljetukseen.

Pykälän 5 kohdassa olisi tarpeellista määritellä tieliikenteen työaikadirektiivin 4 artiklan b-kohdan täytäntöön panemiseksi yhteenlaskettu työaika. Kaikki yrittäjäkuljettajan tekemä työaika olisi laskettava yhteen, vaikka työ jakautuisi osiin tai olisi tehty yhdelle tai useammalle asiakkaalle.

Pykälän 6 kohdassa työpaikalla tarkoitettaisiin

- sen yrityksen pääasiallisen toimipaikan sijaintipaikkaa, jonka omistaja yrittäjäkuljettaja on,
- ajoneuvoa, jota yrittäjäkuljettaja käyttää työtehtävää tehdessään sekä
- muuta paikkaa, jossa harjoitetaan kuljetuksiin liittyvää toimintaa.

Pykälän 7 kohdassa viikolla tarkoitettaisiin ajanjaksoa, joka alkaa maanantaina kello 00.00 ja päättyy kello 24.00 seuraavana sunnuntaina.

Pykälän 8 kohdassa määriteltäisiin yöaika, jolla tarkoitettaisiin kello 01.00 ja 05.00 välistä aikaa.

3 §. Viikoittainen enimmäistyöaika. Pykälässä yrittäjäkuljettajan työajaksi määriteltäisiin maantieliikenteen työaikadirektiivin 4 artiklan a-kohdassa säädetyllä tavalla enintään 48 tuntia viikossa enintään neljän kuukauden laskentajakson aikana. Yhteenlaskettu työaika ei kuitenkaan saisi viikon aikana ylittää 60 tuntia.

Kyseiseen kuljetukseen liittymätön työ, esimerkiksi yrittäjäkuljettajan tekemä kirjanpito- ja markkinointityö sekä kuljetusten suunnittelu ja laskutus, eivät kuuluisi viikoittaiseen työaikaan, eikä yhteenlaskentaperiaatteen piiriin.

4 §. Poikkeukset viikoittaisesta enimmäistyöajasta ja tasoittumisjaksosta. Pykälässä säädettäisiin mahdollisuudesta tehdä poikkeus viikoittaiseen 60 tunnin enimmäistyöaikaan sekä neljän kuukauden tasoitusjaksoon. Yrittäjäkuljettaja valitsisi itse noudattamansa tasoittumisjakson vuoden alussa tai muusta sopivasta ajankohdasta lähtien. Tasoittumisjakso voisi olla enimmillään kuusi kuukautta. Poikkeaminen olisi mahdollinen maantieliikenteen työaikadirektiivin 8 artiklassa säädettyllä tavalla teknisestä tai työn järjestelyyn liittyvästä syystä.

Valvonnan mahdollistamiseksi pykälän 2 momentissa yrittäjäkuljettaja velvoitettaisiin merkitsemään poikkeukset ja niiden perustelut työaikakirjanpitoonsa.

5 §. Yötyö. Pykälässä määriteltäisiin yrittäjäkuljettajan tekemä yötyö ja yötyön suhde kokonaistyöaikaan. Pykälän mukaan yrittäjäkuljettajan työaika ei saisi ylittää kymmentä tuntia, jos 24 tunnin jaksoon kuuluisi yötyötä, joka alkaisi ajo- ja lepoaika-asetuksen 8 tai 9 artiklassa tai AETR-sopimuksen 8 artiklassa tarkoitetun levon päättyessä. Yötyötä olisi kello 01.00 ja kello 05.00 välillä tehty työ.

Yrittäjäkuljettajien tekemää yötyötä olisi tarpeellista rajoittaa, koska ihmisen elimistö on yöllä herkempi ympäristön häiriötekijöille ja tietyille raskaille työjärjestelyille. Yötyöjaksot voivat lisäksi olla haitallisia yrittäjäkuljettajien terveydelle ja vaarantaa heidän turvallisuutensa sekä liikenneturvallisuuden. Suomessa tavarakuljetusten runkokuljetukset tapahtuvat kuitenkin pääosin työaikaan vähäisemmän liikenteen vuoksi, jolla on tärkeä merkitys liikenneturvallisuuden kannalta.

6 §. Poikkeus yötyöstä. Pykälässä säädettäisiin yötyöhön liittyvästä poikkeuksesta. Yrittäjäkuljettaja voisi poiketa yötyöhön liittyvästä rajoituksesta arvioitavissa olevien teknisten tai työn järjestelyyn liittyvien syiden vuoksi. Myös yötyöstä tehtävä poikkeus olisi merkittävä perusteluineen työaikakirjanpitoon.

7 §. Tauot. Pykälässä säädettäisiin tieliikenteen työaikadirektiivin 5 artiklassa säädettyllä tavalla, että yrittäjäkuljettaja ei saisi pääsäännön mukaan työskennellä ilman taukoa kuutta tuntia pidempään. Jos työaika kuitenkin olisi kuudesta yhdeksään tuntia, tauon olisi oltava vähintään 30 minuuttia, ja vähintään 45 minuuttia, jos työaika olisi yli yhdeksän tuntia. Tauon voisi jakaa useaan, vähintään 15 minuutin jaksoon.

Pykälän 2 momentissa olisi viittaus ajo- ja lepoaika-asetuksen 7 artiklaan ja AETR-sopimuksen 7 artiklaan. Yrittäjäkuljettajan ajoajan tauot olisi järjestettävä asetuksen tai sopimuksen mukaisesti ja ne laskettaisiin tauoiksi tieliikenteen työaikadirektiivissä säädettyllä tavalla myös tämän lain mukaan.

8 §. Työaikakirjanpito. Pykälässä säädettäisiin yrittäjäkuljettajien velvollisuudesta pitää työajastaan ja tauoistaan kirjaa sekä kirjanpidon kahden vuoden säilytysaikavelvoite työn tekemisajankohdasta lähtien. Kirjanpitovelvoite ja säilytysaikavelvoite koskisivat kaikkea ehdotetussa laissa tarkoitettua työaikaa. Myös ehdotetun lain 4 §:ssä ja 6 §:ssä mainitut tekniset tai työn järjestelyyn liittyvät poikkeukset olisi kirjattava. Työaikakirjanpitovaatimus kattaisi myös muille toimeksiantajille tehdyn työajan.

Maantieliikenteen työaikadirektiivin 9 artiklassa säädetty kirjanpitovelvoite on säädetty työntekijän ja työnantajan välistä suhdetta silmällä pitäen. Artiklan sanamuoto velvoittaa pitämään kirjaa ainoastaan työntekijän työajasta ja kirjanpitovelvoite on osoitettu työnantajalle. Jotta direktiivin tarkoitus saavutettaisiin ja yrittäjäkuljettajien työajan valvonta olisi mahdollista, olisi välttämätöntä, että kirjanpitovelvoite ulotettaisiin myös yrittäjäkuljettajiin.

Yrittäjäkuljettajien tulisi itse pitää kirjaa tehdyistä työtunneistaan sekä tauoistaan ja säilyttää työaikakirjanpitoa sopivalla tavalla kaksi vuotta. Yrittäjäkuljettajien työaikakirjanpito olisi työntekijöiden työaikakirjanpitoa yksinkertaisempaa, koska heidän kohdallaan ei tehtäisi eroa yli-, lisä- tai sunnuntaityön osalta.

Työaikakirjanpidossa olisi lisäksi oleellista, että kaikki tarvittavat tiedot merkitään selvästi ja ne on helposti luettavissa ilman erillisiä laskutoimituksia. Luettelosta olisi voitava todeta, että lain säännöksiä on noudatettu.

9 §. Valvonta. Pykälässä säädettäisiin lakia valvovaksi viranomaiseksi työsuojeluviranomainen. Työsuojeluviranomaisen toimivallasta lain valvonnassa olisi viittaussäännös työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annettuun lakiin (44/2006). Laissa on tarkat ja täsmälliset säännökset työsuojeluviranomaisen ja tarkastajan toimivaltuuksista ja velvollisuuksista sekä toimivallan käytöstä työaikojen valvonnassa. Työsuojeluviranomaisella olisi valvonnan toteuttamiseksi ja valvonnan edellyttämässä laajuudessa oikeus muun muassa päästä yrittäjäkuljettajan työpaikalle sekä saada työaikakirjanpito nähtäväkseen.

10 §. Rangaistussäännös. Pykälässä viitattaisiin tieliikennelain 105 a §:ssä säädettyyn tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisen tunnusmerkistöön. Viittaussäännöksellä estettäisiin yrittäjäkuljettajan rankaiseminen samasta kuljetuksesta sekä ajoaikaan tai työaikaan liittyvästä laiminlyönnistä kahteen eri kertaa kertaan. Viittaussäännös edellyttäisi tieliikennelain 105 a §:n 2 momenttiin uuden 3 kohdan, jossa rangaistavaksi säädettäisiin 1) yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 3 §:ssä säädetyn viikoittaisen enimmäistyöajan ylittäminen, 2) 4 §:ssä säädettyjen taukojen laiminlyöminen, 3) 5 §:ssä säädetystä yötyöstä annettujen määräysten rikkomisen sekä 4) 6 §:ssä säädetyn kirjanpitovelvoitteen ja kirjanpidon säilytysvelvoitteen laiminlyöminen.

Rangaistussäännöksellä pantaisiin täytäntöön maantieliikenteen työaikadirektiivin 11 artiklan vaatimus tehokkaasta, oikeasuhtaisesta ja varoittavasta seuraamuksesta sekä seuraamusjärjestelmästä. Taloudellisen seuraamuksen sisältävä rangaistussäännös toimisi riittävän ennalta estävästi ammattiliikenteen tieliikenteelle aiheuttamia vaaroja torjuttaessa. Sääntelyllä suojeltaisiin liikenneturvallisuuden taustalla vaikuttavia perusoikeuksia — henkeä, terveyttä ja omaisuusintressejä. Olemassa oleva tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisen tunnusmerkistö on jo nykyisellään rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta asianmukainen. Myös ehdotettu uusi sääntely olisi tarkkarajaista ja täsmällistä.

11 §. Tarkemmat määräykset. Pykälässä säädettäisiin valtioneuvoston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä lain soveltamisesta ja direktiivin täytäntöönpanosta.

12 §. Voimaantulo. Pykälässä ehdotetaan laki tulevaksi voimaan päivänä kuuta 2012.

1.2. Tieliikennelaki

105 a §. *Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen.* Pykälään lisättäisiin 2 momentin uusi 3)-kohta, jonka mukaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomittaisiin myös yrittäjäkuljettaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta,

- ylittäisi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain (/) 3 §:ssä säädetyn työajan enimmäismäärän,
- rikkoisi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 5 §:ssä säädettyjä yötyöstä annettuja määräyksiä,
- laiminlöisi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 7 §:ssä säädetyn velvoitteen taukojen pitämisestä, taikka
- laiminlöisi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 4, 6 tai 8 §:ssä säädettyä kirjanpitovelvoitetta tai kirjanpidon säilytysvelvoitetta.

Ehdotettu sakonuhkainen rangaistussäännös oli tehokas, suhteellisuus- ja laillisuusperiaatteen mukainen sekä tarkkarajainen. Se ennalta estäisi riittävällä tavalla yrittäjäkuljettajien työajasta annetussa laissa asetettujen velvoitteiden laiminlyömisin. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön maantieliikenteen työaikadirektiivin 11 artiklan vaatimukset.

2. Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Suomen perustuslain 18 §:n mukaan jokaisella on lain mukaan oikeus hankkia toimeentulonsa valitsemallaan elinkeinolla. Tämän elinkeinovapauden keskeistä sisältöä on se, että elinkeinoharjoittaja voi vapaasti määritellä toimintaansa käyttämänsä ajan. Toisin sanoen suomalaisille yrittäjille ei ole määrätty enimmäistyöaikaa tai työajan käyttöä rajoittavia ehtoja, esimerkiksi taukoja tai yötyön rajoituksia. Työaikarajoitukset ovat perinteisesti kohdistuneet vain työntekijöihin heidän suojelemisekseen työn aiheuttamilta rasituksilta.

Elinkeinovapaus ei kuitenkaan ole rajoittamaton oikeus. Kuten perusoikeusuudistusta koskevassa hallituksen esityksessä (HE 309/1993 vp) todetaan, lakiin elinkeinon harjoittamisen oikeudesta (122/1919) ja muihin säädöksiin sisältyy runsaasti elinkeinon harjoittamisen vapauden rajoituksia. Näistä rajoituksista on pidetty valtiosääntöoikeudellisesti ongelmallisimpana elinkeinon harjoittamisen luvanvaraisuutta. Eduskunnan perustuslakivaliokunta on usein joutunut arvioimaan, ovatko elinkeinolainsäädännön uudistamista koskevat hallituksen esitykset sopusoinnussa perustuslaissa turvatun elinkeinovapauden kanssa. Useimmiten on ollut kyse siitä, missä määrin elinkeinon harjoittamisen luvanvaraisuus on sopusoinnussa elinkeinovapauden kanssa tai muista elinkeinotoiminnan harjoittamiseen kohdistuvista rajoituksista. Ylimalkaan koko perusoikeusjärjestelmän kannalta voidaan pitää ongelmallisena, jos oikeus käyttää perusoikeutta riippuu viranomaisen ennakolta antamasta luvasta. Perusoikeusjärjestelmä kannalta on helpompaa, jos julkiselle vallalle annetaan mahdollisuus jälkivalvonnan keinoin puuttua elinkeinotoiminnassa ilmenneisiin väärinkäytöksiin ja epäkohtiin.

Tässä hallituksen esityksessä esitetään yrittäjäkuljettajien työajan rajoittamista. Vastaavaa rajoitusta ei ole millään Suomessa toimivalla elinkeinoharjoittajaryhmälle. Elinkeinoharjoittajan työajan rajoituksia perustellaan esityksessä tieliikenteessä toimivien kuljettajien turvallisuuden ja terveyden suojelemisella, tieliikenteen turvallisuuden parantamisella sekä kilpailutilanteen vääristymisen estämisellä. Näiden tavoitteiden toteutumiseksi laki asettaisi yrittäjäkuljettajien tieliikenteessä tekemälle työajalle — osittain myös työn sisällölle — reunaehdot. Uuden sääntelyn myötä yrittäjäkuljettajia sitoisivat lähtökohtaisesti samat velvoitteet kuin työntekijäkuljettajilla jo nyt on maantieliikenteen työaikadirektiivin perusteella. Lailla olisi myös tarkoitus parantaa

tieliikennealalla noudatettavien työaikojen seuranta- ja valvontakäytäntöjä sekä edistää parempia työskentelytapoja.

Tieliikenteen kuljetustehtävissä toimivan elinkeinonharjoittajien tieliikenteessä työhön käyttämää aikaa on *välillisesti* jo melko pitkään rajoitettu ajo- ja lepoaikasääntelyllä sekä EU:ssa että kansainvälisessä toimintaympäristössä. Rajoitukset on tehty eri liikennemuotojen välisen kilpailun edellytysten yhdenmukaistamiseksi sekä erityisesti työolojen ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Rajoitukset kohdistuvat samalla tavalla sekä elinkeinonharjoittajina kuljetustoimintaa harjoittaviin että työntekijöihin. Tällaiset EU-lainsäädännössä asetetut elinkeinotoiminnan harjoittamiseen vain välillisesti kohdistuvat rajoitukset ovat olleet sopusoinnussa perusoikeuksien rajoituksilta edellytettävien lailla säätämisen vaatimuksen, täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden, rajoitusperusteen hyväksyttävyyden, suhteellisuuden, ydinalueen koskemattomuuden vaatimuksen, oikeusturvavaatimuksen sekä ihmisoikeusvelvoitteiden vaatimuksen osalta.

Tässä esityksessä ehdotettava yrittäjäkuljettajiin kohdistuvat työajan rajoitukset ovat jännityksessä perustuslain 18 §:ssä säädetyn elinkeinonharjoittamisvapauden kanssa. Jännite voi olla olemassa myös perustuslain 6 §:ssä säädetyn yhdenvertaisuusperiaatteen kannalta. Esitettävillä työaikarajoituksilla ei kuitenkaan puututtaisi kuljetustoimintaa harjoittavien yrittäjien elinkeinovapauden ytimeen ja yrittäjäkuljettajalle olisi edelleen laaja mahdollisuus harjoittaa elinkeinoaan.

Vaikka yrittäjäkuljettajan viikoittaista enimmäistyöaikaa rajoitettaisiin, mahdollisuus harjoittaa kuljetusyritystoimintaa ei rajoittuisi myöskään merkittävästi, koska työaikamäärittelyn ulkopuolelle jäisivät edelleen esimerkiksi yritystoimintaan kuuluvat, yksittäistä kuljetukseen kuulumattomat hallinnolliset työt. Laissa esitettävät rajoitukset ovat myös tarkkarajaisia ja ne perustuvat EU:n sääntelyyn. Rajoituksia on pidettävä hyväksyttävinä sääntelyllä tavoiteltaviin tarkoituksiin nähden ja tässä yhteydessä liikenneturvallisuuden merkitys korostuu. Rajoitukset olisivat myös suhteellisuusperiaatteen mukaiset ja ne velvoittaisivat pääsäännön mukaan samalla tavalla sekä yrittäjiä että työntekijöitä. Ehdotettu sääntely ei olisi ongelmallinen kansainvälisten ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta.

Hallitus kuitenkin toivoo eduskunnan harkitsevan, olisiko lakiehdotuksista hankittava perustuslakivaliokunnan lausunto, koska yrittäjäkuljettajille asetettavat työaikarajoitukset ovat laatuaan ensimmäiset Suomessa.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus ja soveltamisala

Tämän lain tarkoituksena on tieliikenteessä toimivien yrittäjäkuljettajien turvallisuuden ja terveyden suojeleminen sekä maantieliikenteen turvallisuuden parantaminen ja kilpailutilanteen vääristymisen estäminen.

Tätä lakia sovelletaan yrittäjäkuljettajiin, jotka osallistuvat ajo- ja lepoaika-asetuksessa tai AETR-sopimuksen soveltamisalassa tarkoitetun tieliikenteessä tapahtuvan kuljetustoiminnan harjoittamiseen.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säädöksissä tarkoitetaan:

- 1) *ajo- ja lepoaika-asetuksella* tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006;
- 2) *AETR- sopimuksella* kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehtyä eurooppalaista sopimusta (SopS 66/1999) sellaisena kuin se on muutettuna 27 — 29 päivänä lokakuuta 2004 sekä 29 ja 30 päivänä lokakuuta 2008 (SopS 64/2010);
- 3) *yrittäjäkuljettajalla* henkilöä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 tai asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 tarkoitetulla tavalla yhteisön liikenneluvan tai kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa (693/2006) taikka joukkoliikennelaissa (869/2009) säädetyn liikenneluvan nojalla, ja
 - joka työskentelee omaan lukuunsa,
 - jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa,
 - jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta, ja
 - jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyrittäjien kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin;
- 4) *työajalla* yrittäjäkuljettajan työn aloittamisen ja lopettamisen välistä tieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa, jolloin yrittäjäkuljettaja on työpaikallaan asiakkaan käytettävissä, ja tekee muita tehtäviä tai toimintoja kuin yleistä hallinnollista työtä, joka ei ole suoranaيسissa yhteydessä käsillä olevaan kuljetustehtävään;
- 5) *yhteenlasketulla työajalla* yrittäjäkuljettajan tämän lain soveltamisalaan kuuluvien työtuntien summaa siitä riippumatta, onko työ tehty yhdelle tai useammalle asiakkaalle;

6) työpaikalla

- sen yrityksen pääasiallisen toimipaikan sijaintipaikkaa, jonka omistaja yrittäjäkuljettaja on,
- ajoneuvoa, jota yrittäjäkuljettaja käyttää työtehtävää tehdessään,
- muuta paikkaa, jossa harjoitetaan kuljetuksiin liittyvää toimintaa;

7) viikolla ajanjaksoa, joka alkaa maanantaina kello 00.00 ja päättyy kello 24.00 seuraavana sunnuntaina; sekä

8) yöajalla kello 01.00 ja kello 05.00 välistä aikaa.

3 §

Viikoittainen enimmäistyöaika

Yrittäjäkuljettajan työaika saa olla keskimäärin enintään 48 tuntia viikossa enintään neljän kuukauden tasoittumisjakson aikana. Yhteenlaskettu työaika ei kuitenkaan saa viikon aikana ylittää 60 tuntia.

4 §

Poikkeukset viikoittaisesta enimmäistyöajasta ja tasoittumisjaksosta

Teknisestä tai työn järjestelyyn liittyvästä syystä yrittäjäkuljettaja voi ylittää 60 tunnin viikoittaisen enimmäistyöajan ja 3 §:ssä säädetty tasoittumisjakso saa olla kuuden kuukauden mittainen laskettaessa keskimääräistä 48 tunnin viikoittaista enimmäistyöaikaa.

Yrittäjäkuljettajan on merkittävä poikkeus ja sen perustelut työaikakirjanpitoonsa.

5 §

Yötyö

Yrittäjäkuljettajan työaika ei saa ylittää kymmentä tuntia, jos 24 tunnin jaksoon kuuluu yötyötä, joka alkaa ajo- ja lepoaika-asetuksen 8 tai 9 artiklassa tai AETR-sopimuksen 8 artiklassa tarkoitetun levon päättyessä

6 §

Poikkeus yötyöstä

Yrittäjäkuljettaja voi poiketa yötyöhön liittyvästä työajan rajoituksesta teknisestä tai työn järjestelyyn liittyvästä syystä.

Yrittäjäkuljettajan on merkittävä poikkeus ja sen perustelut työaikakirjanpitoonsa.

7 §

Tauot

Yrittäjäkuljettaja ei saa työskennellä ilman taukoa kuutta tuntia pidempään. Jos työaika on kuudesta yhdeksään tuntia, tauon on oltava vähintään 30 minuuttia, ja vähintään 45 minuuttia, jos työaika on yli yhdeksän tuntia. Tauon voi jakaa useaan, vähintään 15 minuutin jaksoon.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 7 artiklassa tai AETR-sopimuksen 7 artiklassa säädettyt tauot lasketaan tauoiksi myös tämän lain mukaan.

8 §

Työaikakirjanpito

Yrittäjäkuljettajan on pidettävä tämän lain piiriin kuuluvasta työajastaan ja tauoistaan kirjaa ja hänen on säilytettävä kirjanpito työn tekemisajankohdan jälkeen vähintään 2 vuotta.

9 §

Valvonta

Tämän lain noudattamista valvoo työsuojeluviranomainen. Työsuojeluviranomaisen toimivallasta tämän lain valvonnassa on säädetty työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa (44/2006).

9 §

Rangaistussäännös

Rangaistus tämän lain rikkomisesta säädetään tieliikennelain (267/1981) 105 a §:n 1 momentissa.

10 §

Tarkemmat määräykset

Valtioneuvosto voi antaa tarkempia määräyksiä tämän lain soveltamisesta.

11 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 201 .

2.

Laki tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään 105 a §:ään, sellaisina kuin ne ovat laissa 401/2005, uusi 2 momentin 3 kohta seuraavasti:

105 a §

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta tuomitaan myös:

3) yrittäjäkuljettaja, joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta,

- ylittää yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain (/) 3 §:ssä säädetyn työajan enimmäismäärän,
- rikkoo yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 5 §:ssä säädettyjä yötyöstä annettuja määräyksiä,
- laiminlyö yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 7 §:ssä säädetyn veloitteen taukojen pitämisestä, taikka
- laiminlyö yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä annetun lain 4, 6 tai 8 §:ssä säädettyä kirjanpitovelvoitetta tai kirjanpidon säilytysvelvoitetta.