

Asia: VN/22062/2020

## **Arviomuistio EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin kansallisen täytäntöönpanon ja kuljetuksen tilaajavastuiden toteuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistion VN/22062/2020 (säädöshanke LVM062:00/2020) sisältämistä niistä säädöskokonaisuuksista, jotka kuuluvat työmarkkinajärjestön toimialaan, seuraavaa:

1. Euroopan parlamentin ja neuvoston muutosasetus (EU) 2020/1054 (arviomuistion kappale 2)

Arviomuistion kappaleeseen 2.2.1 on kirjattu tiivistetysti 20.8.2020 voimaan tulleet ajo- ja lepoaika-asetuksen muutokset. Niiden osalta nostaisimme esiin muutaman teknisluonteisen huomion:

- Ajoajan pidentämisen edellyttämiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin on kirjattu odottamattomat huonot sääolosuhteet, liikennepuhkeet tai viivästykset lataus- tai purkutilanteissa.

Mielestämme viivästykset lastaus- tai purkutilanteissa eivät voi olla peruste pidentää ajoaika, koska ko. viivästykset eivät kuluta ajoaika, työ- ja sidonnaisuusaikaa ne sen sijaan voivat pidentää.

- Kuljettajan on tehtävä tällaisesta poikkeamasta käsin merkintä piirturilevyn tai tulosteen taakse.

Onko valvovalla viranomaisella käytännössä mitään mahdollisuutta tarkistaa merkinnän todenperäisyyttä suorittaessaan valvontaa mahdollisesti viikkoja myöhemmin kuin poikkeama on tapahtunut. Poikkeama on myös saatettu tehdä eri maassa kuin missä valvonta tapahtuu.

- Ajoajan pidennys voidaan tehdä vain työnantajan toimipisteessä (työnantajan toimipisteellä tarkoitetaan kuljettajan asemapaikkaa) tai omalla asuinpaikkakunnalla pidettävää viikoittaista lepoaika edeltävän työvuoron osalta.

- Ajoajan pidennys voidaan tehdä vain odottamattomissa poikkeuksellisissa olosuhteissa, esim. huonot keliolosuhteet ainakin Suomessa voivat olla tiedossa päiviä etukäteen.
- Juna- ja lauttasääntö koskee aiempaan tapaan myös jaettua vuorokausilepoa (3+9 h).
- Kahden lyhennetyin viikoittaisen lepoajan pitäminen peräkkäin koskee yksinomaan kansainvälistä tavaraliikennettä.
- Kuljettajalla ei ole velvollisuutta palata vähintään neljän viikon välein työnantajan sijoittautumisvaltion asemapaikkaan tai asuinpaikkaansa, vaan hänellä on siihen oikeus, jolloin oikeampi termi sitä koskevaan väliotsikkoon olisi ”kuljettajan paluuoikeus”.
- Kuljettajan paluuoikeuden mukaan kuljettaja voi pitää vähintään (ei ”yli”) 45 tunnin viikoittaisen lepoajan em. paikassa.

Arviomuistion kappaleessa 2.3 esitettyjen arvioiden osalta haluamme kiinnittää huomiota ajo- ja lepoaika-asetuksen artiklojen 13 ja 15 arvioihin.

Artiklan 13 muutos mahdollistaa jäsenvaltioita halutessaan sulkemaan ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle valmisbetonin kuljetukset ja rakennustyömaakoneiden kuljetukset rakennusyrittäjien lukuun 100 kilometrin säteellä yrityksen toimipaikasta, edellyttäen että ajoneuvojen kuljettaminen ei ole kuljettajan päätyö. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry puoltaa kyseisten soveltamisalapoikkeusten käyttöönottamista Suomessa, mikäli rakennustyömaakoneiden kuljetuksilla tarkoitetaan vain talonrakennustyömaita. Jos soveltamisalapoikkeuksen on tarkoitus koskea myös maanrakennustyömaita, silloin emme puolla poikkeusta tältä osin. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta huomion arvoista on, että kyseisiä kuljetuksia ajavat työsuhteiset kuljettajat säilyisivät poikkeuksen käyttöönottamisesta huolimatta työaikasääntelyn piirissä eli työaikalain 872/2019 ja yleissitovan työehtosopimuksen (mm. ALT-AKT kuorma-autoalan työehtosopimus) työaikasäännösten piirissä. Heitä ei enää poikkeuksen käyttöönottamisen myötä koskisi työaikalain 2 §:n 2 momentin poissuljenta.

Artiklan 15 osalta mainittakoon, että säännöllisen henkilöliikenteen (reitti enintään 50 km) kuljettajien työajat määräytyvät Suomessa työaikalain 872/2019 ja yleissitovan linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksen (ALT-AKT) perusteella. Yleissitovassa linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksessa vuorokausi- ja viikkolepoaikoja koskevat määräykset ovat yhteneväiset ajo- ja lepoaika-asetuksen kanssa myös niiden kuljettajien osalta, joihin ei sovelleta ajo- ja lepoaika-asetusta.

2. Euroopan parlamentin ja neuvoston muutospöytäkirja (EU) 2020/1057 (arviomuistion kappale 4)

Arviomuistion kappaleessa 4.2 on käsitelty uutta kuljettajia koskevaa lähetettyjen työntekijöiden erityissääntelyä (lex specialis) ja arvioita sen aiheuttamista muutostarpeista ja vaikutuksista nykyisiin lähetettyjä työntekijöitä yleisesti koskevaan lainsäädäntöömme. Kappaleen toisessa tekstikappaleessa on mainittu, että erityissääntelyn (lex specialiksen) ulkopuolelle on rajattu kahdenväliset kuljetukset, läpikulkuajot ja yhdistettyjen kuljetusten maantieosuuden kahdenvälisen kuljetusten kyseessä ollen.

Direktiivin (EU) 2020/1057 artiklojen 1(3), 1(4), 1(5) ja 1(6) mukaan kuljettajaa ei pidetä edellä mainituissa tilanteissa direktiivissä 96/71/EY tarkoitettuna lähetettynä työntekijänä. Kyse ei siis ole vain lex specialiksen ulkopuolelle jäämisestä vaan myös yleisten lähetettyjä työntekijöitä koskevien säännösten ulkopuolelle jäämisestä. Kyseisten työntekijöiden työsopimukseen sovellettava työlainsäädäntö ratkeaa siten yksinomaan Rooma I asetuksen (Sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 593/2008) sisältämien lainvalintasääntöjen perusteella.

Kahdenvälisen kuljetusten (1 artiklan kohdat 3 ja 4) ja yhdistettyjen kuljetusten maantieosuuksien (1 artiklan kohta 6) osalta on myös huomioitava kahdenvälisen kuljetuksen käsitteen laajennus koskien kuormaamisten/lastaamisten enimmäislukumääriä (1+1, 0+2), mikä ei ilmene arviomuistiosta. Sama laajennus koskee henkilöliikenteen kahdenvälisiä kuljetuksia.

Kuten arviomuistiossa on todettu, jatkotyössä on selvitettävä EU-tason yhtenäinen tulkinta monille avoimena oleville kysymyksille, joista vain yhtenä esimerkkinä on aikarajojen soveltaminen.

### 3. Kuljetuksen tilaajavastuiden laajentaminen (arviomuistion kappale 6)

Arviomuistion kappaleessa 6.2 on toteutusarvio liikennepalvelulain ja ylikuormamaksulain muutosehdotuksista koskien tilaajan vastuuta ylikuormista sekä ajo- ja lepoaikarikkomuksista. Tilaajan vastuun toteutuksessa ylikuormien osalta on kiinnitettävä huomiota tilaajan tietoisuuteen ja tahallisuuteen samalla tavalla, kuin se on otettu huomioon aiemmassa tieliikennelain (267/1981) 105 a §:n 3 momentin sisältäneessä tilaajan vastuussa ajo- ja lepoaikarikkomuksista. Tilaajan aiempi vastuu ajo- ja lepoaikarikkomuksista on koskenut myös yksityishenkilöitä tilaajina, esim. linja-autojen tilausajoissa, mikä on tarpeen jatkossakin. Siksi tilaajan tietoisuuteen ja tahallisuuteen on tarpeen kiinnittää erityistä huomiota myös säädettyä tilaajan vastuuta ylikuormista.

Pasanen Harri  
Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

