

TYÖELÄMÄ- JA TASA- ARVOVALIOKUNNAN MIETINTÖ 3/2013 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi yrittäjä- kuljettajien työajasta tieliikenteessä

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 12 päivänä helmikuuta 2013 lähettänyt työelämä- ja tasa-arvovaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen eduskunnalle laiksi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä (HE 179/2012 vp).

Lausunnot

Eduskunnan päätöksen mukaisesti perustuslakivaliokunta ja liikenne- ja viestintävaliokunta ovat antaneet asiasta lausunnot (PeVL 8/2013 vp, LiVL 6/2013 vp). Lausunnot ovat tämän mietinnön liitteinä.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- liikenneneuvos Kimmo Kiiski, liikenne- ja viestintäministeriö
- vanhempi hallitussihteeri Seija Jalkanen, työ- ja elinkeinoministeriö
- hallitussihteeri Jarno Virtanen, sosiaali- ja terveysministeriö
- poliisitarkastaja Jari Pajunen, sisäasiainministeriö

- ylikonstaapeli Erkki Vikman, Liikkuva poliisi
- ylitarkastaja Reima Ala-Salmi, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto
- lupapäällikkö Pasi Hautalahti, Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- erityisasiantuntija Sampsa Lindberg, Liikenteen turvallisuusvirasto
- tutkimusprofessori Mikko Härmä, Työterveyslaitos
- tutkimuspäällikkö Juha Valtonen, Liikenneturva
- palkkasihteeri Markku Viitanen, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- toimitusjohtaja Mari Vasarainen, Autoliikenteen työnantajaliitto
- kuljetusasiiantuntija Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- kuljetusyrittäjä Riitta Järvinen, T:mi Riitan bussi.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Linja-autoliitto ry
- Koneyrittäjien liitto ry.

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä. Ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön maantieliikenteen työaikadirektiivin itsenäisiä kuljettajia kos-

kevat velvoitteet. Direktiivi täydentää Euroopan unionin ajo- ja lepoaika-asetusta.

Ehdotetussa laissa säädettäisiin yrittäjäkuljettajien viikoittaisesta enimmäistyöajasta, tauois-

ta 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 henkilölii-

kenteessä. Laissa säädettäisiin myös yrittäjäkuljettajan työaikakirjanpitovelvollisuudesta ja sen säilyttämisvelvollisuudesta. Lain valvonta kuuluisi työsuojeluviranomaiselle.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Esityksen tausta

Maantieliikenteen työaikadirektiivi hyväksyttiin 11.3.2002. Direktiiviä sovelletaan päätoimisesti tieliikenteessä henkilöitä tai tavaroita kuljettaviin työntekijöihin sekä 23. päivästä maaliskuuta 2009 lähtien myös yrittäjäkuljettajiin.

Maantieliikenteen työaikadirektiivin valmisteluvaiheessa Suomi vastusti yrittäjäkuljettajien sisällyttämistä direktiivin soveltamisalan piiriin. Heti direktiivin säätämisen jälkeen Suomi ja Espanja nostivat kanteen Euroopan parlamenttia ja neuvostoa vastaan Euroopan yhteisöjen tuomioistuimessa. Tuomioistuin kuitenkin hylkäsi kanteet.

Komissio antoi Suomelle 28.10.2011 virallisen huomautuksen täytäntöönpanon laiminlyönnin johdosta. Suomi vastaanotti asiaa koskevan perustellun lausunnon 2.5.2012. Komissio kehotti Suomea toteuttamaan perustellussa lausunnossa tarkoitetut toimenpiteet kahden kuukauden kuluessa sen vastaanottamisesta. Helmi-kuun 21. päivänä 2013 komissio ilmoitti nostavansa kanteen Suomea vastaan EU-tuomioistuimessa.

Maantieliikenteen työaikadirektiivin sisältö

Maantieliikenteen työaikadirektiivin soveltamisalaan kuuluvat kaikki tieliikenteen alalla työskentelevät liikkuvat työntekijät, myös itsenäisinä kuljettajina toimivat, jotka ovat ajo- ja lepoaika-asetuksen sekä kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien miehistöjen tekemästä työstä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen (Sops

66/1999, jäljempänä AETR-sopimus) piirissä. Direktiivi täydentää ajo- ja lepoaika-asetuksen säännöksiä sekä AETR-sopimuksen määräyksiä.

Yrittäjäkuljettajiin sovelletaan maantieliikenteen työaikadirektiivin säännöksiä, jotka koskevat viikoittaista enimmäistyöaikaa, taukoja ja yötyötä. Ajoaikojen lisäksi yrittäjäkuljettajan tulee seurata kuljetussuoritteeseen liittyviin oheistoihin kuluva työaika. Sen sijaan hallinnollisiin töihin, kuten kirjanpitoon, laskutukseen tai kuljetusten suunnitteluun, kuluva aika ei kuulu direktiivissä säädellyn työajan piiriin. Direktiivin mukaan sekä viikoittaisesta että yötyötä koskevasta enimmäistyöajasta voidaan myöntää poikkeuksia objektiivisista tai teknisistä tai työn järjestelyyn liittyvistä syistä.

Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on huolehdittava, että maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työaika kirjataan ja kirjanpitoa säilytetään vähintään kahden vuoden ajan kyseessä olevan ajanjakson päättymisestä. Lisäksi jäsenvaltioiden on määriteltävä seuraamusjärjestelmä, jota sovelletaan, jos direktiivin nojalla annettuja kansallisia säännöksiä rikotaan, ja varmistettava tarvittavin toimenpitein, että seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on panna täytäntöön maantieliikenteen työaikadirektiivi yrittäjäkuljettajien osalta.

Lakiehdotuksella pyritään tieliikenteessä toimivien yrittäjäkuljettajien turvallisuuden ja ter-

veyden suojelemiseen, maantieliikenteen turvallisuuden parantamiseen sekä kilpailutilanteen vääristymisen ehkäisemiseen. Lisäksi tavoitteena on parantaa tieliikennealalla noudatettavien työaikojen seuranta- ja valvontakäytäntöjä sekä edistää parempia työskentelytapoja.

Yrittäjäkuljettajien turvallisuuden ja terveyden suojeleminen

Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen mukaan vuosina 2008—2011 kuljetus- ja varastointialan yrittäjistä keskimäärin 28 % teki 50—59 tunnin työviikkoa ja 28 % yli 60 tunnin työviikkoa. Tutkimuksissa on pitkien työviikkojen (erityisesti yli 55 tuntia viikossa) todettu lisäävän tapaturmien ja onnettomuuksien sekä sepelvaltimotaudin, unettomuuden ja mielenterveyden häiriöiden riskiä. Useimmat alan tutkimukset on kuitenkin tehty työntekijöillä. Yrittäjillä työstressi muodostuu osittain erityyppisistä asioista kuin työntekijä asemassa olevilla. Työaikojen vaikutukset vireyteen ja univajeeseen ja sitä kautta lisääntyvä työtaturma- ja onnettomuusriski määräytynevät sen sijaan hyvin samalla tavoin niin työntekijöillä kuin yrittäjilläkin. Esimerkiksi 12 tunnin työvuoroihin liittyy noin kaksinkertainen tapaturma- ja onnettomuusriski 8 tunnin työvuoroihin verrattuna.

Kuljettajan ajovireyteen vaikuttavat erityisesti vuorokauden aika, hereillä vietetty aika ja univaje. Työterveyslaitoksen tuoreen tutkimuksen mukaan raskaan liikenteen kuljettajilla riski ajonaikaiseen väsymykseen oli 7—8 kertaa suurempi ensimmäisessä yövuorossa kuin päivällä ajetuissa vuoroissa. Lisäksi työvuoroa edeltänyt vähäinen uni ja pitkä työvuoro kasvattivat väsymysriskiä merkittävästi. Vireys ja tarkkaavaisuus heikkenevät erityisesti yöajon ja aikaisen aamuajon aikana. Vireys vaatii riittävää nukkumista päivittäin. Jo 5 päivän aikainen osittainen univaje, esim. vain 4 tuntia unta vuorokaudessa, aiheuttaa jakson lopussa väsymyksen, joka vastaa suorituskyvyssä yhden kokonaisen yön valvomista ja noin 1,0 promillen humalatilaa.

Valiokunta pitää tärkeänä, että työaikojen vaikutuksiin niin työntekijöiden kuin yrittäjienkin terveyteen ja hyvinvointiin kiinnitetään ny-

kyistä enemmän huomiota. Työturvallisuuslain muuttamisesta antamassaan tuoreessa mietinnössä (TyVM 2/2013 vp) valiokunta korostaa, että työaikoihin liittyvien haittojen ja vaarojen selvittäminen sekä työaikakuormituksen vähentäminen ovat tärkeitä keinoja, joilla voidaan parantaa työterveyttä ja -turvallisuutta sekä edistää työssä jaksamista läpi työuran.

Maantieliikenteen turvallisuuden parantaminen

Kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet ovat vähentyneet viime vuosina. Vuonna 2007 tieliikenneonnettomuuksissa kuoli 347 henkilöä. Vuonna 2011 vastaava luku oli 273 henkilöä. Raskaan liikenteen osalta vastaavaa vähentymistä kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrässä ei ole kuitenkaan tapahtunut.

Liikenneturvan valiokunnalle antaman asiantuntijalausannon mukaan isoja ongelmakysymyksiä liikenneturvallisuudessa ovat kuljettajan vireystila, väsymys ja jopa nukahtaminen ajaessa. Kuljettajan vireystilaa on vaikea mitata ja valvoa, eikä siihen ole helppo vaikuttaa.

Tutkijalautakuntien tutkimissa raskaan liikenteen onnettomuuksissa ajonopeus, vireystila ja nukahtaminen olivat yleisimmät riskitekijät, jotka vaikuttivat kuljettajaan onnettomuushetkellä. Eniten onnettomuuksia tapahtui normaalin työvuoron aikana 6—10 tunnin valvellaolon jälkeen. Työvuoron alussa tapahtui paljon onnettomuuksia samoin kuin ruokailua seuranneen tunnin aikana. Kokonaisajoajalla oli selvä yhteys väsymykseen — väsymys kasvoi työpäivän pidentyessä. Säiliöauto onnettomuuksissa todettiin yötyöhön liittyvä kohonnut riski.

Väsymyksen taustalla havaittiin usein puutteellisia lepoaikoja, satunnaisesti pitkiä työpäiviä tai pysyvämpää ylikuormittumista. Kaikki väsymystapaukset eivät kuitenkaan olleet työperäisiä. Osalla yrittäjäkuljettajista taustalla näkyi yrityksen toimeentulon varmistamista, johon saattoi liittyä myös riskien kasautumista siten, että pitkiin työpäiviin yhdistyivät heikkokuntoinen kalusto ja ylinopeus.

Valiokunta pitää tärkeänä liikenneturvallisuuden parantamista raskaassa liikenteessä niin,

että raskaan liikenteen onnettomuudet saadaan kääntymään laskuun. Valiokunta korostaa tiedottamisen ja koulutuksen merkitystä ja katsoo, että vireystilan ja väsymyksen yhteyttä liikenneonnettomuuksiin tulee painottaa niin kuljettajien koulutuksessa kuin yleisessä tiedotustoinnassakin.

Kilpailutilanteen vääristymisen ehkäiseminen

Valiokunnan saamissa asiantuntijalausunnoissa on kiinnitetty huomiota siihen, että lakiehdotuksen soveltaminen on rajattu koskemaan liikenneluvan nojalla suoritettavaa tavarantoiminnan kuljettamista. Liikennelupaa koskeva raja jättää lain soveltamisalan ulkopuolelle merkittävän osan ajo- ja lepoaikasäännösten alaisista kuljetuksista.

Asiantuntijalausuntojen mukaan raja voi aiheuttaa kilpailun vääristymistä ja johtaa kuljetusten siirtymiseen luvanvaraisista kuljetuksista ilman liikennelupaa suoritettaviin kuljetuksiin. Erityisen suureksi siirtymisriski nähdään maansiirtokuljetuksissa.

Liikennekäytössä olevat yli 7,5 tonnin ajoneuvot ovat yleensä ajo- ja lepoaika-asetuksen piirissä. Näistä ajoneuvoista noin 31 300 eli 56 % toimii luvanvaraisessa liikenteessä ja noin 24 800 on yksityisessä liikenteessä. Maansiirtoautoista 68 % on luvanvaraisessa käytössä.

Valiokunta katsoo, että liikennelupaa koskeva raja voi osoittaa ongelmalliseksi. Se rajaa lain ulkopuolelle kuljetustoiminnan muotoja, joissa luvanvaraisuuteen liittyvä sääntely ja valvonta muutoinkin puuttuvat. Se voi lisätä kaksien kuljetusmarkkinoiden syntymisen riskiä. Valiokunta pitää tärkeänä, että rajauksen vaikutuksia ja kilpailutilanteen kehittymistä tarkoin seurataan ja ryhdytään välittömästi toimenpiteisiin, jos tavaraliikennelakiin tehdyistä uudistuksista (HE 193/2012 vp) huolimatta siirtymistä ilman liikennelupaa suoritettavien kuljetusten suuntaan ilmenee.

Valiokuntien lausunnot

Perustuslakivaliokunnan lausunto

Perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaan lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lain säätämisyhteisössä. Valiokunta viittaa lausunnossaan EY-tuomioistuimen ratkaisuun, jossa vahvistettiin ammatinharjoittamisen vapauden ja yrittäjänvapauden kuuluvan yhteisön oikeuden peruseräisiin, mutta katsottiin, ettei itsenäisten kuljettajien työajan sääntelyä voitu pitää kohtuuttomana ja sietämättömänä puuttumisena ammatinharjoittamisen vapautteen eteen, kun otetaan huomioon, että tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen.

Lausunnon mukaan tieliikenteen turvallisuuden edistäminen on yhteiskunnallisesti hyväksyttävä ja painava peruste yrittäjäkuljettajien työajan rajoituksille eivätkä direktiiviin perustuvat, liikenneturvallisuuden edistämiseksi säädettävät työaika- ja lepoajat muodostu kohtuuttomiksi oikeasuhteisuusvaatimuksenkaan näkökulmasta.

Perustuslakivaliokunta kiinnittää lausunnossaan huomiota lain noudattamisen valvontaa koskevaan 9 §:ään. Pykälässä viitataan työsuojeluviranomaisen toimivallan osalta työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoinnista annettuun lakiin (ns. valvontalaki). Perustuslakivaliokunta pitää viittausta epätäydellisenä, koska valvontalaki sisältää viranomaisen toimivallan sääntelyn lisäksi muitakin lakiehdotuksessa tarkoitettuun valvontatoimintaan soveltuvia säännöksiä. Viittaussäännös on etenkin yrittäjäkuljettajien oikeusturvan takaamiseksi syytä muotoilla laajemmaksi.

Työelämä- ja tasa-arvovaliokunta ehdottaa lakiehdotuksen 9 §:ään tehtäväksi perustuslakivaliokunnan tarkoittamat tarkennukset.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto

Liikenne- ja viestintävaliokunta katsoo lausunnossaan, että lakiehdotuksen 8 §:ssä ehdotettu kirjanpitovelvollisuus ei ole tarpeellinen ottaen huomioon vähäiset tosiasialliset mahdollisuudet todentaa tämän kirjanpidon luotettavuus. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että yrittä-

täjäkuljettajia koskevat muun muassa ajo- ja lepoaika-asetuksen mukaiset enimmäisajoaika- ja vähimmäislepoaikasäännökset. Nämä säännökset ja niiden noudattamisen valvonta sekä tätä valvontaa tehostava sanktiojärjestelmä varmistavat valiokunnan arvion mukaan riittävällä tavalla sen, että yrittäjäkuljettajat eivät vaaranna liikenneturvallisuutta liian raskailla työvuoroilla.

Liikenne- ja viestintävaliokunta arvioi lisäksi, että erillinen työaikakirjanpito ja sen säilyttäminen kahden vuoden ajan vain lisäisi entisestään pienten kuljetusyrittäjien toimintaan liittyvää turhaa hallinnollista rasitetta tuomatta mitään konkreettista hyötyä yrittäjälle tai varmuutta ehdotetun työaikasääntelyn valvontaan. Myöskään voimaan saatettava direktiivi ei liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnon mukaan edellytä tämänkaltaista sääntelyä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa näin ollen 8 §:n muuttamista seuraavasti: "Yrittäjäkuljettajan on työsuojeluviranomaisen pyynnöstä annettava riittävä kirjallinen selvitys työajastaan ja tauoistaan tämän lain 3 ja 4 §:ssä tarkoitettua viimeksi kuluneelta tasoittumisjaksolta, jos tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 tarkoitettujen ajopiirturin tai ajopiirturikortin tiedot taikka muut vastaavat seikat antavat perustellun syyn olettaa, että tätä lakia ei ole noudatettu." Lisäksi liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa lakiehdotuksen 4 ja 6 §:stä poistettavaksi säännökset, jotka koskevat poikkeuksia ja niiden perusteluita koskevien merkintöjen tekemistä työaikakirjanpitoon.

Työelämä- ja tasa-arvovaliokunta yhtyy liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnossa esitettyyn huoleen työaikakirjanpidosta yrittäjäkuljettajille aiheutuvasta hallinnollisesta rasitteesta. Valiokunta toteaa kuitenkin, että maantieliikenteen työaikadirektiivin 9 artiklan vaatimus, jonka mukaan jäsenvaltioiden on huolehdittava, että maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työaika kirjataan ja kirjanpitoa säilytetään vähintään kahden vuoden ajan kyseessä olevan ajanjakson päättymisestä, koskee myös yrittäjäkuljettajien työajan seurantaa.

Näin ollen vaarana on, että direktiiviä ei katsota asianmukaisella ja riittävällä tavalla toimeenpannuksi, jos liikenne- ja viestintävaliokunnan ehdottamat muutokset toteutetaan sellaisinaan.

Saamansa selvityksen perusteella työelämä- ja tasa-arvovaliokunta ehdottaa lakiehdotuksen 4 ja 6 §:ää muutettaviksi liikenne- ja viestintävaliokunnan ehdottamalla tavalla. Lakiehdotuksen 8 §:ää valiokunta ehdottaa muutettavaksi siten, että yrittäjäkuljettajalla on oltava kahdelta edelliseltä vuodelta työaikakirjanpito tai muu luotettava selvitys, josta ilmenevät tämän lain mukaiset työajat ja tauot sekä keskimääräistä työaikaa käytettäessä tasoittumisjakso, jonka aikana työaika tasoittuu 48 tunnin viikkotyöaikaan. Työaikakirjanpidosta tai selvityksestä on käytävä ilmi myös 4 ja 6 §:ssä tarkoitettut poikkeukset ja niiden perustelut.

Valiokunnan käsityksen mukaan muu luotettava selvitys voi perustua esimerkiksi ajopiirturitiedoista tehtyihin tallennus- ja analysointitietoihin edellyttäen, että ajopiirturia käytettäessä noudatetaan huolellisesti ajo- ja lepoaika-asetuksen sekä ajopiirturiasetuksen säännöksiä ja erotellaan toisistaan eri ajanjaksot, kuten ajoaika, muu työ sekä työn keskeytykset ja lepoajat. Piirturitietoja tulee lisäksi täydentää tarpeen mukaan muun muassa tasoittumisjaksoja sekä yö- tai viikkotyöajasta poikkeamista koskevilla tiedoilla.

Yhteisön liikennelupa

Lakiehdotuksen 2 §:n 3 kohdassa määritellään, mitä yrittäjäkuljettajalla tässä laissa tarkoitetaan. Kohtaan sisältyy viittaus yhteisön liikenneluvan nojalla suoritettaviin henkilö- tai tavarakuljetuksiin. Saadun selvityksen mukaan kohdassa on ollut tarkoitus viitata kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittamista koskevaan yhteisön liikennelupaan, josta säädetään maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) 1072/2009, ja kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittamista koskevaan yhteisön liikennelupaan, josta säädetään kansainvälisen

linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009.

Valiokunta ehdottaa lakiehdotuksen 2 §:n 3 kohtaa muutettavaksi siten, että siinä viitataan edellä mainittuihin Euroopan parlamentin ja

neuvoston asetuksiin (EY) 1072/2009 ja (EY) 1073/2009.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella työelämä- ja tasa-arvovaliokunta ehdottaa,

että lakiehdotus hyväksytään muutettuna (Valiokunnan muutosehdotukset).

Valiokunnan muutosehdotukset

Laki

yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §
(Kuten HE)

2 §
Tässä laissa tarkoitetaan:
(1 ja 2 kohta kuten HE)

3) *yrittäjäkuljettajalla* henkilöä, joka ei ole työsuhteessa ja jonka pääasiallisena ammattitoimintana on matkustajien tai tavaroiden kuljettaminen tieliikenteessä *maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) 1072/2009 tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009* tarkoitetulla tavalla yhteisön liikenneluvan *nojalla taikka* kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetussa laissa (693/2006) tai joukkoliikennelaissa (869/2009) säädetyn liikenneluvan nojalla, ja

a) joka työskentelee omaan lukuunsa,

b) jolla on vapaus järjestellä ammattitoimintaansa,

c) jonka tulot ovat suoraan riippuvaisia liikevoitosta ja

d) jolla on vapaus pitää yksin tai yhteistyössä muiden kuljetusyritysten kanssa kauppasuhteita asiakkaisiin;

(4—8 kohta kuten HE)

3 §
(Kuten HE)

4 §

Enimmäistyöajan ja tasoittumisjakson pituuden ylittäminen

(1 mom. kuten HE)
(2 mom. poist.)

5 §
(Kuten HE)

6 §

Yötyöhön liittyvän enimmäistyöajan ylittäminen

(1 mom. kuten HE)

(2 mom. poist.)

9 §

Valvonta

7 §
(Kuten HE)

Tämän lain noudattamista valvoo työsuojeluviranomainen *siten kuin* työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa (44/2006) *säädetään*.

8 §

Mitä 1 momentissa mainitun lain 45 §:ssä säädetään muistutuksen tekemisestä, sovelletaan myös tässä laissa tarkoitettuun yrittäjäkuljettajaan. (Uusi)

Työaikakirjanpito tai muu luotettava selvitys

Yrittäjäkuljettajalla on oltava kahdelta edelliseltä vuodelta työaikakirjanpito tai muu luotettava selvitys, josta ilmenevät tämän lain mukaiset työajat ja tauot sekä keskimääräistä työaikaa käytettäessä tasoittumisjakso, jonka aikana työaika tasoittuu 48 tunnin viikkotyöaikaan. Työaikakirjanpidosta tai selvityksestä on käytävä ilmi myös 4 ja 6 §:ssä tarkoitettut poikkeukset ja niiden perustelut.

10 §
(Kuten HE)

Helsingissä 16 päivänä huhtikuuta 2013

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Tarja Filatov /sd
jäs. Anna Kontula /vas (osittain)
Jari Lindström /ps
Eeva-Maria Maijala /kesk
Lea Mäkipää /ps
Merja Mäkisalo-Ropponen /sd (osittain)
Elisabeth Naucclér /r (osittain)
Annika Saarikko /kesk

Kristiina Salonen /sd
Sari Sarkomaa /kok (osittain)
Arto Satonen /kok
Mikko Savola /kesk
Eero Suutari /kok
Katja Taimela /sd
Jani Toivola /vihr
Maria Tolppanen /ps.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

Valiokuntaneuvos Ritva Bäckström.

VASTALAUSE

Perustelut

Yrittäjäkuljettajan työaikaa koskevan esityksen tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta. Hallituksen esityksessä yrittäjäkuljettajat veloitettaisiin kirjaamaan työaikansa ja säilyttämään työaikakirjanpito kahden vuoden ajan. Asiantuntijaselvityksen mukaan uudistuksen merkitys on kuitenkin liikenneturvallisuuden kannalta vähäinen ja todellisen työajan valvonta mahdotonta. Ajoaikaa valvotaan piirturin perusteella.

Yksi yrittäjyyden kriteereistä on se, ettei yrittäjällä ole työaikaa. Kuljettajayrittäjä toimii yrityksensä puolesta muulloinkin kuin ajaessaan autoa. Hän suunnittelee, markkinoi ja sopii ajoista. Työaikakirjanpito olisi vain yksi lisävelvollisuus, joka ei tosiasiassa kertoisi mitään luotettavaa yrittäjän tosiasiallisesti työhön käyttämästä ajasta.

Liikenne- ja viestintävaliokunta ehdotti yksimielisesti, että hallituksen esitystä muutetaan siten, että työaikakirjanpidon pitämisvelvollisuudesta luovutaan ja tarkkailu perustetaan ajo-

piirturikortin tietoihin. Mielestämme tämä on järkevä ratkaisu.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitasi 8 § muutettuna seuraavasti:

8 §

Selvitys työajasta

Yrittäjäkuljettajan on työsuojeluviranomaisen pyynnöstä annettava riittävä kirjallinen selvitys työajastaan ja tauoistaan tämän lain 3 ja 4 §:ssä tarkoitettulta viimeksi kuluneelta tasoitusjaksolta, jos tieliikenteen valvontalaitteista annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 tarkoitetun ajopiirturin tai ajopiirturikortin tiedot taikka muut vastaavat seikat antavat perustellun syyn olettaa, että tätä lakia ei ole noudatettu.

Helsingissä 16 päivänä huhtikuuta 2013

Mikko Savola /kesk
Eeva-Maria Maijala /kesk
Annika Saarikko /kesk

Jari Lindström /ps
Lea Mäkipää /ps
Maria Tolppanen /ps