

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om arbetstiden i vägtrafik för förare som är egenföretagare. Genom den föreslagna lagen genomförs de skyldigheter i vägarbetstidsdirektivet som gäller förare som är egenföretagare. Direktivet kompletterar Europeiska unionens kör- och vilotidsförordning.

Den föreslagna lagen innehåller bestämmelser om maximal veckoarbetstid, raster och nattarbete i vägtrafik för förare som är egenföretagare. Enligt lagen ska undantag från bestämmelserna om maximal veckoarbetstid och nattarbete vara möjliga av tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisa-

tion. Lagen ska tillämpas på personer som utövar transportverksamhet enligt kör- och vilotidsförordningen och enligt AETR-överenskommelsen, när det är fråga om huvudsaklig transportverksamhet som gäller varu- eller persontransporter. I lagen ska det även finnas bestämmelser om att förare som är egenföretagare är skyldiga att registrera sin arbetstid och att bevara registren. Arbetskyddsmyndigheten ska ansvara för tillsynen över lagen.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 Inledning.....	3
2 Nuläge.....	3
2.1 Lagstiftningen i EU och bakgrunden till lagstiftningen.....	3
2.2 Arbetstidsbestämmelser för förare i anställningsförhållande.....	5
2.3 Huvuddragen i kör- och vilotidsförordningen	7
2.4 Sveriges arbetstidsbestämmelser om förare som är egenföretagare.....	9
3 De viktigaste förslagen	10
4 Propositionens konsekvenser.....	10
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	10
4.2 Organisatoriska konsekvenser.....	12
5 Beredningen av propositionen	12
6 Ålands ställning	13
DETALJMOTIVERING	14
1 LAGFÖRSLAG	14
2 IKRAFTTRÄDANDE.....	17
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN OCH LAGSTIFTNINGSORDNING.....	17
LAGFÖRSLAG.....	20
om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare.....	20

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Syftet med propositionen är att i fråga om förare som är egenföretagare genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (nedan vägarbetstidsdirektivet).

Syftet med den föreslagna lagen är att trygga säkerheten och skydda hälsan för förare som är egenföretagare och arbetar med vägtransporter samt att förbättra säkerheten i vägtrafiken och förhindra snedvridning av konkurrensen. Syfte är även att förbättra praxis för uppföljning av och tillsyn över de arbetstider som ska iaktas inom vägtrafiksektorn och att främja bättre arbetsmetoder.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftningen i EU och bakgrunden till lagstiftningen

Bakgrund

Vägarbetstidsdirektivet antogs den 11 mars 2002 (KOM(2008) 650 slutlig). Direktivet tillämpas i huvudsak på arbetstagare som transporterar personer eller varor på väg och från och med den 23 mars 2009 tillämpas det även på förare som är egenföretagare.

Vid beredningen av vägarbetstidsdirektivet motsatte sig Finland att förare som är egenföretagare omfattas av direktivets tillämpningsområde. På Finlands förslag togs det i artikel 2.1 i direktivet in en bestämmelse, enligt vilken Europeiska kommissionen senast två år innan direktivet börjar tillämpas på förare som är egenföretagare ska lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet. I denna rapport ska det analyseras vilka konsekvenserna blir för vägtrafiksäkerheten, konkurrensvillkoren, yrkets struktur och de sociala aspekterna av att förare som är egenföretagare utesluts från direktivets tillämpningsområde. I bedömningen skulle hänsyn

även tas till förhållandena i varje medlemsstat när det gäller transportnäringens struktur och arbetsmiljön inom vägtransportyrket.

Genast efter det att vägarbetstidsdirektivet hade antagits 2002 väckte Finland och Spanien talan mot Europaparlamentet och rådet i Europeiska gemenskapernas domstol (mål C-184/02 och C-223/02). De ansåg att direktivet stred mot EU-rätten. Finland lade för domstolen bl.a. fram att unionens fördrag inte ger befogenheter att begränsa företagares arbetstid. Domstolen förkastade dock talan och bestämmelserna i direktivet ändrades inte.

Våren 2007 offentliggjorde kommissionen en rapport (KOM(2007) 266 slutlig), där den som sin synpunkt framförde att förare som är egenföretagare inte borde omfattas av vägarbetstidsbestämmelserna. Kommissionen meddelade som orsak bl.a. att det med tanke på trafiksäkerheten är viktigare att övervaka efterlevnaden av de nya och strängare bestämmelser om körtider som fastställts i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (nedan kör- och vilotidsförordningen), eftersom övervakningen av arbetstider inte är effektiv i vissa medlemsstater. I rapporten konstaterades det även att begränsningen av arbetstiden kan leda till att företagares stressnivåer stiger, eftersom de vet att deras arbetsinsats behövs, men att de inte får utföra arbetet. Stress är en faktor som på samma sätt som faktiskt arbete leder till ökad trötthet. Däremot ansågs det att arbetstidsbegränsningar är möjliga i fråga om s.k. falska företagare, dvs. personer som i verkligheten arbetar för någon annans räkning.

Kommissionen lade den 15 oktober 2008 fram ett nytt förslag till ändring av vägarbetstidsdirektivet (KOM(2008) 650 slutlig). Kommissionen föreslog att förare som är egenföretagare inte ska omfattas av direktivets tillämpningsområde. Dessutom föreslog

kommissionen att definitionen av nattarbete skulle ändras så att nattarbete är arbete där minst två timmars arbete utförs nattetid i stället för minst fyra timmars arbete. Kommissionen föreslog även att det införs bestämmelser som förbättrar övervakningen av arbetstider. Både statsrådet och riksdagen understödde kommissionens ändringsförslag.

Europeiska unionens transportministerråd behandlade kommissionens ändringsförslag och enades om en allmän riktlinje i ärendet i mars 2009. I den allmänna riktlinjen inkluderas förare som är egenföretagare inte i direktivets allmänna tillämpningsområde, men i ingressen konstateras det att medlemsstaterna har möjlighet att tillämpa arbetstidsbestämmelserna även på förare som är egenföretagare. I den allmänna riktlinjen inkluderades också en bestämmelse enligt vilken kommissionen inom fyra år från det då direktivet träder i kraft ska utvärdera konsekvenserna av att de förare som är egenföretagare inte omfattas av direktivet och vid behov lämna ett nytt förslag.

Den 23 februari 2009 förkastade Europaparlamentets utskott för sysselsättning och sociala frågor vid en omröstning kommissionens förslag, enligt vilket förare som är egenföretagare skulle ha lämnats utanför arbetstidsbegränsningen. Europaparlamentet förkastade ändringsförslaget vid sin sista session i början av maj 2009 (332 ledamöter röstade ja, 307 nej och 6 blankt). Parlamentsvalet ägde rum sommaren 2009 och i enlighet med procedurreglerna för Europaparlamentet remitterades ärendet till en ny utskottsbehandling. Parlamentets utskott för sysselsättning och sociala behandlingar behandlade frågan – vid återbehandlingen kan utskottet antingen stadfästa förkastandet av förslaget eller förkasta det. Utskottet behandlade ärendet men var inte redo att rösta om det förrän på våren 2010. Europeiska unionens parlament förkastade på nytt vid sin omröstning den 16 juni 2010 kommissionens förslag till ändring av direktivet (368 röstade ja, 301 nej). Till följd av detta återkallade EU-kommissionen sitt ändringsförslag. Följaktligen har man från den 23 mars 2009 i Finland varit tvungen att vid vägtransporter tillämpa arbetstidsdirektivet på förare som är egenföretagare.

Förutom Finland hade även flera andra medlemsstater inom Europeiska unionen (t.ex. Portugal, Malta, Frankrike, Österrike, Tjeckien, Spanien, Danmark och Sverige) inte heller tagit in bestämmelserna i vägarbetstidsdirektivet i sin nationella lagstiftning inom den utsatta tiden.

Kommissionen har den 28 oktober 2011 riktat en formell underrättelse till Finland om försummelse av att genomföra direktivet (mål 2011/2181). Enligt kommissionen hade Finland inte i sin nationella lagstiftning på behörigt sätt införlivat bestämmelserna i direktivet till den del direktivet ska tillämpas på förare som är egenföretagare. Kommissionen ansåg att Finland inte hade uppfyllt sina skyldigheter enligt artikel 2.1, artikel 3–7 och artikel 11 i direktivet, till den del artiklarna gäller förare som är egenföretagare.

Finland meddelade i december 2011 i sitt svar till kommissionens formella underrättelse att en arbetsgrupp kommer att tillsättas med tanke på genomförandelagstiftningen och att en regeringsproposition om ärendet kommer att behandlas i riksdagen 2012. Dessutom meddelade Finland att rapporter om hur beredningen av lagstiftningen framskrider regelbundet kommer att sändas till kommissionen.

Trots Finlands ovannämnda svar, sände kommissionen ett motiverat yttrande till Finland den 26 maj 2012, eftersom Finland inte hade rapporterat om åtgärder för att införliva vägarbetstidsdirektivet i den nationella lagstiftningen.

Innehållet i vägarbetstidsdirektivet

Vägarbetstidsdirektivets tillämpningsområde omfattar alla mobila arbetstagare som deltar i vägtransporter, även förare som är egenföretagare, och som omfattas av kör- och vilotidsförordningen och den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (FördrS 66/1999, nedan AETR-överenskommelsen). Direktivet kompletterar bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen och bestämmelserna i AETR-överenskommelsen.

På förare som är egenföretagare tillämpas de bestämmelser i vägarbetstidsdirektivet

som gäller maximal veckoarbetstid, raster och nattarbete. Enligt direktivet är undantag från bestämmelserna om maximal veckoarbetstid och nattarbete även möjliga. I direktivet finns dessutom bestämmelser om registrering av arbetstid och om påföljder samt en bestämmelse om rätten att utfärda nationella föreskrifter och bestämmelser som är förmånligare än bestämmelserna i direktivet.

Avsikten är att bestämmelserna i artikel 2.1 samt i artiklarna 3–7 och artikel 11 i vägarbetstidsdirektivet ska genomföras genom förslaget. I artikel 2.1 konstateras det att direktivet från och med den 23 mars 2009 ska tillämpas på förare som är egenföretagare. I artikel 3 fastställs bl.a. vad som avses med arbetstid och förare som är egenföretagare, och i artikel 4 fastställs den maximala veckoarbetstiden. Bestämmelser om raster, viloperioder och nattarbete finns i artiklarna 5–7.

Genom förslaget genomförs också bestämmelserna i artikel 8 om möjligheter till undantag från den maximala veckoarbetstiden och nattarbete samt bestämmelserna om skyldigheten att registrera arbetstider och bevara registren enligt artikel 9.

2.2 Arbetstidsbestämmelser för förare i anställningsförhållande

Allmänt

Arbetstiden för motorfordonsförare bestäms enligt arbetstidslagen (605/1996) och enligt kör- och vilotidsförordningen. I de allmänt bindande kollektivavtalen inom branschen finns det dessutom närmare bestämmelser om arbetstiden för arbetstagare.

I fråga om arbetstagare har vägarbetstidsdirektivet i Finland genomförts genom arbetstidslagen och genom allmänt bindande kollektivavtal inom branschen (kollektivavtalet för lastbilsbranschen, kollektivavtalet för busspersonal och kollektivavtalet för tankbilssektorn och oljeproduktsbranschen och för verksamheter i anslutning till dem). En genomföranderapport om ärendet har lämnats till kommissionen den 10 mars 2005.

Enligt 1 § 1 mom. i arbetsavtalslagen (55/2001) tillämpas lagen på ett sådant avtal (arbetsavtal) genom vilket en arbetstagare förbinder sig att personligen utföra arbete för

en arbetsgivares räkning under dennes ledning och övervakning mot lön eller annat vederlag. Ett anställningsförhållande förutsätter att alla kännetecknen för ett anställningsförhållande är uppfyllda: avtal, arbetstagaren förbinder sig att personligen utföra det avtalade arbetet, utförande av arbetet, vederlag och arbetsgivarens rätt att leda och övervaka arbetet.

Förare som är egenföretagare omfattas inte av tillämpningsområdet för arbetsavtalslagen, och således inte heller av tillämpningsområdet för annan arbetslagstiftning om kollektivavtalen.

Arbetstidslagen tillämpas på alla motorfordonsförare i anställningsförhållande. Förutom arbetstidslagen tillämpas på motorfordonsförare i anställningsförhållande även bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen. Kör- och vilotidsförordningen tillämpas även på förare som är egenföretagare. Huvuddragen i kör- och vilotidsförordningen beskrivs närmare i avsnitt 2.3.

I 8 § i arbetstidslagen föreskrivs om den totala arbetstiden för motorfordonsförare oberoende av om det är fråga om körning eller annat arbete i anslutning till den egentliga arbetsuppgiften, t.ex. lossning eller lastning av fordonet. I kör- och vilotidsförordningen finns däremot bestämmelser om den maximala körtiden. När bestämmelserna tillämpas parallellt är det viktigt att beakta bestämmelsernas olika syften. Arbetstiden för arbetstagare som kör motorfordon får enligt 7 § i arbetstidslagen ordnas som periodarbete. Enligt kollektivavtalen inom branschen är den regelbundna arbetstiden 80 timmar i perioder på två veckor.

Enligt 28 § 3 mom. i arbetstidslagen ska motorfordonsförare för varje arbetsperiod om fem timmar 30 minuter ges en minst 30 minuter lång paus i en eller två delar. I kollektivavtalen inom branschen finns det en motsvarande bestämmelse.

Raster under den körtid som avses i kör- och vilotidsförordningen eller i AETR-överenskommelsen ska ordnas enligt vad som bestäms i förordningen eller överenskommelsen. Förarna ska tillämpa den rast som inträffar först. Rasterna enligt olika bestämmelser får även vara överlappande.

Enligt vägarbetsstidsdirektivet är undantag från bestämmelserna om den i direktivet fastställda maximal arbetstiden och om nattarbete möjliga. I Finland har arbetsmarknadsparterna i de allmänt bindande kollektivavtalen inom branschen avtalat om undantag bl.a. för att möjliggöra nattliga stamtransporter på landsvägar.

Arbetstagarnas registrering av arbetstider

I arbetstidslagen finns det bestämmelser om arbetstagarnas skyldighet att bevara arbetstidsbokföringen och om att arbetarskyddsmyndigheten på begäran ska få en kopia av arbetstidsbokföringen och arbetsskiftförteckningen. Arbetsgivaren ska förvara arbetstagarnas arbetstidsbokföring åtminstone till utgången av den tid för väckande av talan som anges i arbetstidslagen, dvs. två år från utgången av det kalenderår då rätten till ersättning uppkom.

Enligt 37 § 1 mom. i arbetstidslagen ska arbetsgivaren bokföra antalet arbetstimmar och de ersättningar som betalats för dem särskilt för varje arbetstagare. I bokföringen ska antecknas antingen den ordinarie arbetstidens arbetstimmar, antalet arbetstimmar i mertids-, övertids-, nöd- och söndagsarbete samt de ersättningar som betalats för dem eller alla arbetstimmar samt separat antalet arbetstimmar i övertids-, nöd- och söndagsarbete och de förhöjda andelar som betalats för dem. Om ett avtal enligt 39 § 2 eller 3 mom. i arbetstidslagen har ingåtts med arbetstagaren, ska den beräknade mängden mertids-, övertids- och söndagsarbete per månad antecknas i förteckningen. Arbetsgivare behöver med tanke på detta noggranna uppgifter om de anställda förarnas arbetsdagar.

Anteckningarna i arbetstidsbokföringen får göras utifrån anteckningarna i körjournalen eller i färdskrivaren.

Straffbarhet

Enligt 42 § i arbetstidslagen ska en arbetsgivare eller en företrädare för denne som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot stadganden i arbetstidslagen eller mot

stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den och som gäller annat än betalningsskyldighet, ingående av avtal, en rättshandlings form, arbetstidsbokföring eller framläggningsskyldighet för arbetstidsförseelse dömas till böter. För arbetstidsförseelse döms även en motorfordonsförare som försummar att göra de föreskrivna anteckningarna i körjournalen eller inte har den med sig under körningen.

Fördelningen av det straffrättsliga ansvaret mellan arbetsgivaren och dennes företrädare bestäms enligt de grunder som anges i 47 kap. 7 § i strafflagen. Bestämmelser om straff för försummelse eller missbruk av den arbetstidsbokföring som avses i 37 § 1 mom. i arbetstidslagen och om straff för arbetstidsbrott som har utförts trots en arbetarskyddsmyndighets uppmaning, order eller förbud finns i 47 kap. 2 § i strafflagen (39/1889). I 47 kap. 2 § i strafflagen föreskrivs om arbetstidsbrott. En arbetsgivare eller en företrädare för denne som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet 1) till en arbetstagares nackdel försummar att föra bok över arbetstider eller semestrar, för sådan bok oriktigt, ändrar, döljer eller förstör bokföringen eller gör den oläslig eller 2) trots en arbetarskyddsmyndighets uppmaning, order eller förbud förfar på ett sätt som är straffbelagt enligt arbetstids- eller semesterlagstiftningen ska för arbetstidsbrott dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Tillsyn över arbetstidsbestämmelserna

Arbetarskyddsmyndigheterna övervakar efterlevnaden av arbetstidslagen. Inspektioner vad gäller anställningsförhållanden utförs på arbetsplatser eller i den revisionsbyrå som arbetsgivaren använder samt genom att granska de handlingar som lämnats in. Allmänna tillsynsåtgärder är att av arbetsgivaren begära en kopia av arbetstidsbokföringen och att ge anvisningar utifrån bokföringen. I stället för dessa förfaranden kan en inspektion av efterlevnaden av arbetstidslagen utföras på basis av vilken anvisningar kan ges till arbetsgivaren.

2.3 Huvuddragen i kör- och vilotidsförordningen

Bestämmelserna om körtider och viloperioder för förare — både arbetstagare och förare som är egenföretagare — har harmoniserats inom EU och inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Heltäckande bestämmelser om körtider och viloperioder finns i kör- och vilotidsförordningen.

Kör- och vilotidsförordningen syftar till att förbättra de sociala förhållandena för förare som omfattas av förordningen, liksom till att förbättra trafiksäkerheten. Detta uppnås i förordningen huvudsakligen genom bestämmelser om maximal körtid per dag, per vecka och per period om två på varandra följande veckor och genom bestämmelser om viloperioder.

Förordningen ska i princip tillämpas på vägtransporter av a) gods, om fordonens högsta tillåtna vikt (inklusive släpvagn eller påhängsvagn) överstiger 3,5 ton, eller av b) passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren.

Kör- och vilotidsförordningen ska inte tillämpas på allmänna vägar i fråga om direkta överskridningar av allmänna vägar, om körningen hänför sig till arbete som utförs i huvudsak utanför allmän väg. Andra körningar, än körningarna i fråga, som har körts på allmän väg under ett kördygn förutsätter således bl.a. en viloperiod på en vecka eller en viloperiod på ett dygn och när de överstiger sammanlagt 4,5 timmar att raster tas under dygnet i fråga. Förordningen ska tillämpas även på kombinationer av fordon där dragfordonet är en personbil, men kombinationens totala vikt överstiger 3,5 ton, och på körningar med tomma fordon. Den tillämpas inte på specialfordon som inte är avsedda för transport av varor eller personer, t.ex. sådana kranbilar eller bilar för pumpning av betong där det inte transporteras varor.

Undantag från ovannämnda huvudregler har fastställts för såväl alla medlemsstater som separat för varje medlemsstat. Bestämmelser om undantag som gäller alla medlemsstater finns i artikel 3 i kör- och vilotidsförordningen och bestämmelser om undantag som tillåts i Finland finns i 7 § i förordningen

om användning av fordon på väg (1257/1992).

Enligt artikel 6 i kör- och vilotidsförordningen får en förares dagliga körtid inte överstiga nio timmar. Den dagliga körtiden får utsträckas till tio timmar högst två gånger under en vecka. Den dagliga körtiden är den sammanlagd körtid mellan två perioder av dygnsvila samt en period av dygnsvila och en period av veckovila. Körtiden per vecka får enligt förordningen inte överstiga 56 timmar och den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar. Med en vecka avses tidsperioden mellan 00.00 på måndag och 24.00 på följande söndag.

Enligt huvudregeln utgörs en förares körtid av all den tid som fordonet rör sig i trafiken. Den inkluderar t.ex. inte raster som tas på väg eller någon annanstans eller väntetider, lossning eller lastning av last eller tider för reparationer och underhåll.

Bestämmelser om raster finns i artikel 7 i kör- och vilotidsförordningen. Efter en körperiod på fyra och en halv timme ska föraren ta en rast på minst fyrtyofem minuter, såvida inte hans eller hennes period av dygnsvila eller veckovila börjar.

Denna rast får tas ut i två delar, varmed den första ska vara minst 15 minuter och den andra ska vara minst 30 minuter. Den första delen ska fördelas över körtiden så att den sammanlagda körtiden inte överstiger fyra och en halv timme innan den andra delen av rasten inleds. Efter rasten på minst 45 minuter som tagits ut i en eller två delar inleds en ny beräkning av raster och i denna beräkning beaktas inte tidigare körtider och viloperioder.

De för förare föreskrivna rasterna är avsedda för vila och därför är det förbjudet att utföra annat arbete under rasterna. I situationer där det förekommer multibemannning får en rast tas i ett fordon i rörelse.

Enligt artikel 8 i kör- och vilotidsförordningen ska dygnsvilan vara sammanhängande och uppgå till minst 11 timmar för varje 24-timmarsperiod. Tiden föraren är bunden till arbetet, dvs. den sammanlagda körtiden, annan arbetstid, väntetid och raster får uppgå till högst 13 timmar.

Dygnsvilan får mellan två veckovilor förkortas högst tre gånger till en period på minst 9 timmar (reducerad viloperiod). Tiden föraren är bunden till arbetet får i detta fall vara högst 15 timmar. Om dygnsvilan inte har förkortats, får den uppdelas på högst två separata perioder av vilka den första ska vara minst 3 timmar och den senare minst 9 timmar. När arbetet börjar efter dygnsvilan inleds en ny 24-timmarsperiod.

Vid multibemanning, dvs. i situationer då det i ett fordon samtidigt finns två eller flera förare, är kontrollperioden 30 timmar. I dessa fall ska förarna ha en sammanhängande viloperiod på minst 9 timmar och tiden en förare är bunden till arbetet får uppgå till högst 21 timmar.

I t.ex. situationer där ett fordon bemannas av två förare och där båda förarna är skyldiga att åka med samma fordon behöver den andra föraren inte vara närvarande under den första timmen av multibemanning. Ett fordon får om två förare medföljer röra sig utan avbrott högst 20 timmar, eftersom båda förarna får köra i högst 10 timmar och rasterna får tas ut medan fordonet är i rörelse. Det är inte möjligt att tillbringa dygnsvilan i ett fordon i rörelse.

I artikel 8 i kör- och vilotidsförordningen finns det även bestämmelser om veckovila och enligt artikeln ska den vara sammanhängande och uppgå till minst 45 timmar. En veckovila ska inledas senast efter sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående veckovila. Veckovilan får en gång förkortas till minst 24 timmar under en period om två på varandra följande veckor. Varje reducerad viloperiod ska dock kompenseras genom en motsvarande sammanhängande veckovila som ska tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga, i samband med en annan viloperiod på minst 9 timmar.

Under två på varandra följande veckor ska en förare ta ut a) antingen två normala veckovilor (minst 45 timmar) eller b) en normal veckovila och en reducerad veckovila (24 timmar).

Enligt artikel 9 i förordningen får dygnsvilan avbrytas i situationer där en förare medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och tar sin normala dygnsvila

på minst 11 timmar. Viloperioden i fråga får avbrytas högst två gånger på grund av andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under en sådan normal dygnsvila ska föraren ha tillgång till en sovbräda.

Således får en dygnsvila på 11 timmar eller en uppdelad dygnsvila (3 + 9 timmar) avbrytas i situationer där förare stiger ombord på färjor eller tåg eller stiger av dem. Avbrotten får räcka sammanlagt högst en timme. I fråga om uppdelad dygnsvila gäller antalet avbrott, som får uppgå till högst två, hela dygnsvilan och inte separat för båda delarna av den normala dygnsvilan som tas ut i två perioder. Tiden som använts till avbrotten får under inga omständigheter förkorta viloperioden.

Enligt artikel 4 och 6 i kör- och vilotidsförordningen är dessutom arbete som utförs i anställningsförhållande eller tjänsteförhållande inom eller utanför transportsektorn inte möjligt under de minimidygnsvilar eller minimiveckovilor som avses i förordningen. Privat företagande och annat arbete som utförs för egen del är däremot möjligt under minimidygnsvilar och minimiveckovilor.

Artikel 4 i förordningen förpliktar förare som är anställda hos eller tillgängliga för flera än ett transportföretag eller annat företag att skriftligen förse varje transportföretag med lämplig information om allt arbete de utför i andra företag i anställnings- eller tjänsteförhållande. Förare ska på eget initiativ förse arbetsgivaren med dessa uppgifter.

Bestämmelser om undantag i fråga om användning av färdskrivare och körtider finns i 7 § i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992). Enligt paragrafen behöver kör- och vilotidsförordningen inte följas eller färdskrivare användas t.ex. i fordon som används för jordbruk och utdelning av post, fordon som används för övningskörning, fordon som används i samband med underhåll av avlopp och motsvarande, fordon som används för radio- och televisionssändningar, fordon för transport av pengar eller värdeföremål eller fordon som används av cirkusar.

Bestämmelser om registrering av körtider och viloperioder och om apparater som används för att göra detta finns i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och i 6 a kap. i vägtrafiklagen (267/1981).

Brott mot bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen är straffbara enligt 105 a § i vägtrafiklagen.

Enligt 1 mom. i paragrafen ska en förare som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om körtider, raster, vilotider, färdskrivare eller färdskrivarkort i kör- och vilotidsförordningen, rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter eller i AETR-överenskommelsen, för brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter dömas till böter.

I Finland ansvarar polisen och arbetarskyddsmyndigheterna för tillsynen över körtider och viloperioder. Efterlevnaden av bestämmelserna om förares körtider och viloperioder övervakas genom inspektioner som utförs både på väg och i företagens lokaler. Från och med ingången av 2007 preciserades arbetsfördelningen mellan polisens och arbetarskyddets ansvarsområden så att polisen övervakar förare i vägtrafik och de inspektörer som ansvarar för arbetarskyddets ansvarsområden koncentrerar sig på övervakning som utförs i företagens lokaler.

2.4 Sveriges arbetstidsbestämmelser om förare som är egenföretagare

Genomförandet av direktivet har beretts samtidigt i flera medlemsstater. Under beredningen av regeringspropositionen var det inte möjligt att göra en heltäckande och detaljerad jämförelse av olika länders lösningar. Utifrån de uppgifter som fått har direktivet i Danmark genomförts genom administrativa föreskrifter våren 2012. I Sverige har vägarbetstidsdirektivet genomförts i fråga om arbetstagare genom lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete (2005:395). Förare som är egenföretagare inkluderades i lagens tillämpningsområde genom en lagändring som trädde i kraft den 1 juni 2012 (SFS 2012:229).

I den lagen avses med förare som är egenföretagare en person vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning med stöd av gemenskapstillstånd enligt förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009 eller med stöd av Sveriges yrkestrafiklag (2012:210).

Förare som är egenföretagare kan också vara en person som har rätt att arbeta för egen räkning och som inte utför arbete för en arbetsgivares räkning. Personen är även fri att organisera sin verksamhet, och personens inkomster är direkt beroende av den förtjänst som görs. Personen är dessutom fri att, självständigt eller i samarbete mellan egenföretagare, ha affärsförbindelser med flera kunder.

I lagen avses med arbetstagares sammanlagda arbetstid summan av de timmar under vilka de har utfört arbete som lagen tillämpas på, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera arbetsgivare. Arbetstiden för en egenföretagare är på motsvarande sätt summan av arbetstimmarna, oavsett om arbetet utförts för en eller flera kunder. Med arbetstid avses, när det gäller egenföretagare, inte tid som används för allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga.

I lagen finns även bestämmelser om maximal arbetstid. En arbetstagares sammanlagda arbetstid får uppgå till i genomsnitt högst 48 timmar per vecka under en beräkningsperiod om högst fyra månader. Detsamma ska gälla för egenföretagare. Den sammanlagda arbetstiden får dock inte under någon vecka överstiga 60 timmar, med undantag för de fall som avses i artikel 8.6 a i kör- och vilotidsförordningen och i artikel 8.6 b i AETR-överenskommelsen. Tidsperioden för beräkning av den sammanlagda arbetstiden får genom kollektivavtal utsträckas till högst sex månader.

Enligt lagen får en förares arbetstid under ovannämnda period inte överstiga tio timmar, om det ingår nattarbete i en 24-timmarsperiod som påbörjas efter sådan avslutad vila som avses i artikel 8 eller 9 i kör- och vilotidsförordningen, artikel 8 i AETR-överenskommelsen eller i 13 eller 14 § i Sveriges arbetstidslag (1982:673). Undantag från begränsningen av arbetstiden vid nattarbete får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte hade kunnat förutses av arbetsgivaren eller egenföretagaren.

Enligt lagen får arbetstagare eller egenföretagare dessutom aldrig utföra arbete längre tid än sex timmar i följd utan rast. Rasten ska uppgå till minst 30 minuter, om arbetstiden

omfattar mellan sex och nio timmar. Om arbetstiden överstiger nio timmar, ska rasten uppgå till minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter. I lagen finns även bestämmelser om skyldigheten att registrera arbetstid.

Arbetsgivare och egenföretagare ska registrera all arbetstid som omfattas av lagen. Registren ska bevaras hos arbetsgivaren eller egenföretagaren i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar.

Sveriges Transportstyrelse får medge undantag (dispens) i fråga om sammanlagd arbetstid och nattarbete för egenföretagare, förutsatt att det finns särskilda skäl. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även i fråga om egenföretagare meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna om sammanlagd arbetstid och nattarbete. Bemyndigandet har tagits in i lagen för att förhindra snedvridning av konkurrensen mellan förare som är egenföretagare och förare som är arbetstagar.

Transportstyrelsen ska se till att lagen följs och har rätt att av arbetsgivaren och egenföretagaren få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen samt rätt att få tillträde till arbetsställena. Egenföretagare kan dömas till böter, om de uppsåtligen eller av oaktsamhet förlägger arbetet så att arbetstiden överstiger vad som är tillåtet enligt bestämmelserna i lagen. Egenföretagare kan även dömas till böter, om de inte tar raster eller registrerar arbetstider enligt lagen eller lämnar oriktiga uppgifter till Transportstyrelsen.

3 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås att det ska stiftas en ny lag om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare. Genom lagen genomförs skyldigheterna enligt vägarbets-tidsdirektivet i fråga om de förare som är egenföretagare och som avses i rättsakten. Den nya lagen kompletterar Europeiska unionens bestämmelser om körtider och viloperioder.

Lagens syfte är att trygga säkerheten och skydda hälsan för förare som är egenföretagare och arbetar med vägtransporter, förbättra trafiksäkerheten och att förhindra sned-

vridning av konkurrensen inom transportverksamheten. Lagens tillämpningsområde ska omfatta förare som är egenföretagare och som deltar i utövande av den transportverksamhet på väg som avses i tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen.

I lagen ska det finnas bestämmelser om maximal veckoarbetstid, raster och nattarbete för förare som är egenföretagare. Dessutom ska det föreskrivas om möjligheten till undantag från den sammanlagda arbetstiden för förare som är egenföretagare och begränsningen av nattarbete av tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation.

I lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare ska det även finnas en bestämmelse om skyldigheten för förare som är egenföretagare att registrera sina arbetstider samt en bestämmelse om att registren ska bevaras i två år. Bestämmelserna är nödvändiga med tanke på tillsynen över lagen.

En arbetarskyddsmyndighet ska övervaka efterlevnaden av lagen. I fråga om arbetarskyddsmyndighetens befogenheter ska det hänvisas till lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006).

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Enligt statistikcentralen finns det i Finland ungefär 9 000 transportföretag. Av dessa är ungefär 80 procent sådana som har 1–3 bilar. Genomförandet av vägarbets-tidsdirektivet kommer att begränsa verksamheten i små företag av detta slag, eftersom företagarnas arbetsinsats i fråga om den operativa verksamheten är betydande i dessa företag. Den föreslagna lagen inverkar på ungefär 7 200 transportföretagares verksamhet. Begränsningen av arbetstiden för förare som är egenföretagare till i genomsnitt 48 timmar per vecka innebär att företagarna måste anlita extra arbetskraft. Enligt statistikcentralens arbetskraftsundersökning arbetade åren 2008–2011 i genomsnitt 28 procent av företagarna inom transport- och lagerbranschen 50–59 timmar per vecka och 28 procent över 60 timmar per vecka.

Enligt en bedömning som gjorts av Finlands Transport och Logistik SKAL rf (nedan SKAL) måste företagare som arbetar 50–59 timmar per vecka anlita utomstående arbetskraft i genomsnitt 6,5 timmar per vecka, om företagarnas arbetstid begränsas till 48 timmar. Företagare som arbetar över 60 timmar per vecka har behov av utomstående arbetskraft ungefär 17 timmar per vecka, om företagarnas genomsnittliga arbetstid beräknas vara 65 timmar per vecka.

SKAL har beräknat att den genomsnittliga kostnaden för en arbetstimme är ungefär 28 euro per timme enligt följande:

– Den genomsnittliga timlönen för lastbilsförare (4/2011), inklusive ersättningar för övertids- och söndagsarbete, är 15,51 euro per timme

– De indirekta lönekostnaderna uppgår till 68 procent

– Företagarrisken + kravet på täckningsbidrag för förarnas arbetsinsats

Alternativt kan 28 euro per timme anses vara kostnader för den köpta tjänst som egenföretagarna är tvungna att skaffa för att ersätta arbete som de tidigare gjort själva.

För företagare som arbetar 50–59 timmar per vecka (28 procent, ungefär 2 000 företagare) är kostnadseffekten per år ungefär 18,9 miljoner euro (6,5 h x 28 €/h x 52 veckor x 2 000 företag).

För företagare som arbetar över 60 timmar per vecka (28 procent, ungefär 2 000 företagare) är kostnadseffekten per år ungefär 49,5 miljoner euro (17 h x 28 €/h x 52 veckor x 2 000 företag).

Trots EU:s strävanden att minska företagarnas administrativa kostnader är vägarbets-tidsdirektivets kostnadseffekt för lastbilsföretagare sammanlagt ungefär 68,4 miljoner euro per år.

Enligt Linja-autoliitto har det i Finland inom branschen beviljats ungefär 1 300 kollektivtrafiktillstånd. Av Linja-autoliittos medlemsföretag är ungefär 85 procent företag som har färre än 20 bussar. Enligt Linja-autoliittos bedömning är företagarnas arbetsinsats i företag av denna storlek betydande också i fråga om den operativa verksamheten. Även i större företag är ägarens insats vid körningarna och andra uppgifter i direkt anslutning till körningarna betydande. Av fö-

retagen som inte är medlemmar i Linja-autoliitto är största delen små företag med endast några bussar.

Den föreslagna lagen kommer enligt Linja-autoliitto att inverka på verksamheten vid ungefär 1 100 företag.

En busschaufförs genomsnittliga inkomst, inklusive tillägg och ersättningar för övertids- och söndagsarbete, är ungefär 15,85 euro per timme (situationen 4/2011). Med beaktande av de indirekta lönekostnaderna, företagarrisken och kravet på täckningsbidrag är den genomsnittliga kostnaden för en förars arbetstimme 29 euro.

För företagare som arbetar 50–59 timmar per vecka (29 procent, ungefär 300 företagare) är kostnadseffekten per år ungefär 2,9 miljoner euro (6,5 h x 28 €/h x 52 veckor x 300 företag). För företagare som arbetar över 60 timmar per vecka (28 procent, ungefär 300 företagare) är kostnadseffekten per år ungefär 7,7 miljoner euro (17 h x 29 €/h x 52 veckor x 300 företag).

Enligt Linja-autoliitto kommer vägarbets-tidsdirektivets kostnadseffekt för bussföretagarna att uppgå till sammanlagt ungefär 10,6 miljoner euro per år.

Förutom det ovannämnda ökade behovet av att köpa arbete kan begränsningen av företagarnas arbetstider ha även andra konsekvenser för transportmarknaden. Dessa konsekvenser kan t.ex. vara att behovet av utrustning ökar, företagsstorleken ändras, branschens attraktivitet minskar och att anskaffningen från underleverantörer ökar. Registreringen av arbetstider och bevarandet av registren är centrala skyldigheter som innebär en administrativ börda för förare som är egenföretagare. I propositionen har dessa konsekvenser inte beaktats.

Den föreslagna lagen kan ha konsekvenser för förare som är egenföretagare och inte har trafiktillstånd. Deras ställning kan med tanke den nya administrativa bördan vara bättre än ställningen för företagare som omfattas av den föreslagna lagens tillämpningsområde. Sådana företagare arbetar t.ex. inom markbyggnadsbranschen. Det är därför viktigt att följa utvecklingen av konkurrensen på transportmarknaden i samband med lagstiftningsprojekt som gäller förfaranden i anslutning till trafiktillstånd.

4.2 Organisatoriska konsekvenser

En arbetarskyddsmyndighet ska ansvara för tillsynen över den föreslagna lagen. Antalet förare som är egenföretagare och omfattas av lagens tillämpningsområde uppgår till uppskattningsvis ungefär 7 200. Bestämmelserna i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006) ska iakttas vid tillsynen. En arbetarskyddsmyndighet övervakar redan i nuläget efterlevnaden av bestämmelserna om körtider och viloperioder även i fråga om förare som är egenföretagare.

Att förare som är arbetstagare iakttar arbetstidslagen övervakas som en del av arbetsplatstillsynen på initiativ av myndigheterna. I de kontroller där det med beaktande av övervakningens karaktär är möjligt och ändamålsenligt säkerställs det att det finns en lagenlig arbetstidsbokföring. Innehållet i bokföringen granskas även. Inspektioner genomförs dessutom som riktad arbetstidstillsyn, t.ex. i form av tillsynsprojekt. Tillsynen riktas till olika branscher utifrån social- och hälsovårdsministeriets årliga resultatstyrning och de tillsynsplaner som utarbetats regionalt.

Även tillsynen över att förare som är egenföretagare iakttar arbetstidslagen ska genomföras enligt ovannämnda principer.

Antalet lagar och förordningar som arbetarskyddsmyndigheterna ska utöva tillsyn över har ökat kontinuerligt. Inom ansvarsområdena för regionförvaltningsverkens arbetarskydd arbetar 25 inspektörer med tillsynsuppgifter som gäller transportbranschen och deras uppgifter ökar i någon mån till följd av den föreslagna lagen. Största delen av inspektörerna har även andra uppgifter.

I vägarbetstidsdirektivet har minimiantalet kontroller inte fastställs såsom i kör- och vilotidsförordningen. I praktiken kunde övervakningen av arbetstidsbokföringen för förare som är egenföretagare skötas samtidigt som man genom arbetsplatsinspektioner övervakar att arbetstagarnas arbetstidsbokföring är lagenlig. I fråga om förare som är egenföretagare och som inte har anställt förare i anställningsavtalsförhållande kan det begäras att arbetstidsbokföringen granskas på arbetarskyddsmyndighetens verksamhetsstäl-

le på samma sätt som uppgifterna om körtider och viloperioder. Den föreslagna lagen har inga betydande organisatoriska konsekvenser för arbetarskyddsmyndigheternas verksamhet.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts i en arbetsgrupp som har tillsatts av kommunikationsministeriet samt arbets- och näringsministeriet. I arbetsgruppen har det förutom företrädare för dessa ministerier även ingått företrädare för inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Finlands näringsliv rf, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf samt Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Utlåtanden om propositionen har begärts av justitieministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, finansministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto ry, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Finlands näringsliv rf, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, STTK rf, Akava ry, Företagarna i Finland rf, Linja-autoliitto ry, Suomen Palkkalisliikenneliitto - Finlands Lokalförbundet ry samt Suomen Taksiliitto ry.

Till kommunikationsministeriet inkom utlåtande av inrikesministeriet, justitieministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, finansministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Finlands näringsliv rf, Företagarna i Finland rf, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf tillsammans med Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto ry samt ett gemensamt utlåtande av Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Linja-autoliitto och Finlands Transport och Logistik SKAL rf samt ett utlåtande av Suomen Taksiliitto ry. Av remissinstanserna hade social- och hälsovårdsministeriet, finansministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Finlands näringsliv rf och Suomen Taksiliitto inget att anmärka på angående propositionen.

Enligt inrikesministeriet polisavdelning är det ändamålsenligt att en arbetarskyddsmynd-

dighet ansvarar för efterlevnaden av lagen. I och med detta ansvarar samma myndighet för tillsynen över arbetstidslagen och den nu föreslagna lagen, och arbetstagare och förare som är egenföretagare behöver således inte medföra arbetstidregistren under körningar.

Justitieministeriet föreslog i sitt utlåtande lagtekniska ändringar som har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

Företagarna i Finland rf ansåg att de föreslagna begränsningarna av arbetstid gynnar stora och i huvudsak av utlänningar ägda transportföretag och medför betydande merkostnader för små företag. Organisationen betonade även att det i propositionen föreslås begränsningar som inte tidigare har riktats mot någon annan grupp av näringsidkare. I propositionen har transport jämförts med utövande av arbete i vägtrafik med stöd av trafiktillstånd, vilket kan öka trycket att utge transportverksamhet för någon annan verksamhet som inte kräver trafiktillstånd och som inte anses vara huvudsaklig transport eller omfattas av de föreslagna bestämmelserna.

Vid den fortsatta beredningen beaktades även justitieministeriets och Företagarna i Finland rf:s syn på de överlappande tillämpningsområdena för kör- och vilotidsförordningen och den föreslagna lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare. Till dessa delar ströks möjligheten till dubbel straffbarhet.

Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf och Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto ry ansåg att den föreslagna propositionen är värd att understödjas. Organisationen fäste uppmärksamhet vid grupper av förare som är egenföretagare och som lagen inte omfattar, t.ex. taxibilar, samt begreppet administrativt arbete som enligt dem borde de-

finieras mera exakt. Även begreppet "undantag av tekniska skäl eller skäl som rör arbetsorganisation" var enligt organisationerna problematiskt. Undantag bör inte fritt kunna definieras av förare som är egenföretagare. Organisationerna var även oroliga för arbetarskyddsmyndigheternas resurser för tillsyn, eftersom lagförslaget beräknas påverka sammanlagt 8 300 företagens verksamhet.

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf samt Linja-autoliitto ansåg att den begränsning som gjorts av den föreslagna lagens tillämpningsområde inte är ändamålsenlig. Det föreslås att lagens tillämpningsområde inte ska omfatta de transportföretagare som enligt lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) eller kollektivtrafiklagen (869/2009) inte behöver trafiktillstånd för transporter, även om deras huvudsakliga yrkesverksamhet består i att transportera passagerare eller varor i vägtrafik. Enligt organisationerna främjar begränsningen av tillämpningsområdet inte säkerheten och hälsan, och förhindrar inte heller snedvridning av konkurrensen.

6 Ålands ställning

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik. Enligt 18 § 22 punkten i lagen har landskapet även lagstiftningsbehörighet i fråga om näringsverksamhet.

Den föreslagna lagstiftningen gäller sådana varu- och persontransporter på väg som utövas som näringsverksamhet och lagstiftningen omfattas således av landskapets lagstiftningsbehörighet.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1 §. Lagens tillämpningsområde. Enligt 1 § ska lagen tillämpas på förare som är egenföretagare och som deltar i utövande av den transportverksamhet i vägtrafik som avses i tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen. Lagens tillämpningsområde ska överensstämma med det tillämpningsområde som anges i skäl 6 i ingressen till vägarbetsdirektivet. Lagen kompletterar Europeiska unionens bestämmelser om körtider och viloperioder.

Lagens tillämpningsområde omfattar inte förare som är egenföretagare och inte hör till tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen. Enligt artikel 13 i kör- och vilotidsförordningen får medlemsstaterna medge nationella undantag från tillämpningen av förordningen. I Finland fins det bestämmelser om undantag i 7 § i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992). Nationella undantag är inte problematiska med tanke på trafiksäkerheten och de har inte heller konstaterats snedvridda konkurrensen inom transportbranschen.

2 §. Definitioner. I 1 punkten i paragrafen hänvisas det till kör- och vilotidsförordningen med vilken avses Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

Enligt 2 punkten i paragrafen avses med AETR-överenskommelsen den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (FördrS 66/1999).

I 3 punkten anges vad som avses med begreppet förare som är egenföretagare. I förslaget används på finska begreppet "yrittäjäkuljettaja" till följd av dess bättre informationsvärde, eftersom det av begreppet "itse-näinen kuljettaja" som används i vägarbetsdirektivet inte framgår vilken grupp av

förare i vägtrafik lagens tillämpningsområde i själva verket omfattar. På svenska används i båda fallen begreppet "förare som är egenföretagare".

Enligt artikel 3 led e i vägarbetsdirektivet avses med förare som är egenföretagare en person vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning, i den mening som avses i gemenskapslagstiftningen, i enlighet med ett gemenskapstillstånd eller annan yrkesmässig behörighet att utföra sådana transporter.

Enligt punkt 3 i paragrafen avses med förare som är egenföretagare således en person som inte är i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg mot ersättning, i enlighet med ett sådant gemenskapstillstånd som avses i förordning (EG) nr 1071/2009 eller förordning (EG) nr 1072/2009 eller ett trafiktillstånd enligt lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) eller i kollektivtrafiklagen (869/2009).

I 3 punkten i paragrafen ska det även finnas en förteckning enligt artikel 3 led e i vägarbetsdirektivet som preciserar förslaget tillämpningsområde. Alla punkter i förteckningen ska uppfyllas för att det ska vara fråga om en förare som är egenföretagare och som avses i lagen. Enligt artikel 3 led e är en förare som är egenföretagare en person

- a) som arbetar för egen räkning,
- b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,
- c) vars inkomster är direkt beroende av den förtjänst som görs, och
- d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare ha affärsförbindelser med flera kunder.

I punkt 4 i paragrafen definieras den arbetstid som omfattas av lagens tillämpningsområde. I denna lag avses med arbetstid vad gäller förare som är egenföretagare hela tidsperioden mellan arbetets början och dess slut, den tid som ägnas åt arbete som avser vägtransporter, under vilken företagarna befinner

sig på sin arbetsplats, står till kundens förfo-
gande och ägnar sig åt sina uppgifter eller
annan verksamhet än allmänt administrativt
arbete som inte direkt hänger samman med
transporten i fråga. De uppgifter som avses i
bestämmelsen och som omfattas av arbetsti-
den är t.ex.

– körning, lastning och lossning av fordo-
net,

– hjälp till passagerare som stiger på eller
av fordonet,

– rengöring och tekniskt underhåll, och

– annat arbete som syftar till att säkerställa
fordonets, lastens och passagerarnas säkerhet
eller till att uppfylla de bestämmelser i lagar
och andra författningar som direkt hänger
samman med transporten i fråga, däribland
övervakning av lastning och lossning, admi-
nistrativa formaliteter med polis, tull, invand-
rarmyndigheter m.m. Arbetstiden för förare
som är egenföretagare omfattar däremot inte
bokföring, planering och fakturering av
transporter eller annat motsvarande arbete
som inte hänger samman med transporten i
fråga.

I punkt 5 i paragrafen är det nödvändigt att
för att genomföra artikel 4 led b i vägarbets-
tidsdirektivet definiera begreppet samman-
lagd arbetstid. All arbetstid för förare som är
egenföretagare ska räknas ihop, även om ar-
betet har delats upp i delar eller har utförts
för en eller flera kunder.

I 6 punkten avses med begreppet arbets-
plats

a) det företags huvudkontor som en förare
som är egenföretagare äger,

b) det fordon som en förare som är egenfö-
retagare använder vid utförandet av sina
uppgifter och

c) andra platser där den verksamhet bedrivs
som har samband med utförande av transpor-
ter.

Enligt 7 punkten i paragrafen avses med
vecka den period som börjar måndag kl. 0.00
och slutar följande söndag kl. 24.00.

Enligt 8 punkten i paragrafen avses med
nattetid tiden mellan kl. 01.00 och 05.00.

3 §. Maximal veckoarbetstid. I paragrafen
begränsas arbetstiden för förare som är egen-
företagare i enlighet med artikel 4 led a i
vägarbets-tidsdirektivet till högst 48 timmar
per vecka under en referensperiod på fyra

månader. Den sammanlagda arbetstiden får
dock inte överstiga 60 timmar per vecka.

Arbete som inte hänger samman med
transporten i fråga, t.ex. arbete som utförs av
förare som är egenföretagare i anslutning till
bokföring och marknadsföring samt plane-
ring och fakturering av transporter, räknas
inte till den maximala veckoarbetstiden och
omfattas inte heller av principen för samman-
räkning.

**4 §. Överskridande av den maximala
veckoarbetstiden och referensperioden.** I pa-
ragrafen föreskrivs det om möjligheten till
undantag från den maximala veckoarbetsti-
den på 60 timmar och från referensperioden
på fyra månader. Förare som är egenföreta-
gare får själva vid ingången av året eller nå-
gon annan lämplig tidpunkt välja vilken refe-
rensperiod de iakttar. Referensperioden får
vara sex månader och den maximala vecko-
arbetstiden på 60 timmar får överskridas un-
der referensperioden på sex månader. Undan-
tag ska av tekniska skäl eller skäl som rör ar-
betets organisation vara möjliga på det sätt
som bestäms i artikel 8 i vägarbets-tidsdirek-
tivet.

För att möjliggöra tillsyn ska förare som är
egenföretagare enligt 2 mom. vara skyldiga
att anteckna undantag och motiveringen till
dem i sina arbetstidsregister.

5 §. Nattarbete. I paragrafen definieras det
nattarbete som utförs av förare som är egen-
företagare och nattarbetets förhållande till
den totala arbetstiden. Enligt paragrafen får
arbetstiden för förare som är egenföretagare
inte överstiga tio timmar, om en 24-
timmarsperiod, som inleds när den vila som
avses i artikel 8 eller 9 i kör- och vilotidsför-
ordningen eller i artikel 8 eller 8 b i AETR-
överenskommelsen upphör, inkluderar
nattarbete. Arbete som utförs nattetid är arbe-
te som utförs mellan kl. 01.00 och kl. 05.00.

Det är nödvändigt att begränsa det nattar-
bete som förare som är egenföretagare utför,
eftersom människokroppen på natten är känslig-
are för störningar i omgivningen och för
vissa tunga arbetsarrangemang. Perioder med
nattarbete kan dessutom vara skadliga för
hälsan och äventyra förarnas säkerhet samt
trafiksäkerheten. I Finland utförs dock stam-
transporter i huvudsak nattetid till följd av att

det är mindre trafik på natten, vilket är viktigt med tanke på trafiksäkerheten.

6 §. Överskridande av den maximala arbetstiden för nattarbete. I paragrafen finns det bestämmelser om undantag som gäller nattarbete. Förare som är egenföretagare får överskrida begränsningen av arbetstiden för nattarbete av förutsebara tekniska skäl eller förutsebara skäl som rör arbetets organisation. Även undantag som gäller nattarbete jämte motiveringar ska antecknas i arbetstidsregistren.

7 §. Raster. Enligt förslaget ska förare som är egenföretagare enligt huvudregeln inte få arbeta mer än sex timmar i sträck utan rast i enlighet med artikel 5 i vägarbetsstidsdirektivet. Om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar, ska rasten vara minst 30 minuter, och minst 45 minuter, om arbetstiden omfattar mer än nio timmar. Rasten kan delas upp på flera perioder om minst 15 minuter.

I 2 mom. i paragrafen ska det finnas en hänvisning till artikel 7 i kör- och vilotidsförordningen och till artikel 7 i AETR-överenskommelsen. Rasterna under körtiderna för förare som är egenföretagare ska förläggas enligt förordningen eller överenskommelsen och rasterna ska även enligt denna lag räknas som raster på det sätt som bestäms i vägarbetsstidsdirektivet.

8 §. Arbetstidsregister. Enligt paragrafen ska förare som är egenföretagare vara skyldiga att registrera sina arbetstider och raster samt att bevara registren i två år efter det att arbetet har utförts. Skyldigheten att registrera arbetstider och bevara registren gäller all den arbetstid som avses i den föreslagna lagen. Även tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation enligt 4 § och 6 § i den föreslagna lagen ska registreras. Kravet på att registrera arbetstider gäller även arbete som utförts för andra uppdragsgivare.

Skyldigheten att registrera arbetstider enligt artikel 9 i vägarbetsstidsdirektivet har föreskrivits med tanke på förhållandet mellan arbetstagen och arbetsgivaren. Enligt formuleringen i artikeln ska endast arbetstagens arbetstid registreras och skyldigheten gäller arbetsgivaren. För att syftet med direktivet ska uppnås och övervakningen av arbetstiden för förare som är egenföretagare ska vara möjlig, är det nödvändigt att skyl-

digheten att registrera arbetstider omfattar även förare som är egenföretagare.

Förare som är egenföretagare ska själva registrera sina arbetstimmar och raster samt bevara sina arbetstidsregister på ett lämpligt sätt i två år. Arbetstidsregistren för förare som är egenföretagare ska vara enklare än arbetstagsarnas arbetstidsregister, eftersom det för egenföretagarnas del inte ska göras skillnad i fråga om övertidsarbete, extra arbete eller söndagsarbete.

Det är dessutom viktigt att alla nödvändiga uppgifter antecknas tydligt i arbetstidsregistren och att de lätt kan läsas utan särskilda räknoperationer. Det ska utifrån registren gå att konstatera att bestämmelserna i lagen har iakttagits.

9 §. Tillsyn. Enligt paragrafen ska arbetarskyddsmyndigheten övervaka efterlevnaden av lagen.

I fråga om arbetarskyddsmyndighetens befogenheter vid tillsynen över lagen finns en hänvisningsbestämmelse till lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006, nedan tillsynslagen). I tillsynslagen finns det detaljerade och precisa bestämmelser om arbetarskyddsmyndighetens och inspektörens befogenheter och skyldigheter samt om utövande av befogenheter vid tillsynen över arbetstider. Arbetarskyddsmyndigheten ska för verkställandet av tillsynen och i den utsträckning som krävs för tillsynen ha rätt att bl.a. få tillträde till arbetsplatsen för förare som är egenföretagare och att få se arbetstidsregistren.

I 13 § i tillsynslagen föreskrivs det om åtgärder som inspektören kan vidta, om förare som är egenföretagare inte har iakttagit skyldigheterna enligt denna lag. Den lindrigaste åtgärden för att rätta till förhållanden som strider mot lagen är att ge anvisningar. Enligt 13 § i tillsynslagen ska inspektören ge en skriftlig anvisning om att undanröja eller rätta till de förhållanden som strider mot bestämmelserna, om förare som är egenföretagare inte har iakttagit de skyldigheter som gäller dem. Anvisningar är avsedda att rätta till obetydliga och enstaka brister eller missförhållanden. De kan användas som tillsynsåtgärder i fråga om brott mot vilka som helst

bestämmelser som omfattas av arbetarskyddsmyndighetens tillsyn.

Om de risker eller olägenheter som följer av förhållanden som strider mot bestämmelserna är mer än obetydliga i de fall som avses i 13 § 3 mom. i tillsynslagen, ska inspektören i stället för en anvisning ge en skriftlig uppmaning att undanröja eller rätta till de förhållanden som strider mot bestämmelserna. Detta kan göras i t.ex. situationer där skyldigheten att registrera arbetstider inte har iakttagits. Även den skyldighet som avses i 4 § 1 mom. i tillsynslagen — att ge arbetarskyddsmyndigheten och inspektören uppgifter och handlingar som behövs för verkställandet av tillsynen och i den utsträckning som tillsynen kräver — kan leda till att en skriftlig uppmaning ges.

Enligt 14 § 1 mom. i tillsynslagen ska inspektören kontrollera om förare som är egenföretagare har iakttagit uppmaningen inom utsatt tid. Inspektören ska utan dröjsmål föra ärendet till arbetarskyddsmyndigheten, om de åtgärder som anges i den skriftliga uppmaningen inte har vidtagits inom den utsatta tiden.

Enligt 15 § i tillsynslagen kan arbetarskyddsmyndigheten ålägga förare som är egenföretagare att inom den tidsfrist som myndigheten fastställt rätta till eller undanröja förhållanden som strider mot bestämmelserna. Arbetarskyddsmyndigheten kan även förena en skyldighet som ålagts i ett beslut med vite eller med hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande i enlighet med viteslagen (1113/1990). Ändring i beslut av arbetarskyddsmyndigheten får sökas genom beivring.

Eftersom den föreslagna lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare kompletterar de gällande bestämmelserna om körtider och viloperioder, ska lagen enligt förslaget inte innehålla egna straffbestämmelser om brott mot lagen. Enligt 50 § i tillsynslagen ska arbetarskyddsmyndigheten göra en anmälan till polisen för förundersökning, om det finns sannolika skäl att misstänka att någon har begått en gärning som är straffbar enligt en lag som omfattas av arbetarskyddsmyndighetens tillsyn. Anmälan behöver emellertid inte göras om gärningen med beaktande av omständigheterna ska an-

ses vara obetydlig och allmänt intresse inte kräver att en anmälan görs.

10 §. Ikraftträdande. I paragrafen finns en sedvanlig ikraftträdandebestämmelse.

2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

3 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

Enligt 18 § i Finlands grundlag har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom näring som han eller hon valt fritt. Det centrala innehållet i denna näringsfrihet är att näringsidkare fritt kan bestämma den tid de använder för sin verksamhet. Med andra ord har det för finländska företagare inte fastställts maximala arbetstider eller villkor som begränsar användningen av arbetstiden, t.ex. raster eller begränsningar av nattarbete. Begränsningar av arbetstider har av tradition riktats endast mot arbetstagare för att skydda dem för de påfrestningar som arbete medför.

Näringsfriheten är dock inte en obegränsad rätt. Liksom det konstateras i regeringens proposition om de grundläggande fri- och rättigheterna (RP 309/1993 rd) innefattar lagen angående rättighet att idka näring (122/1919) och andra bestämmelser många begränsningar av friheten att utöva näringsverksamhet. Av dessa begränsningar har det ur statsförfattningsrättsligt perspektiv ansetts att det är mest problematiskt att utövande av en näring förutsätter tillstånd. Riksdagens grundlagsutskott har ofta varit tvunget att bedöma om regeringens propositioner som gäller ändringar av näringslagstiftningen överensstämmer med den näringsfrihet som tryggas i grundlagen. Oftast har det varit fråga om i vilken utsträckning tillstånd för utövande av näring överensstämmer med näringsfriheten eller så har det varit fråga om andra begränsningar som riktar sig mot utövande av näringsverksamhet. Med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna kan det överlag anses problematiskt om rätten att utnyttja dem är beroende av tillstånd som myndigheterna beviljar i förväg. Med tanke

på de grundläggande fri- och rättigheterna är det lättare om det allmänna ges möjlighet att via övervakning i efterskott avhjälpa oegentligheter och missförhållanden i näringsverksamheten.

Grundlagsutskottet har ansett att huvudregeln enligt grundlagen är näringsfrihet, till exempel i sitt utlåtande om lagen om taxitrafik (GrUU 31/2006 rd, s. 1), men att det i undantagsfall är möjligt att kräva tillstånd för näringsverksamhet. Enligt grundlagsutskottet ska det föreskrivas om tillståndsplikt i lag och lagen ska uppfylla de generella villkoren för en lag som inskränker en grundläggande fri- eller rättighet. De lagfästa inskränkningarna i näringsfriheten bör vara exakta och noggrant avgränsade och dessutom ska det framgå av lagen hur omfattande inskränkningarna är och på vilka villkor de görs. Beträffande innehållet i regleringen har utskottet ansett det viktigt att bestämmelserna om villkoren för tillståndet och tillståndets giltighet gör myndighetsverksamheten tillräckligt förutsebar. Ur denna synvinkel är det bl.a. av betydelse i vilken utsträckning myndighetens befogenheter bestäms enligt bunden prövning eller ändamålsenlighetsprövning (se t.ex. GrUU 19/2002 rd, s. 2/I, GrUU 66/2002 rd, s. 2/I, GrUU 67/2002 rd, s. 2/I, GrUU 16/2003 rd, s. 2/I, GrUU 33/2005 rd, s. 2 och GrUU 8/2006 rd, s. 3/I). Dessutom ska myndigheternas befogenheter att till tillståndet foga villkor som gäller verksamheten basera sig på exakta bestämmelser i lag (GrUU 19/2002 rd, s. 2/I, GrUU 67/2002 rd, s. 2/I).

Grundlagsutskottet har vid reglering av näringsverksamhet i regel ansett att återkallande av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper i den enskildes rättsliga ställning och att åtgärden har en mer drastisk verkan än ett avslag på en tillståndsansökan. Därför har utskottet ansett det nödvändigt för att bestämmelsen ska vara rätt proportionerad att möjligheten att återkalla tillstånd binds vid allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelse och vid att eventuella anmärkningar eller varningar till tillståndsinnehavaren inte har lett till att uppenbara brister i verksamheten har korrigerats (GrUU 16/2003 rd, s. 2/II, GrUU 44/2004 rd, s. 2–3, GrUU 48/2005 rd, s. 2/I, GrUU 8/2006 rd, s. 3/II).

I denna regeringsproposition föreslås det att arbetstiden för förare som är egenföretagare ska begränsas. Motsvarande begränsning finns inte för någon annan grupp av näringsidkare i Finland. Begränsningarna av näringsidkares arbetstider motiveras i propositionen med att syftet är att trygga säkerheten och skydda hälsan för förare som arbetar med vägtransporter, förbättra trafiksäkerheten och förhindra snedvridning av konkurrensen. Med tanke på genomförandet av dessa syften fastställs det i lagen ramvillkor för arbetstiden i vägtrafik för förare som är egenföretagare och delvis även för arbetets innehåll. I och med den nya regleringen ska förare som är egenföretagare i princip ha samma skyldigheter som förare som är arbetstagare redan nu har utifrån vägarbetstidsdirektivet. Genom lagen ska även praxis för uppföljning av och tillsyn över de arbetstider som ska iaktas inom vägtrafiksektorn förbättras och bättre arbetsmetoder främjas.

Den tid som näringsidkare som utför vägtransporter i vägtrafik använder till att arbeta med vägtrafik är indirekt redan tämligen långt begränsad genom bestämmelserna om körtider och viloperioder både inom EU och inom den internationella verksamhetsmiljön. Begränsningarna har fastställts för att göra förutsättningarna för konkurrens mellan olika trafikformer enhetligare och för att förbättra särskilt arbetsförhållandena och trafiksäkerheten. Begränsningarna riktar sig på samma sätt både mot dem som utövar transportverksamhet som näringsidkare och mot arbetstagare. Begränsningar av detta slag som fastställts i EU-lagstiftningen och som endast indirekt riktar sig mot utövande av näringsverksamhet har ansetts överensstamma med kravet på att inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna ska ingå i lag, kravet på exakthet och noggrann avgränsning, godtagbarhet i fråga om begränsningarna, proportionalitet och kärnområdets okränkbarhet, rättssäkerhetskravet samt kravet på iakttagande av förpliktelser som gäller de mänskliga rättigheterna.

De i denna proposition föreslagna begränsningar av arbetstiden för förare som är egenföretagare kan strida mot friheten att utöva näringsverksamhet enligt 18 § i grundlagen. De kan även strida mot jämlikhetsprincipen

enligt 6 § i grundlagen. De föreslagna begränsningarna av arbetstiden ingriper dock inte i kärnan av näringsfriheten för företagare som utövar transportverksamhet, och förare som är egenföretagare har således fortfarande omfattande möjligheter av utöva sin näring.

Även om den maximala veckoarbetstiden för förare som är egenföretagare begränsas, kommer möjligheten att utöva transportverksamhet inte att begränsas märkbart, eftersom t.ex. administrativt arbete som inte hänger samman med en enskild transport och som hör till företagsverksamheten fortfarande inte räknas som arbetstid. Begränsningarna som föreslås i lagen är även noggrant avgränsade och baserar sig på EU-bestämmelser. Begränsningarna ska anses vara godtagbara i förhållande till de syften som eftersträvas

med regleringen och i detta sammanhang betonas trafiksäkerhetens betydelse. Begränsningarna följer även proportionalitetsprincipen och de förpliktar enligt huvudregeln på samma sätt både företagare och arbetstagare. Den föreslagna regleringen är inte problematisk med tanke på de internationella förpliktelserna som gäller mänskliga rättigheter.

Det anses dock önskvärt att riksdagen överväger om ett utlåtande om lagförslaget bör inhämtas av grundlagsutskottet, eftersom de arbetstidsbegränsningar som fastställs för förare som är egenföretagare är de första i sitt slag i Finland.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lag

om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på förare som är egenföretagare och som deltar i utövande av sådan transportverksamhet i vägtrafik som avses i tillämpningsområdet för kör- och vilotidsförordningen eller för AETR-överenskommelsen.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *kör- och vilotidsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85,

2) *AETR-överenskommelsen* den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (FördrS 66/1999),

3) *förare som är egenföretagare* en person som inte står i anställningsförhållande och vars huvudsakliga yrkesverksamhet består i att utföra person- eller varutransporter på väg på det sätt som avses i förordning (EG) nr 1071/2009 eller förordning (EG) nr 1072/2009 med stöd av ett gemenskapstillstånd eller med stöd av ett trafikillstånd enligt lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) eller kollektivtrafiklagen (869/2009), och

a) som arbetar för egen räkning,
b) som är fri att organisera sin yrkesverksamhet,
c) vars inkomster är direkt beroende av den rörelsevinst som görs, och
d) som är fri att, självständigt eller i samarbete med andra transportföretagare, ha affärsförbindelser med kunder.
4) *arbetstid* vad gäller förare som är egenföretagare hela den tidsperiod, mellan arbe-

tets början och dess slut, som ägnas åt arbete som avser vägtransporter och under vilken föraren befinner sig på sin arbetsplats, står till kundens förfogande och ägnar sig åt andra uppgifter eller annan verksamhet än allmänt administrativt arbete som inte direkt hänger samman med transporten i fråga,

5) *sammanlagd arbetstid* summan av de arbetstimmar som omfattas av tillämpningsområdet för denna lag, oavsett om arbetet har utförts för en eller flera kunder,

6) *arbetsplats*

a) den ort där det företag som en förare som är egenföretagare äger har sitt huvudkontor,

b) det fordon som föraren använder vid utförandet av sina uppgifter,

c) andra platser där den verksamhet bedrivs som har samband med utförande av transporter,

7) *vecka* den period som börjar måndag klockan 0.00 och slutar följande söndag klockan 24.00, och

8) *nattetid* perioden mellan klockan 01.00 och klockan 05.00.

3 §

Maximal veckoarbetstid

Arbetstiden för en förare som är egenföretagare får uppgå till i genomsnitt högst 48 timmar per vecka under en referensperiod på högst fyra månader. Den sammanlagda arbetstiden får dock inte överstiga 60 timmar per vecka.

4 §

Överskridande av den maximala arbetstiden och av referensperioden

Av tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation får en förare som är egenföretagare överskrida den maximala veckoarbetstiden på 60 timmar, och den referensperiod som avses i 3 § vara sex månader vid beräkningen av den genomsnittliga maximala veckoarbetstiden på 48 timmar.

Förare som är egenföretagare ska anteckna undantag och motiveringen till dem i arbetstidsregistren.

5 §

Nattarbete

Arbetstiden för en förare som är egenföretagare får inte överstiga tio timmar, om en 24-timmarsperiod som inleds när den vila som avses i artikel 8 eller 9 i kör- och vilotidsförordningen eller i artikel 8 eller 8 b i AETR-överenskommelsen upphör, innefattar arbete som utförts nattetid mellan klockan ett och fem.

6 §

Överskridande av maximal arbetstid som har samband med nattarbete

En förare som är egenföretagare får av tekniska skäl eller skäl som rör arbetets organisation överskrida den i 5 § angivna arbetstid som har samband med nattarbete.

Förare som är egenföretagare ska anteckna de undantag de gör med stöd av 1 mom. och motiveringen till dem i arbetstidsregistren.

7 §

Raster

En förare som är egenföretagare får inte arbeta mer än sex timmar i sträck utan rast. Om arbetstiden omfattar mellan sex och nio timmar, ska rasten vara minst 30 minuter. Om arbetstiden omfattar mer än nio timmar, ska rasten vara minst 45 minuter. Rasten får delas upp på flera perioder om minst 15 minuter. De raster som tas ut i enlighet med artikel 7 i kör- och vilotidsförordningen eller artikel 7 i AETR-överenskommelsen ska beaktas också när längden på rasterna enligt denna paragraf räknas ut.

8 §

Arbetstidsregister

En förare som är egenföretagare ska registrera sina arbetstider och raster enligt denna lag. Föraren ska bevara registren i minst två år efter det att den tidsperiod som arbetet omfattar har löpt ut.

9 §

Tillsyn

Arbetarskyddsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av denna lag. Bestämmelser om arbetarskyddsmyndighetens befogenheter finns i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006).

10 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 201 .

Helsingfors den 13 december 2012

Vid förhinder för statsministern, utrikesminister

ERKKI TUOMIOJA

Trafikminister *Merja Kyllönen*