

Suomen Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Komission muutettu ehdotus tieliikenteen ajo- ja lepoaika-asetukseksi (jatkokirje U-asialle U 80/2001)

1. Yleistä

Autoliikenteen Työnantajaliitto on 4.12.2001 antanut lausuntonsa liikenne- ja viestintävaliokunnalle komission julkaisemasta ensimmäisestä ajo- ja lepoaika-asetusta koskevasta muutosehdotuksesta. Ehdotuksen pääasialliseksi tavoitteeksi komissio ilmoitti nykyisen ajo- ja lepoaika-asetuksen täytäntöönpanon tehostamisen, sen selventämisen ja yksinkertaistamisen.

Lausunrossamme totesimme, että ehdotuksen sisältö ei miltään osin tue komission ehdotuksessa asettamien tavoitteiden saavuttamista, vaan päinvastoin lisää asetuksen soveltamisongelmia nykyisin voimassaolevaan asetukseen nähden sekä vaikeuttaisi maantiekuljetusliikenteen harjoittamista Suomessa. Komission nyt muutettu ehdotuskaan ei muuta tätä perusasetelmaa.

Mikäli ajo- ja lepoaika-asetuksen uudistaminen kuitenkin etenee Irlannin puheenjohtajakaudella olemme laatineet ehdotuksemme EU-asian perusmuistioluonnokseen (22.10.2003). Jäljempänä kommentoimme seikkoja, jotka mielestämme Suomen tulisi erityisesti huomioida lopullista perusmuistiotia laadittaessa.

2. Kuljetusten tilaajien vastuu (10 artikla)

Ehdotuksen 10 artiklan 7 kohta asettaa kuljetusten tilaajille velvollisuuden huolehtia tilamaansa yrittäjäkuljettajan tai tilamaansa yrityksen palkkakuljettajien ajo- ja lepoajoista.

Tämä on ennenkuulumatonta, koska kysymyksessä on sopimukseen perustuva tilaajan ja kuljetusyrittäjän välinen liiketoimintasuhde, jossa sopimuksen osapuolilla on oikeus ja velvollisuus huolehtia lakien ja muiden säännösten noudattamisesta ainoastaan omassa liiketoiminnassaan. Kuljetuksen tilaajalla ei ole minkäänlaisia mahdollisuuksia arvioida sitä, kuinka kuljetuksia suorittavat yritykset noudattavat ajo- ja lepoaikasäännöksiä. Kuljetuksen tilaaja ei voi ottaa vastuuta asioista, eikä olosuhteista, joista hän ei tiedä tai joihin hän ei voi vaikuttaa.

Tällainen säännös toteutuessaan saattaa johtaa Suomen kuljetusalan rakenteen täydelliseen muuttumiseen, sekä aiheuttaisi vaikeita työläinsää-

dännöllisiä tulkintaongelmia ja vaatisi mahdollisesti uutta työsuhdetta koskevaa lainsäädäntöä.

Katsomme, että Suomen tulee vastustaa tämänkaltaisen säännöksen ottamista ajo- ja lepoaika-asetukseen.

3. Yrityksen vastuu (10 artikla)

Ehdotus asettaa ensisijaisen vastuun yritykselle silloin, kun sen palveluksessa oleva kuljettaja on rikkonut ehdotuksen sääntöjä. Vastuusta yritys voi vapautua ainoastaan, jos se kykenee osoittamaan, että kuljettaja on samanaikaisesti rikkonut yrityksen hänelle antamia ohjeita. Tällainen käännetty todistustaakkajärjestelmä on täysin vieras Suomen oikeusjärjestelmälle. Perusmuistioluonnoksessa on tätä pyritty puolustelemaan sillä, että po. artiklassa on käytetty termiä seuraamus, joka ei viittaa rikosoikeudelliseen vastuuseen ja tällä perusteella ehdotetaan Suomen kannaksi, että artikla voitaisiin hyväksyä.

Olemme kuitenkin asiasta täysin eri mieltä. Perusmuiston kannanotto tuntuukin juridiselta kikkailulta, joka ei poista sitä, että tällainen käännetty todistustaakkajärjestelmä on Suomen oikeusperiaatteiden vastainen.

Näin ollen ehdotamme, että Suomi vastustaa tätä muutoskohtaa.

4. Soveltamisala ja poikkeukset

Maidon keräilykuljetusten ja eläinkuljetusten saattaminen asetuksen soveltamisalan piiriin toisi kohtalokkaita vaikutuksia niin kuljetusyriyten kuin elintarviketeollisuuden kannalta. Asetusehdotuksen uusi, vähäisiä poikkeuksia koskeva 13 artiklan 3 kohta ei lainkaa turvaa näiden kuljetusten toimivuutta, vaan Suomen tulisi pyrkiä saamaan aikaan sellainen järjestely, jossa maito- ja eläinkuljetukset olisivat asetusehdotuksen soveltamisalueen ulkopuolella.

Hinausajoneuvojen kilometriulottuvuutta on uudessa ehdotuksessa lisätty 50 km:stä 100 km:iin. Tämä lisäys ei kuitenkaan ole riittävä, koska hinausalalan yritysten verkosto on syrjäisillä seuduilla harva, toimintaetäisyydet pitkiä ja yritykset toimivat usein palo- ja pelastusviranomaisten apuna onnettomuus- ja katastrofitilanteissa. Näin ollen kaikki hinausajoneuvot tulisi säilyttää ajo- ja lepoikasäännösten ulkopuolella.

Emme myöskään näe perusteita sille, että mm. jätteiden keruussa ja kuljetuksessa käytettävät ajoneuvot on otettu ehdotuksen 13 artiklan 1g -kohdan alle. Nykyisin nämä ajoneuvot ovat automaattisesti ajo- ja lepoaika-asetuksen ulkopuolella.

5. Viikkolepo (8 artikla)

Perusmuistioluonnoksessa todetaan, että Suomi vastustaisi 8 artiklan sisältöä kansainvälisen liikenteen osalta. Katsomme kuitenkin, että Suomen pitäisi vastustaa 8 artiklan muutosta myös sillä perusteella, että voimassa

oleva ajo- ja lepoaika-asetus mahdollistaa viikottaisen lepoajan myöhentämisen myös kansallisessa henkilöliikenteen tilausliikenteessä.

Niinikään Suomen tulisi vastustaa lyhennetyn viikkolevon korvaavan ajan antamisajankohdan lyhentämistä "kolmesta viikosta yhteen viikkoon" (ehdotus 8 artikla 8 kohta).

6. Ajoajan määrittely (6 artikla)

Korostamme perusmuistoluonnoksen mukaisesti, että ehdotuksen 6 artiklan 5 kohdan mukaista ajoaikakäsitteen laajentamista ei tule sallia.

7. Työvuorolista (16 artikla)

Ehdotuksen työvuorolistaa koskevaa säännöstö on kokonaisuudessaankin epäselvä ja mielestämme ristiriidassa Suomen työaikalain 7 §:n ja valtakunnallisten työehtosopimusten kanssa.

Suomen työaikalaki mahdollistaa käytettävän, toisin kuin perusmuistoluonnoksessa todetaan, pitempienkin kuin 3 viikon säännöllisen työajan määrittämisen. Niin ikään työvuorolistojen laatimisesta voidaan myöntää vapaus joko viranomaisten tai työmarkkinajärjestöjen toimesta.

Näin ollen Suomen ei tulisi hyväksyä muutosta sellaisenaan, ilman että jäsenvaltiolle annetaan mahdollisuus toimia nykyisten työvuorolistoja koskevien säännösten mukaan.

8. Lopuksi

Kuten olemme jo aiemmin todenneet katsomme, että nykyisin voimassa olevaa ajo- ja lepoaika-asetusta ei tulisi muuttaa.

Mikäli asia kuitenkin etenee, toivomme että kuljetusalan toiminnan turvaamiseksi tässä kirjelmässä esiin tuomamme seikat otettaisiin huomioon loppullisen perusmuistion sisällöstä päätettäessä.

Kunnioitavasti

AUTOLIIKENTEEEN TYÖNANTAJALIITTO RY

Hannu Parvela
toimitusjohtaja