Työelämä- ja tasa-arvovaliokunta
Eduskunta
tyv@eduskunta.fi

LAUSUNTO KOSKIEN VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄÄ EDUSKUNNALLE U 39/2017 vp

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry haluaa kunnioittavasti esittää asiantuntijalausuntonaan valtioneuvoston kirjelmän U 39/2017 vp osalta seuraavaa:

Valtioneuvoston kirjelmä U 39/2017 vp koskee Euroopan komission 31.5.2017 julkaiseman ns. Liikkuvuuspaketin ajo- ja lepoaika-asetuksen 561/2006/EY ja ajopiirturiasetuksen 165/2014/EU muutosehdotuksia. Kirjelmässä esitetyt valtioneuvoston kannat edustavat sinällään myös Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n näkemyksiä. Haluamme kiinnittää muutamaan kirjelmässä esitettyyn kantaan valiokunnan erityistä lisähuomiota:

1. Viikkolevon lyhennyksen korvaaminen (artikla 8)

Komission ehdotuksessa lyhennetyn viikkolevon korvaamista tiukennettaisiin nykyisestä. Lyhennys tulisi korvata yhdistämällä vastaava vapaa-aika vähintään 45 tunnin lepoajan yhteyteen ennen lyhennysviikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua. Nykyisin lyhennystä vastaava vapaa-aika voidaan yhdistää vähintään yhdeksän tunnin pituiseen lepoaikaan.

Viikkolevon lyhennyksen antaminen yhtämittaisena vähintään 45 tunnin lepoajan yhteydessä haittaisi merkittävästi suomalaisten kuljetusyritysten toimintaa nimenomaan kotimaan liikenteessä. Suomen tulisi asettaa selkeäksi tavoitteeksi viikkolevon lyhennyksen antamista koskevan nykyisen säännöksen säilyttäminen, eli lyhennyksen antaminen vähintään yhdeksän tunnin lepoajan yhteydessä. Pyrkimykset viikkolevon ajoneuvossa viettämisen rajoittamiseen ja mahdollisimman usean viikkolevon viettämiseen kotona tulevat varmistetuksi jo 8 artiklan uusia kohtia 8a ja 8 b koskevilla ehdotuksilla.

2. Viikkolevon viettäminen junassa tai laivassa (artikla 9)

Komission ehdotuksessa lepoajan viettämismahdollisuutta junassa tai laivassa ja sen keskeyttämisoikeutta esimerkiksi laivasta poisajamista varten laajennettaisiin nykyisestä säännöllisestä vuorokautisesta lepoajasta koskemaan myös lyhennettyä viikkolepoa.

Muutos olisi erittäin hyvä ja se helpottaisi niitä suomalaisten kuljetusyritysten Suomesta Keski- ja Etelä-Eurooppaan suuntautuvia ulkomaankuljetuksia, joissa kuljettaja matkustaa matkan alussa ja/tai lopussa ajoneuvon kanssa laivalla yhtämittaisesti yli 24 tuntia.

3. Poikkeustilanteet (artikla 12)

Komissio on ehdottanut nykyiseen poikkeustilanteita koskevaan 12 artiklaan lisättäväksi uutta poikkeussäännöstä, jonka mukaan kuljettaja voisi siirtää, liikenneturvallisuutta vaarantamatta, vuorokausilevon ja viikkolevon aloitusta myöhäisemmäksi päästäkseen asianmukaiseen majoituspaikkaan. Tämä ei saisi kuitenkaan johtaa päivittäisen tai viikottaisen enimmäisajoajan ylitykseen taikka lepoaikojen lyhentymiseen.

Ehdotuksen tarkoitus on hyvä: varmistaa kuljettajalle muuttuvissakin liikenneolosuhteissa mahdollisuus päästä kotiin viettämään lepoaikansa. Toteutus on kuitenkin jäänyt vaillinaiseksi. Jotta poikkeussäännöksellä olisi käytännössä merkitystä, ainakin vuorokautista ajoaikaa tulisi voida pidentää komission esittämissä tilanteissa ilman, että viikottaista enimmäisajoaikaa pidennettäisiin. Tällöin vältettäisiin Suomessakin tilanteet, joissa kuljettaja joutuu asetuksen mukaan viettämään esimerkiksi 45 tunnin viikkoleponsa alle tunninkin ajomatkan päässä kotoaan. Asetuksen 9(2) artikla kun kieltää kuljettajaa siirtymästä vähimmäislepoaikojensa aikana asemapaikkakunnalleen tai kotiinsa myös toisen kyydissä matkustaen kaikilla muilla kulkuvälineillä kuin lautalla ja junalla.

Liitteessä on havainnollistettu nykytilaa ja komission ehdotusta esimerkein.

4. Tauon jakaminen (artikla 7)

Komission ehdotus ei valitettavasti sisällä käytännön kuljetustyön kannalta tarvittavia joustomahdollisuuksia, joiden käyttäminen ei vaarantaisi liikenneturvallisuutta ja työntekijöiden työolosuhteita. Valtioneuvoston kirjelmässä on tällaisista muutostarpeista nostettu oikeutetusti esiin kaksi: edellisessä 3. kohdassa mainittu vuorokautisen ajoajan pidentämismahdollisuus ja tauon osittaminen.

Nykyisin 4,5 tunnin ajoaikaa kohden pidettävän 45 minuutin tauon voi pitää joko yhtämittaisesti tai kahdessa osassa, jolloin ensimmäisen osan on oltava vähintään 15 minuuttia ja toisen osan 30 minuuttia. Tauon osien pitäminen toisessa järjestyksessä (30+15 min) on kiellettyä. Aiemman, 10.4.2007 saakka voimassa olleen ajo- ja lepoaika-asetuksen 3820/85/ETY mukaan 45 minuutin tauon sai jakaa enintään kolmeen osaan, joista kunkin pituus oli vähintään 15 minuuttia. Tämä tauon kolmeen osaan jakamismahdollisuus on edelleen voimassa Suomessa asetuksen poikkeusmahdollisuuden perusteella aikataulutetussa linjaliikenteessä harvaan asutuilla alueilla (alle 5 asukasta/m²).

Suomen tulisi vaikuttaa siihen, että asetuksen 7 artiklassa sallittaisiin 45 minuutin tauon jakaminen kolmeen, vähintään 15 minuutin pituiseen osaan. Se antaisi paremmat mahdollisuudet rytmittää tauot työhön ja kuljettajan jaksamiseen sekä taukopaikkoihin sopivammiksi.

Helsingissä 2. päivänä lokakuuta 2017

AUTOLIIKENTEEN TYÖNANTAJALIITTO RY

Mari Vasarainen
toimitusjohtaja

LIITE LIITTYEN LAUSUNNON KOHTAAN 3

1. **Nykyinen 9(2) artikla, johon komissio ei ole ehdottanut muutoksia:**

”Aika, joka on käytetty matkustamiseen paikkakunnalle, missä toimiminen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana alkaa, tai kyseiseltä paikkakunnalta palaamiseen, kun ajoneuvo ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä, saadaan laskea vapaa-ajaksi tai tauoksi vain silloin, kun kuljettaja on lautalla tai junassa ja hänen käytettävissään on vuode tai makuusija.”

Aluehallintoviraston Työsuojeluoppaita ja ohjeita 27/2010: ”Ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalaan kuulumattoman ajoneuvon ajaminen tai matkustaminen asemapaikkakunnan ulkopuolella sijaitsevalle työn aloittamispaikkakunnalle tai asemapaikkakunnan ulkopuolelta sijaitsevalta työn lopettamispaikkakunnalta ei ole mahdollista vähimmäisvuorokausi- tai vähimmäisviikkolevon aikana, mikäli kyseessä ei ole lautta tai juna, jossa kuljettajan käytettävissä on vuode tai makuusija. Vuorokausilevon 24 tunnin tarkasteluajanjakso ja monimiehityksessä 30 tunnin tarkasteluajanjakso alkaa edellä mainitun lepoajan päättymisestä.” Sama komission Guidance Note 2:ssa.

ESIMERKKI KUOPIO 1:

Tarkastelu tehdään aina 24 tunnin ajanjaksoina (ns. työvuorokausi), jotka alkavat siitä, kun työnteko alkaa oikeamittaisena pidetyn lepoajan jälkeen. Jos kuljettajan työpäivä alkaa siis klo 00, vuorokausi- tai viikkolevon pitää alkaa viimeistään klo 13 (oletus: vuorokausilevon lyhennysmahdollisuudet on käytetty).

Kuljettajan asemapaikka ja koti on Kuopiossa. Liikenneruuhkista, sääolosuhteista, tavaran saapumisesta myöhässä terminaaliin ym. syistä johtuen työpäivän ulottuma on venynyt suunnitellusta ja hän on klo 13 Suonenjoella eli noin 50 kilometrin päässä Kuopiosta. Kuljettajan on jäätävä viettämään lepoaikansa Suonenjoella, jollei hän pääse matkustamaan Kuopioon lautalla tai junalla makuupaikalla.

2. **Komission ehdotus uudeksi 12(2) artiklaksi:**

”Edellyttäen että liikenneturvallisuus ei vaarannu, kuljettaja voi poiketa siitä, mitä 8 artiklan 2 kohdassa ja 8 artiklan 6 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, jotta hän saavuttaa 8 artiklan 8 a kohdassa tarkoitetun asianmukaisen majoituspaikan pitääkseen päivittäisen tai viikoittaisen lepoajan siellä. Tällainen poikkeaminen ei saa johtaa päivittäisen tai viikoittaisen ajoajan ylittymiseen tai päivittäisten tai viikoittaisen lepoaikojen lyhentymiseen. Kuljettajan on tehtävä tällaisen poikkeamisen luonteesta ja syystä käsin merkintä valvontalaitteen piirturilevyyn tai valvontalaitteesta tulostettuun asiakirjaan tai työvuorolistaan viimeistään saavuttuaan sopivaan majoituspaikkaan.”

Tämä tarkoittaa sitä, että kuljettaja voi siirtää vuorokausilevon aloitusta (8 art 2) ja viikkolevon aloitusta (8 art 6) myöhäisemmäksi, mutta hän ei saa pidentää ajoaikoja eikä lyhentää lepoaikoja.

ESIMERKKI KUOPIO 2:

Edellä mainittu kuopiolainen kuljettaja saisi siirtää ehdotuksen perusteella vuorokausi- tai viikkoleponsa alkamista klo 13:sta eteenpäin päästäkseen kotiinsa Kuopioon. Hän voisi siis ajaa Kuopioon asti ja aloittaa vasta sen jälkeen vuorokausi- tai viikkoleponsa, jos hänellä on enimmäisajoajassa (9 tai 10 h) vielä tarpeeksi käyttämätöntä ajoaikaa jäljellä.

ESIMERKKI KUOPIO 3:

Liikenneruuhkat, huono sää tms. ovatkin johtaneet siihen, että kuljettaja onkin käyttänyt klo 00-13 välisenä aikana kaiken vuorokautisen ajoaikansa (9 tai 10 h). Komission ehdotus ei anna oikeutta pidentää vuorokautista ajoaikaa, joten kuljettajan on jäätävä viettämään lepoaikansa Suonenjoella.

3. Muutosehdotus komission ehdotukseen koskien 12(2) artiklaa:

Miten komission ehdotusta pitäisi sitten muuttaa, että kuljettaja pääsisi kotiin viettämään esimerkiksi 45 tunnin viikkoleponsa myös Kuopio 3 -esimerkissä? Komission ehdottamissa, rajatuissa tilanteissa pitäisi olla mahdollisuus ylittää ainakin päivittäinen enimmäisajoaika (9/10 h) esimerkiksi enintään kahdella tunnilla. Poikkeaminen ei kuitenkaan saisi johtaa viikottaisen ajoajan (56 h) ylittymiseen eikä vuorokausilevon (11/9 h) tai viikkolevon (45/24 h) lyhentymiseen.