Työelämä- ja tasa-arvolautakunta
Eduskunta

Asia: U 19/2023 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle satunnaisen linja-autoliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevista erityissäännöistä

Sosiaali- ja terveysministeriön työ- ja tasa-arvo-osaston asiantuntijalausunto asiassa U 19/2023 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle satunnaisen linja-autoliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevista erityissäännöistä

Eduskunnan työelämä- ja tasa-arvovaliokunta on pyytänyt lausuntoa sosiaali- ja terveysministeriöltä valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle satunnaisen linja-autoliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevista erityissäännöistä.

Sosiaali- ja terveysministeriön työ- ja tasa-arvo-osasto lausuu työsuojelun näkökulmasta. Ajo- ja lepoaika-asetuksen (561/2006) muutos koskee satunnaisessa henkilöliikenteessä noudatettavien, vähimmäistaukoja ja vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevien vähimmäisvaatimusten osalta.

Ehdotuksen tavoitteena on varmistaa tehokkaat ja laadukkaat satunnaisen linja-autoliikenteen palvelut sekä parantaa kuljettajien työoloja muun muassa vähentämällä kuljettajien stressiä ja väsymystä satunnaisessa linja-autoliikenteessä. Lisäksi tavoitteena on varmistaa taukojen ja lepoaikojen joustavampi jakautuminen sekä edistää kansainvälisen ja kotimaisen satunnaisen linja-autoliikenteen yhdenvertaista kohtelua.

Sosiaali- ja terveysministeriön työ-ja tasa-arvo-osasto on jo aiemmin asian kuulemistilaisuudessa tuonut esille huolet muutosehdotuksen vaikutuksista työturvallisuuteen, liikenneturvallisuuteen ja kuljettajien työoloihin.

Muutosehdotukset eivät lisää liikenneturvallisuutta tai paranna kuljettajien työoloja. Ehdotetuilla poikkeuksilla sen sijaan on negatiivisia vaikutuksia kuljettajien työoloihin ja liikenneturvaan. Jo nykyisillä säännöillä sattuu onnettomuuksia kuten vuonna 2019 tapahtunut Kuopion bussiturma, jossa menehtyi useampi henkilö. Osasyynä onnettomuuteen oli kuljettajan laskenut vireystila.

Vuorokautisen lepoajan lykkääminen pidentämällä työhönsidonnaisuusaikaa ei voi olla liikenneturvallisuuden tai kuljettajien työolojen parantumisen kannalta perusteltua. Pitkä työhönsidonnaisuusaika kuormittaa ja vaikuttaa kuljettajan vireystilaan. Poikkeuksen käyttäminen ei saa vaikuttaa liikenneturvallisuuteen, mutta poikkeuksen käyttäminen saattaa asettaa kuljettajan kohtuuttomaan tilanteeseen arvioinnin osalta.

Viikoittaisen lepoajan lykkääminen ei paranna kuljettajien työoloja tai mahdollisuutta viettää viikkolepoa kotona (tai muussa valitsemassaan paikassa) vaan päinvastoin kuljettajan mahdollisuus päästä kotiin viettämään viikkolepoa pidentyy nykyisestä.

Taukoa ei tulisi voida jakaa niin, että ensin pidetään 30 minuuttia ja sitten 15 minuuttia. Jos tämä sallittaisiin, voisi kuljettaja pahimmillaan ajaa lähes yhdeksän tuntia vain 15 minuutin tauolla, jos tuo 30 minuuttia otetaan heti ajoon lähdön jälkeen. Kuljettajan 15 minuutin tauko ei ole riittävän virkistäytymiseen.

Komission ehdotuksessa vaikutuksenarvioinnissa ei ole otettu kantaa 15 min tauon riittävyyteen palautumisen kannalta. Taukojen määrittelyssä tulisi ottaa huomioon myös taukojen todellinen pituus. Tulee myös huomioida, että kuljettaja tekee muutakin työtä kuin ajaa, jolloin muu työ on pois lepoajoista. Lepoajaksi voidaan laskea vain se aika, jolloin kuljettajalla on mahdollisuus poistua ajoneuvosta, ilman, että hänellä on mitään työhön liittyvää.

Voimassa olevia säännöksiä ei ole tarpeen muuttaa vaan ne soveltuvat jo nykyisellään myös satunnaiseen henkilöliikenteeseen, kun huolehditaan riittävästä suunnittelusta ja aikataulutuksesta. Suunnittelemattomienkin tilanteiden varalta nykyiset säädökset pitävät sisällään mahdollisuuden erilaisiin joustoihin (mm. tauon jakaminen, vuorokausilevon lyhentäminen, viikkolevon lyhentäminen). Työnantajan velvollisuutena on luoda työntekijälle terveelliset ja turvalliset työolot.

Työsuojelunäkökulmasta haastavimpana nähdään poikkeuksien valvonta. Valvonnassa poikkeuksien valvonta lisää manuaalista tarkistamista, koska valvontaohjelmistot eivät tunnista poikkeuksia. Valvonnassa tulee tunnistaa nämä poikkeukset, jotka näkyvät valvontaohjelmassa rikkeinä. Tämä lisää käsin tehtävää valvontaa, tuo haasteita tunnistamiseen ja vie enemmän aikaa, kun manuaalinen tarkistaminen lisääntyy. Sen sijaan, että luodaan uusia poikkeuksia tulisi kuljetusyritykset saada noudattamaan olemassa olevia säännöksiä.

Sosiaali- ja terveysministeriön työ- ja tasa-arvo-osasto toteaa, että tällä muutosehdotuksella ei paranneta liikenneturvallisuutta eikä kuljettajan työoloja. Mikäli valtioneuvosto kuitenkin päättää kannattaa yhtä muutosehdotuksessa esitettyä vaihtoehtoa, niin vaihtoehto A on kannatettavin vaihtoehto työturvallisuus ja kuljettajan työolot huomioiden.

Erityisasiantuntija Aino-Maija Alstela

Tiedoksi Osastopäällikkö, ylijohtaja Raimo Antila

Valvontajohtaja Arto Teronen