Eduskunnan työelämä- ja tasa-arvovaliokunta
TyV@eduskunta.fi

**LAUSUNTO VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄSTÄ EDUSKUNNALLE KOSKIEN SATUNNAISEN LINJA-AUTOLIIKENTEEN KULJETTAJIEN AJO- JA LEPOAIKOJEN ERITYISSÄÄNNÖKSIÄ (U 19/2023 vp)**

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry haluaa kunnioittavasti esittää lausuntonaan valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle U 19/2023 vp seuraavaa:

> Euroopan komission 24.5.2023 antama ehdotus pyrkii ratkaisemaan EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen 561/2006/EY soveltamisessa linja-autoliikenteen tilausajoissa ilmenneitä ongelmia. Tilausajoliikenne poikkeaa luonteeltaan ja toiminnaltaan merkittävästi muusta ajo- ja lepoaika-asetuksen piiriin kuuluvasta linja-autoliikenteestä ja tavaraliikenteestä, mutta asetuksen sisältämät säännökset ovat nykyisin kuitenkin kaikilla samat.

## 1. Tauon jakaminen

Komission ehdotuksen päätavoitteena on varmistaa taukojen ja lepoaikojen joustavampi jakautuminen linja-autoliikenteen tilausajoissa. Taukojen osalta tavoite toteutuu vain osittain, koska ehdotuksessa tuodaan nykyiseen 45 minuutin tauon jakamismahdollisuuteen (15+30 min) uutena lisänä ainoastaan jakamismahdollisuus kolmeen vähintään 15 minuutin osaan (15+15+15 min). Esimerkiksi tauon jakaminen 30+15 minuuttia tai 25+20 minuuttia ei olisi edelleenkään mahdollista.

Taukojen joustavammalla jakamisella mahdollistettaisiin tilannekohtainen tauon rytmittäminen, jolloin kuljettaja voisi reagoida paremmin tilausajon aikana muuttuviin tilanteisiin ja matkustajien tarpeisiin. Kuljettaja pystyisi joustavammalla jakamisella pitämään taukoja silloin, kun se olisi hänelle käytännöllistä huomioiden myös matkustajat ja tauon paikka. Tilausajoliikenteessä on pystyttävä mukautumaan kohtuullisiin suunnittelemattomiin ja ennakoimattomiin matkustajien pyyntöihin tekemällä ylimääräisiä pysähdyksiä taikka muuttamalla alun perin suunniteltua reittiä tai aikatauluja – juuri tämä on tilausajoliikenteen idea ja ydin.

**Esitämme, että Suomi edesauttaisi jatkokäsittelyssä 45 minuutin tauon jakamismahdollisuutta kahteen tai kolmeen osaan, joista kukin osa olisi vähintään 15 minuuttia.**

U-kirjelmässä on pohdittu liikenneturvallisuutta ja kuljettajien työoloja koskevassa vaikutustenarvioinnissa, onko 45 minuutin tauon jakaminen kolmeen vähintään 15 minuutin osaan riittävä kuljettajan palautumisen kannalta ja nostettu uhkakuvaksi, että ”kuljettaja voi käytännössä joutua tekemään taukojen aikana myös muuta työtä”. Uhkakuva on aiheeton, koska kuljettaja ei saa tehdä tauon aikana mitään työtä. Mikäli kuljettaja tekee jotain työtä, hän on velvollinen merkitsemään ajan aina ajopiirturiin muuksi työksi eikä aikaa lueta tauoksi.

Nuijamiestentie 7
00400 Helsinki

Tel. (09) 4789 9480

Sähköposti
etunimi.sukunimi@alt.fi

Nordea
IBAN: FI40 1017 3000 0224 94
BIC: NDEAFIHH

Tauon jakaminen vähintään 15 minuutin osiin on jo nykyisin mahdollista linja-autojen reittiliikenteessä: ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytöstä annetun valtioneuvoston asetuksen 507/2018 8 §:n mukaisesti 45 minuutin tauko voidaan jakaa kolmeen 15 minuutin osaan reittiliikenteessä tietyillä alueilla Suomessa, vaikka ajoajat ovat reittiliikenteessä yleensä pidempiä kuin tilausajoissa. Myös maantieliikenteen kuljettajia koskevan EU:n työaikadirektiivin 2002/15/EY, jota sovelletaan samoihin kuljettajiin kuin ajo- ja lepoaika-asetusta, 5(2) artiklan mukainen 30 minuutin ja 45 minuutin tauko voidaan jakaa vähintään 15 minuutin pituisiin osiin. Työaikalain 872/2019 24 §:n 3 momentin mukainen moottoriajoneuvon kuljettajan 30 minuutin tauko voidaan puolestaan jakaa kahteen osaan täysin vapaasti ilman mitään tauon osan vähimmäispituutta. Kyseisten voimassa olevien säännösten ei ole katsottu vaarantavan liikenneturvallisuutta eikä heikentävän kuljettajan työoloja.

## 2. Vuorokausilevon aloituksen lykkääminen

Komission ehdotuksen mukaan kuljettaja voisi lykätä vuorokausilevon alkamista tunnilla tai kahdella tunnilla silloin, kun päivän ajoaika jää enintään seitsemään tai viiteen tuntiin. Lykkääminen olisi mahdollista kummankin osalta vain kerran vähintään kahdeksan päivää kestävän palvelun aikana, eikä se saisi vaarantaa liikenneturvallisuutta.

Vuorokausilevon lykkääminen olisi tarpeen etenkin tilausajoryhmän viettäessä aikaa matkakohteessa. Matkakohteessa päivittäinen ajoaika jää usein vähäiseksi, mutta nykyinen vuorokausilevon alkamista koskeva säännös rajoittaa monissa tilanteissa saman kuljettajan ja sen vuoksi yleensä myös saman tilausajoyrityksen käyttämistä ryhmän kaikkiin kuljetuksiin: esimerkiksi ryhmän kuljetukset illalliselta majoituspaikkaan eivät monesti ole mahdollisia.

Komission ehdotus on tarpeellinen, mutta ongelmallista siinä on kotimaan sisäisen tilausajoliikenteemme osalta tilausajopalvelulle asetettu vähintään kahdeksan päivän kestoedellytys. Vain harvat kotimaan tilausajomatkat kestävät vähintään kahdeksan päivää. Ulkomailta Suomeen saapuvat tilausajomatkat puolestaan täyttävät kestoedellytyksen useammin, ja siten kyseiset yritykset ja niiden kuljettajat voisivat hyödyntää Suomessa komission ehdottamaa poikkeusta. Tämä horjuttaisi kilpailuneutraliteettia kansainvälisen ja kotimaisen tilausajoliikenteen kesken Suomessa, vaikka komission ehdotuksen tarkoituksena on ollut edistää näiden yhdenvertaista kohtelua.

**Esitämme, että Suomi edesauttaisi jatkokäsittelyssä vuorokausilevon lykkäämisen mahdollistamista myös alle kahdeksan päivää kestävissä tilausajopalveluissa.**

Helsingissä 14. päivänä syyskuuta 2023

AUTOLIIKENTEEN TYÖNANTAJALIITTO RY

Mari Vasarainen
toimitusjohtaja