Kasvu ja vaikuttaminen -osasto 14.9.2023

Eduskunnan työelämä- ja tasa-arvovaliokunta

U 19/2023 vp

Lausunto valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle satunnaisen linja-autoliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevista erityissäännöistä

Eduskunnan työelämä- ja tasa-arvovaliokunta on pyytänyt Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry:ltä kirjallista asiantuntijalausuntoa valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle satunnaisen linja-auto liikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevista erityissäännöistä

SAK kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu asiassa seuraavaa.

Muutokset eivät saa heikentää työssä jaksamista tai liikenneturvallisuutta

Satunnaisessa liikenteessä eli tilausajoissa kuljettajan mahdollisuus aitoon taukoon 4,5 tunnin ajon aikana tai välittömästi ajojakson jälkeen on haastavaa jo nykyisellään, vaikka tauko olisi yhdessä 45 minuutin jaksossa. Kun tauko jaetaan, niin ehdoton minimi tauon osalle tulisi olla 30 minuuttia.

Erityisesti tilausajoissa kuljettaja joutuu taukojen aikana usein tekemään muuta työtä, esimerkiksi lastamaan tai purkamaan matkustajien matkatavaroita tai muutoin palvelemaan matkustajia. Näin ollen linja-auton pysähdysaika ei automaattisesti ole kokonaan todellinen tauko, jonka aikana muuta työtä ei tehtäisi.

Esityksen mukainen 45 minuutin tauon jakaminen enempään kuin kahteen osaan ei paranna kuljettajan vireystilaa tai liikenneturvallisuutta. Kuljettajalla tulee olla työpäivän aikana yksi vähintään 30 minuutin tauko tai tauon osa.

12 päivän säännön ulottaminen Suomen sisäiseen liikenteeseen ei ole tarpeellista, koska Suomessa on harvoin yli viikon kestäviä ajoja yhden ja saman ryhmän kanssa. Vaikka työpäivässä olisi ajoa vähemmän kuin viisi tai seitsemän tuntia, tämä ei tee työpäivästä helpompaa tai vähemmän kuormittavaa. Päinvastoin; tuntien odotusaika joko linja-autossa tai muissa tiloissa on puuduttavaa.

Työhönsidonnaisuusajan kasvattaminen 16 tai 17 tuntiin ei edistä kuljettajan työssäjaksamista tai paranna liikenneturvallisuutta. Tarpeellisena ei myöskään voida pitää perättäisten työpäivien määrän lisäämistä nykyistä suuremmaksi tai vuorokausilevon alkamisen siirtämistä tunnilla tai kahdella, jolloin kuljettajan sidonnaisuusaika pitenee.

On tärkeää täsmentää, mitä tarkoitetaan kertaluontoisella tai yhdellä matkalla. Ollessa saman tilaajan (esimerkiksi matkatoimisto) ajossa ei saa

syntyä tilannetta, jossa ajon katsotaan olevan kertaluontoinen tai yksi matka, vaikka asiakkaat tai matkustajat vaihtuisivat välillä. Kertaluontoisen matkan tai ajon tulee tarkoittaa samaa tilausajoa ja siinä matkustavaa yhtä sekä samaa ryhmää, jonka kanssa matka alkoi.

Esitetyt muutokset voivat monilta osin tarkoittaa valvonnan muuttumista kohtuuttomaksi.

Valtioneuvoston kannassa tulisi huomioida edellä mainitut haasteet niiltä osin kuin niitä ei ole vielä huomioitu.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry