

Työelämä- ja tasa-arvovaliokunta
Eduskunta

12.9.2023

TyV@eduskunta.fi

Lausuntopyyntönne s-postitse 8.9.2023, kuulemistilaisuus 15.09.2023

U 19/2023 VP VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ EDUSKUNNALLE SATUNNAISEN LINJA-AUTOLIIKENTEEN KULJETTAJIEN AJO- JA LEPOAIKOJA KOSKEVISTA ERITYISSÄÄNNÖISTÄ

Työterveyslaitos toteaa satunnaisen linja-autoliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevien erityissääntöjen uudistamisesta kunnioittavasti seuraavaa:

Ehdotuksen tavoitteena on varmistaa tehokkaat ja laadukkaat satunnaisen linja-autoliikenteen palvelut sekä parantaa kuljettajien työoloja. Tavoitteeseen pyritään joustavoittamalla työn tauotusta ja lepoaikoja sekä kohtelemalla nykyistä yhdenvertaisemmin kansainvälisen ja kotimaisen satunnaisen linja-autoliikenteen kohtelua. Kaikkiaan ehdotuksessa pyritään löytämään tasapaino kuljettajien työolojen ja kuljetusten joustavuuden välille.

Ajo- ja lepoaikoja koskevat muutosesitykset ovat seuraavat:

1. Kuljettaja voi jakaa nykyisen, 4,5 t ajamista seuraavan pakollisen ja vähintään 45 min taukonsa kolmeksi erilliseksi 15 min tauoksi. Kaksi näistä tauoista tulee pitää 4,5 t ajoajan yhteydessä ja viimeinen 4,5 t ajoajan jälkeen. Kuljettaja voi edelleen jakaa taukonsa myös kahdeksi erilliseksi vähintään 15 min ja vähintään 30 min tauoksi tai yhdeksi vähintään 45 min tauoksi.
2. Kuljettaja voi 8 päivää tai kauemmin kestävän kertaluonteisen matkan aikana lykätä lepoaikansa aloitusta tunnilla, kun kyseisen vuorokauden kokonaisajoaika on enintään 7 tuntia, tai kahdella tunnilla, kun kyseisen vuorokauden kokonaisajoaika on enintään 5 tuntia
3. Kuljettaja voi jatkossa myös kansallisessa satunnaisessa henkilöliikenteessä lykätä viikoittaista lepoaikaa enintään 12 perättäisellä vuorokaudella edellisestä viikoittaisesta lepoajasta laskettuna. Tämä edellyttää, että kertaluonteinen satunnainen palvelu kestää vähintään 24 peräkkäistä tuntia.

Ehdotuksen (1) vaikutuksia työ- ja liikenneturvallisuuteen määrittää paljolti se, kuinka paljon lyhempien taukojen aikana kuljettajalle tosiasiaa jää aikaa palautumiseen. Mikäli osa näistä tauoista kuluu muihin työtehtäviin kuin itse ajamiseen (esim. kulkuneuvon huolto, asiakaspalvelu), on olemassa riski, etteivät lyhyemmät, esim. 15 min tauot virkistä kuljettajaa riittävästi. Tämän vuoksi on tärkeää varmistaa se, ettei taukojen pilkkomisesta seuraa tosiasiallisen palautumisajan lyheneminen. Sinänsä nykyisen tutkimustiedon perusteella yhden 45 min tauon jakautuminen esimerkiksi kolmeen 15 min pituiseen taukoon ei heikennä ajovireyttä¹. Lisäksi se, jos kuljettaja voi tosiasiallisesti itse päättää taukojen keston ja rytmittymisen säännösten puitteissa, lähtökohtaisesti edistää työhyvinvointia.

Ehdotuksen (2) epäedulliset vaikutukset ajonaikaiseen vireystilaan jäävät todennäköisesti melko vähäisiksi, koska lepoajan lykkääminen koskee vain tilannetta, jossa kyseisen vuorokauden kokonaisajoaika on enintään 5 t tai 7 t. Lisäksi lepoaikaa voisi lykätä vain kerran kertaluonteisen matkan aikana. Todennäköisesti merkittävämpi vaikutus ehdotuksella olisi työhyvinvointiin, koska ehdotuksen myötä työsidonnaisuus voimistuisi. Tätäkin vaikutusta tosin lieventää edellä mainittu mahdollisuus lykätä lepoaikaa vain kerran matkan aikana.

Ehdotuksen (3) epäedulliset vaikutukset liikenneturvallisuuteen jäänevät vähäisiksi, koska kyseinen sääntö on jo voimassa kansainvälisessä satunnaisessa henkilöliikenteessä ja koska kotimaassa 8 päivää tai kauemmin tehtäviä kertaluonteisia satunnaisia matkoja tehdään ymmärtääksimme vain harvoin. Lisäksi on huomioitava, että viikoittaisen lepoajan lykkäämisellä voi olla myös palautumista ja työhyvinvointia edistäviä vaikutuksia, koska se voi parantaa kuljettajan mahdollisuuksia pitää viikkolepo palautumista optimaalisesti edistävissä olosuhteissa.

Kaikkiaan kyseisen esityksen ainoana kriittisempänä kohtana työ- ja liikenneturvallisuuden kannalta näkisimme ehdotuksen taukojen kestosta ja rytmittymisestä. Tauotuksen tiedetään yleisesti ennaltaehkäisevän työtapaturmia^{1,2,3,4}. Ehdotamme muutoksen mahdollisesti voimaan tullessa kartoitusta siitä, missä määrin kyseiset kuljettajat tosiallisesti kykenevät hyödyntämään eri pituisia taukoja palautumiseen.

Esitettyjen muutosten arvioinnin lisäksi haluamme nostaa esille sen seikan, että kuljettajan vireyden näkökulmasta yöllä ajaminen on selvästi hankalin ajankohta. Ihmisen biologisten vuorokausirytmien näkökulmasta olisikin perusteltua arvioida nykyisten ajo- ja lepoaikasäädösten toimivuutta yöaikaisen ajamisen näkökulmasta.

Antti Koivula
Pääjohtaja

Mikael Sallinen
Tutkimuspäällikkö

Lähteet

¹Wong IS, Popkin S, Folkard S. Working Time Society consensus statements: A multi-level approach to managing occupational sleep-related fatigue. Review Ind Health. 2019, 1;57(2):228-244.

²Lombardi DA, Jin K, Courtney TK, et al. The effects of rest breaks, work shift start time, and sleep on the onset of severe injury among workers in the People's Republic of China. Scand J Work Environ Health. 2014;40:146–155.

³Park S, Lee W, Lee JH. Can Workplace Rest Breaks Prevent Work-Related Injuries Related to Long Working Hours? J Occup Environ Med. 2020, 62(3):179-184.

⁴Sallinen M. Rest breaks--a countermeasure for work-related injuries? Editorial Scand J Work Environ Health. 2014, 40(2):105-7.