EU Komissio,
Liikenteen pääosasto, DG Tren Helsinki 11/9/08

Esitys EU:n raskaiden ajoneuvojen kuljettajien ajo- ja lepoaikojen muuttamiseksi,

Suomalaisia maantiekuljetusalojen yrityksiä ja työnantajia edustavat **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry** ja **Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT** esittävät kunnioittavasti Euroopan Komissiolle Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamista seuraavassa ehdottamallamme tavalla.

Tutkimus suomalaisten ammattikuljettajien keskuudessa

SKAL ja ALT ovat teettäneet tutkimuksen tämän esityksen pohjaksi. Tutkimuksen toteutti suomalainen, mainituista järjestöistä täysin riippumaton tutkimustoimisto **Innolink Research Oy**.

Tutkimuksen tavoitteena oli

- kartoittaa vastaajien vuorokausilepoaikaa ja tarvetta vuorokautisen ajoajan pidentämiseen
- selvittää vuorokautisen enimmäisajoajan pidentämisen ja vähimmäislepoajan lyhentämisen vaikutuksia eri tekijöihin, erityisesti ammattikuljettajien henkilökohtaisen elämän kannalta.

Tutkimus toteutettiin puhelinhaastatteluina maaliskuussa 2008. Kohderyhmän muodostivat suomalaiset, maanteiden tavaraliikenteen palvelutyrityksissä palkkasuhteisina työntekijöinä toimivat ammattikuljettajat. Tutkimus perustuu 104 henkilön antamiin vastauksiin.

Viittaamme jäljempänä tässä esityksessämme eri yhteydessä tutkimuksen tuloksiin. Tutkimusraportti ja on kokonaisuudessaan liitetty esityksen liitteeksi ja siitä ilmenevät myös tutkimuksen suorittaneen Innolink Reasearch Oy:n yhteystiedot. Toivomme, että komisiossa tutustutaan esityksemme lisäksi myös tutkimusaineistoon kokonaisuudessaan. Olemme toki valmiita esittelemään tutkimuksen tuloksia myös tarkemmin komission edustajille.

Kuljettajien työhyvinvoinnin ja sosiaalisen elämän kehittäminen

Maantieliikenteen palveluksessa työskentelee Suomessa kaiken kaikkiaan lähes 100.000 ammattikuljettajaa. Koko EU27 –alueella heitä on EUROSTATin tilastoinnin mukaan yli 4 miljoonaa henkilöä (2,4 miljoonaa maanteiden tavaraliikenteessä, loput henkilöliikenteen piirissä). Kyseessä on siten erittäin laajasti työllistävä toimiala kautta koko Euroopan Unionin. Ammattiliikenteen kuljettajan työssä on myös hyvin monia erityispiirteitä, jotka tekevät siitä poikkeuksellisen ja vaativan suhteessa muihin ammatteihin. Siksi juuri maantiekuljetusalojen työtehtäviin pääsyn ja pysymisen edellytykseksi on ensimmäisenä toimialana ulotettu EU:n ammattipätevyysdirektiivin (se ja se) nojalla pakollinen peruskoulutus sekä elinikäistä oppimista korostava jatkokoulutusvaade.

Ammattikuljettajan työ on liikkuvaa. Esimerkiksi Suomessa kuljettajan keskimääräinen vuotuinen työaika on n. 1700 tuntia ja keskimäärin kukin ajaa työtehtävissään noin 75.000 kilometriä. Yksilölliset erot ajomäärissä ovat suuria riippuen kuljetussuoritealasta, jolla toimitaan. Työ velvoittaa useimpia kuljettajia olemaan pois kotoaan ja asuinpaikkakunniltaan huomattavasti enemmän kuin muiden ammattiryhmien työntekijöitä. Luonnollisesti liikkuva työ vaikuttaa myös kuljettajien perhe-elämään ja sosiaalisiin suhteisiin.

Viime vuosina on useassa eri yhteydessä esitetty arvioita, joiden mukaan joustavammat ajo- ja lepoaikasäännökset voisivat auttaa ammattikuljettajia sovittamaan työ- ja vapaa-aikansa nykyistä paremmin. Tätä on osin selvitetty myös teettämällämme tutkimuksella. Sen mukaan yli 70 % vastaajista uskoo, että mikäli vuorokautista enimmäisajoaikaa pidennettäisiin tai vuorokautista vähimmäislepoaikaa lyhennettäisiin nykyisestä, vaikuttaisi se työssä viihtymiseen, työssä jaksamiseen ja perhe-elämän laatuun parantavasti.

Erityisesti EU:n reuna-alueilla ja jäsenmaissa, joissa on pitkät sisäiset kansalliset kuljetusetäisyydet, ajo- ja lepoajat vaikuttavat oleellisesti ammattikuljettajien ajankäyttöön ja vapaa-ajan vieton mahdollisuuksiin. Nykyisistä säännöksistä johtuen kuljettajat joutuvat viettämään vuorokautisen lepoaikansa (9-11 tuntia) hyvin usein poissa kotoaan, yleensä ajoneuvossa raskaan liikenteen paikoitusalueilla tai levähdyspaikoilla. Useassa tapauksessa matkalla ehditään juuri tunnin, parin päähän kotoa, kun vuorokausilepo on aloitettava. Lisäksi lepopaikkaverkosto on koko Euroopan Unionin alueella vajavainen eikä kuljettajille ole riittävästi tarjolla kunnollisia palveluja, mahdollisuuksia lämpimiin aterioihin tai henkilökohtaisen hygienian hoitoon. Tieverkolla yöpymisestä aiheutuu lisäksi turhaa ympäristökuormitusta.

Liitteenä olevan tutkimuksen mukaan kolmasosa suomalaisista ammattikuljettajista viettää vuorokautisen lepoaikansa tien päällä vähintään 2-3 kertaa viikossa ja peräti 24 % kuljettajista enemmän kuin 3 kertaa viikossa. Ilmasto-olot ovat hyvin vaihtelevia ja kuljettajat yöpyvät usein kylmissä ja kosteissa olosuhteissa. Maantiekuljetuksiin kohdistuva rikollisuus ja kuljettajiin kohdistuneet väkivallanteot ovat niinikään lisääntyneet eri puolella yhteisön aluetta, joten tien päällä yöpyvät kuljettajat tuntevat kasvavaa turvattomuutta työssään. Koska työmarkkinoilla on nykyisin tarjolla erittäin paljon vaihtoehtoja, ovat monet ammattikuljettajat vaihtaneet toiselle toimialalle juuri voidakseen olla nykyistä enemmän kotona, perheensä ja sosiaalisen verkostonsa parissa.

Kuljettajan työn kiinnostavuus ja työvoiman riittävyys

Kiinnostus maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajan ammattia kohtaan on hiipunut viimeisten kahden vuosikymmenen aikana. Niin Suomessa kuin monissa muissakin jäsenmaissa kuljetusalan ammattien houkuttelevuutta on pyritty kohentamaan erilaisin kampanjoin.

Viime vuosien aikana erityisesti vanhemmissa EU-jäsenmaissa on kärsitty nopeasti kiihtyvästä kuljettajapulasta. Eurooppalaisten yhteiskuntien ikääntyminen on entisestään vauhdittanut alalta poistumista eikä kuljettajan tehtäviin ole saatu likimainkaan tarpeeksi korvaavaa työvoimaa.

Ammatti- ja toimialamielikuviin vaikuttamisen keskeisimpänä tavoitteena on ollut juuri tiettyjen pinttyneiden käsitysten oikaiseminen nuorison keskuudessa. Ammattikuljettajan tehtävä ja työnkuva mielletään hyvin usein siten, että sitä tekevät henkilöt joutuvat alinomaa viettämään kaiken aikansa vierailla paikkakunnilla irrallaan omasta perheestä tai ystävistä. Kuljetuselinkeinon tulevaisuuden kannalta olisikin ensiarvoisen tärkeää saada kirkastettua mielikuvia ammattikuljettajien työstä. Tätä päämäärää tukisi erinomaisesti lainsäädännön mukauttaminen hivenen joustavammiksi, jolloin myös viranomaisten ja lainlaatijan toimesta viestitettäisiin aitoa kiinnostusta tärkeää työtä tekevän ammattikunnan työhyvinvoinnin kehittämiseen.

Esitys asetuksen EY 561/2006 muuttamiseksi tietyiltä osin

Edellä käsiteltyjen perusteluiden nojalla ehdotammekin, että komissio laatisi parlamentille ja neuvostolle ammattikuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevan asetuksen EY 561/2006 muuttamiseksi ehdotuksen.

Esitämme, että muutoksella mahdollistettaisiin vuorokautisen lepoajan lyhentämismahdollisuutta 11 tunnin perussäännöksestä nykyisen kolme kertaa vähintään 9 tuntiin tapahtuvan lyhennyksen sijaan siten, että **vuorokausilepo voitaisiin lyhentää kerran viikossa vähintään 9 tuntiin ja kahdesti viikossa vähintään 7 tuntiin.** Lyhentämätön vuorokausilepo olisi siis edelleen 11 tuntia.

Lisäksi esitämme, että **vuorokautista ajoaikaa voitaisiin pidentää kahdella tunnilla nykyisestä silloin, kun ajoaikaa seuraa vähintään 24 tunnin yhtäjaksoinen lepoaika**. Nykyiset taukosäädökset kutakin 4,5 tunnin ajoaikaa kohden säilytettäisiin ennallaan. Ajoaikojen vuorokausitason pidennykset olisi kuitenkin toteutettava nykyisin voimassa olevien viikko- ja kaksiviikkojaksoittaisten enimmäisajoaikojen (56/90 tuntia) puitteissa.

Olemme vakuuttuneita, että näillä varsin pienillä teknisillä muutoksilla kyettäisiin lisäämään ajo- ja lepoaikamääräysten joustavuutta ja takaamaan yhä useampien ammatikseen kuljettajana toimivien mahdollisuuden kotona vietettyyn vapaa-aikaan. Samalla saataisiin ammattinsa osaavat kuljettajat pysymään nykyistä varmemmin alalla ja kohennettua kuljetusalan houkuttelevuutta nuorten, alanvalintaansa vielä pohtivien keskuudessa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Pasi Moisio
johtaja

Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry

Hannu Parvela
toimitusjohtaja