

U 19/2023 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle satunnaisen linja-autoliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevista erityissäännöistä

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle muistio Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 561/2006 satunnaista linja-autoliikenteen kuljettajia koskevien erityissäännösten muuttamisesta annetusta ehdotuksesta.

Helsingissä 6.7.2023

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Liikenneneuvos Veli-Matti Syrjänen

6.7.2023

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ EDUSKUNNALLE SATUNNAISEN LINJA-AUTOLIIKENTEEN KULJETTAJIEN AJO- JA LEPOAIKOJA KOSKEVISTA ERITYISSÄÄNNÖISTÄ

1 Tausta

Euroopan komissio antoi 24 toukokuuta 2023 ehdotuksen COM(2023) 256 final Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta satunnaisessa henkilöliikenteessä noudatettavien, vähimmäistaukoja ja vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevien vähimmäisvaatimusten osalta.

Asetuksessa (EY) N:o 561/2006, jäljempänä *ajo- ja lepoaika-asetus*, vahvistetaan kuljettajien vuorokautiset ja viikoittaiset enimmäisajoajat, vähimmäistauot sekä vuorokautiset ja viikoittaiset vähimmäislepoajat kaupallisen henkilö- ja tavaraliikenteen alalla. Linja-autoilla harjoitettava kaupallinen liikenne jakautuu säännölliseen ja satunnaiseen henkilöliikenteeseen. Ajo- ja lepoaika-asetusta sovelletaan EU:ssa kuljettajiin, jotka harjoittavat henkilöliikennettä kuljettajana mukaan luettuna yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen rakennetulla tai pysyvästi tähän mukautetulla ajoneuvolla.

Satunnaiseen henkilöliikenteeseen liittyvää ehdotusta on käsitelty ensimmäisen kerran jo EU:n liikkuvuuspaketti I -aloitteen¹ yhteydessä vuonna 2017. Suomen kanta tuolloin annettuun ehdotukseen on määritelty u-kirjelmässä U 39/2017 vp. Koska tieliikenteen tavarankuljetukset eroavat merkittävästi henkilökuljetuksista, niin ehdotus päätettiin tuolloin erottaa paketista ja jättää pöydälle. Komission velvoitteeksi kuitenkin kirjattiin arvioida ehdotusta matkustajaliikennettä koskeviin asianmukaisempiin sääntöihin, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009, jäljempänä *EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetus*, 2 artiklan ensimmäisen kohdan 4 alakohdassa määritellyn satunnaisen henkilöliikenteen osalta.

Komissio järjesti uudelleen tarkastelun yhteydessä kaksi avointa kuulemistä vuonna 2021 ja 2022. Lisäksi ulkoisen toimeksisaajan tekemän taustatutkimuksen yhteydessä toteutettiin kohdennettu sidosryhmien kuuleminen tarkempien ja yksityiskohtaisten tietojen saamiseksi maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen toiminnasta, voimassa olevan lainsäädännön ongelmista sekä sidosryhmien näkemyksistä mahdollisista politiikkatoimista. Lisäksi toteutettiin kolme ulkoiselta toimeksisaajalta tilattua tapaustutkimusta, joissa keskityttiin pieniin, keskisuuriin ja suuriin toimijoihin eri jäsenvaltioissa.

2 Ehdotuksen tavoite

Ehdotuksen tavoitteena on varmistaa tehokkaat ja laadukkaat satunnaisen linja-autoliikenteen palvelut sekä parantaa kuljettajien työoloja muun muassa vähentämällä kuljettajien stressiä ja

¹ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 561/2006 ja tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista annetun asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta, COM(2017) 277 final.

väsymystä satunnaisessa linja-autoliikenteessä. Lisäksi tavoitteena on varmistaa taukojen ja lepoaikojen joustavampi jakautuminen sekä edistää kansainvälisen ja kotimaisen satunnaisen linja-autoliikenteen yhdenvertaista kohtelua. Komission vaikutustenarvioinnin perusteella EU:n tason toimi tarvitaan, varmistamaan kuljettajien hyvät työolot, parantamaan liikenneturvallisuutta ja estämään kilpailun vääristyminen Euroopan markkinoilla. Ehdotuksessa on pyritty löytämään tasapaino kuljettajien työolojen ja kuljetusten joustavuuden välillä.

Ajo- ja lepoaika-asetuksesta tehtiin vuonna 2017 jälkiarviointi² osana sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa. Jälkiarvioinnissa todettiin, että jotkin taukojen ja lepoaikojen järjestämistä koskevat säännöt eivät välttämättä sovellu satunnaisen henkilöliikenteeseen erityisten palvelutarpeiden vuoksi. Vaikutustenarvioinnissa esille nousi kaksi keskeistä ongelmaa, ensinnäkin vaikeus järjestää tehokkaita ja laadukkaita satunnaisen linja-autoliikenteen palveluja sekä toiseksi satunnaisen linja-autoliikenteen kuljettajien riittämättömät työolot.

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin kolmea lainsäädännöllistä toimenpidevaihtoehtoa, joissa on eroavaisuuksia liittyen taukojen joustavuuteen, vuorokautisten lepoaikojen lykkäämisen edellytyksiin sekä mukautettavien viikoittaisten lepoaikojen tarpeeseen. Toimenpidevaihtoehdot olivat seuraavat: Toimenpidevaihtoehto A vähäinen mukauttaminen maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen huomioon ottamiseksi, toimenpidevaihtoehto B joustavimmat järjestelmät ja järjestelyt taukojen ja vuorokautisten ja viikoittaisten lepoaikojen osalta ja toimenpidevaihtoehto C puolijoustava lähestymistapa.

Valitussa toimenpidevaihtoehto A:ssa kuljettaja voi jakaa taukonsa 30:n ja 15 minuutin tai pelkästään 15 minuutin jaksoihin. Kertaluontoisen palvelun aikana kuljettajalle sallitaan myös vuorokautisen lepoajan aloituksen lykkääminen tunnilla, kun kyseisen vuorokauden aikana kertynyt kokonaisajoaika on enintään seitsemän tuntia, tai kahdella tunnilla, kun kertynyt vuorokautinen kokonaisajoaika on enintään viisi tuntia. Näitä poikkeuksia voidaan käyttää kahdeksan päivää tai kauemmin kestävän matkan aikana vain kerran. Lisäksi vaihtoehdossa yhdenmukaistetaan vain yhdessä maassa tarjottavia satunnaisen henkilöliikenteen palveluja koskevat säännöt kansainvälisiä palveluja koskevien sääntöjen kanssa sallimalla kertaluontoisen palvelun aikana viikoittaisen lepoajan lykkääminen enintään 12 perättäisellä 24 tunnin jaksolla edellisestä säännönmukaisesta viikoittaisesta lepoajasta laskettuna, edellyttäen että palvelun kesto on vähintään 24 perättäistä tuntia (12 päivän sääntö).

Toimenpidevaihtoehdoissa B ja C kuljettajat voisivat jakaa taukonsa täysin joustavasti. Molemmissa vaihtoehdoissa kuljettajat voisivat myös lykätä vuorokautisen lepoaikansa aloitusta tunnilla, kun kyseisen vuorokauden aikana kertynyt kokonaisajoaika on enintään seitsemän tuntia, tai kahdella tunnilla, kun kertynyt vuorokautinen kokonaisajoaika on enintään viisi tuntia. Näitä poikkeuksia voitaisiin käyttää vaihtoehdossa B kahdesti kahdeksan päivää tai kauemmin kestävän matkan aikana, kun vaihtoehdossa C poikkeukset olisivat rajoittamattomia sen osalta, kuinka monta kertaa niitä voitaisiin käyttää kahdeksan päivää tai kauemmin kestävän matkan aikana. Vaihtoehdossa B maanteiden satunnaisen henkilöliikenteen palveluja tarjoavat kuljettajat voisivat myös jakaa viikoittaiset lepoaikansa kymmenelle perättäiselle viikolle, kun palvelu kestää vähintään kahdeksan päivää. Vaihtoehdossa C sallittaisiin 12 päivän säännön mahdollistaman poikkeuksen käyttö satunnaisessa kotimaisessa henkilöliikenteessä, jonka lisäksi siinä ei olisi kertaluontoista palvelua koskevaa ehtoa eikä velvoitetta pitää 12 päivän säännön mahdollistaman poikkeuksen jälkeen kahta säännönmukaista viikoittaista lepoaikaa.

² SWD(2017) 184 final, saatavissa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

Vaikutustenarvioinnin perusteella toimenpidevaihtoehto A:n katsottiin olevan vaikuttavin sekä yhdenmukaisin ajo- ja lepoaika-asetuksessa asetetun, työolojen parantamista koskevan tavoitteen kanssa. Toimenpidevaihtoehto A arvioitiin parhaaksi siitä huolimatta, että sen kustannus-hyötysuhde on alhaisempi kuin vertailuvaihtoehtojen, sillä sen arvioitiin olevan kahta muuta vaihtoehtoa oikeasuhteisempi. Parhaaksi arvioidulla vaihtoehdolla ei muuteta vähimmäistaukojen kokonaiskestoa, vuorokautisia ja viikoittaisia enimmäisajoaikoja eikä vuorokautisia ja viikoittaisia vähimmäislepoaikoja. Vaihtoehtoon sisältyvillä toimenpiteillä ainoastaan mahdollistetaan taukojen ja vuorokautisten lepoaikojen joustava jakaminen sekä 12 päivän säännön mahdollistaman poikkeuksen soveltaminen kotimaisissa satunnaisissa henkilöliikenteen palveluissa.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Ehdotuksessa muutettaisiin ajo- ja lepoaika-asetuksen 4, 7 ja 8 artikkelit satunnaisen henkilöliikenteen osalta seuraavasti:

4 artikla

Artiklaan ehdotetaan lisättäväksi satunnaisen henkilöliikenteen määritelmä EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan asetuksen 2 artiklan ensimmäisen kohdan 4 alakohdan mukaisesti ja sen selventämiseksi, että määritelmä kattaa sekä kansallisen että kansainvälisen kuljetuspalvelun.

7 artikla

Artiklaan ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 kohta, jonka mukaisesti satunnaista henkilöliikennettä harjoittava kuljettaja voisi jakaa neljän ja puolen tunnin ajoajan jälkeisen pakollisen vähintään 45 minuutin taukonsa kolmeksi erilliseksi, vähintään 15 minuutin pituiseksi tauoksi. Kaksi näistä vähintään 15 minuutin tauoista tulee pitää neljän ja puolen tunnin ajoajan yhteydessä ja viimeinen neljän ja puolen tunnin ajoajan jälkeen. Kuljettajalla säilyisi edelleen mahdollisuus jakaa taukonsa myös kahdeksi erilliseksi vähintään 15 ja vähintään 30 minuutin pituiseksi tauoksi tai yhdeksi vähintään 45 minuutin tauoksi.

8 artikla

Artiklan 2 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 a kohta, jonka mukaan satunnaisen henkilöliikenteen kuljettaja voi kahdeksan päivää tai kauemmin kestävän kertaluontoisen matkan aikana lykätä vuorokautisen lepoaikansa aloitusta tunnilla, kun kyseisen vuorokauden aikana kertynyt kokonaisajoaika on enintään seitsemän tuntia, tai kahdella tunnilla, kun kertynyt vuorokautinen kokonaisajoaika on enintään viisi tuntia. Poikkeuksen hyödyntäminen ei saa vaarantaa liikenneturvallisuutta. Lisäksi kuljettajan on tehtävä tarvittavat merkinnät poikkeamisen syystä piiriturilevyyn, digitaalisesta ajopiirturista saatavaan tulosteeseen tai työvuorolistaan viimeistään saavuttuaan määränpäähän tai sopivaan pysähdyspaikkaan.

Lisäksi artiklan 6 a kohdan johdantolauseetta ja a alakohdasta ehdotetaan muutettavaksi niin, että kuljettaja voi kertaluontoisen palvelun aikana lykätä viikoittaista lepoaika enintään 12 perättäisellä 24 tunnin jaksolla edellisestä säännönmukaisesta viikoittaisesta lepoajasta laskettuna myös kansallisessa satunnaisessa henkilöliikenteessä. Tämän poikkeuksen soveltaminen edellyttää kertaluontoisen palvelun kestävän vähintään 24 perättäistä tuntia. Kertaluontoisella satunnaisella palvelulla tarkoitetaan sitä, että jos kuljettaja siirtää viikoittaisen lepoaikansa kahdententoista päivän loppuun, hän saa näiden kahdententoista päivän aikana tehdä ainoastaan yhden matkan.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artiklan 1 kohta (yhteinen liikennepolitiikka). Ehdotus on tarkoitettu hyväksyä tavallisessa lainsäätämisyksessä. Neuvosto tekee päätöksen määränemmistöllä.

SEUT 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä. Voimassa olevia sääntöjä voi kuitenkin muuttaa vain EU:n lainsäätävä. Ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen todettujen ongelmien ratkaisemiseksi. Näitä ongelmia ovat maanteiden satunnaista henkilöliikennettä harjoittavien kuljettajien riittämättömät työolot sekä maanteiden satunnaisen kansainvälisen ja kansallisen henkilöliikenteen alan epätasapuoliset toimintaedellytykset. Komission mukaan havaitut seikat ovat ongelma kaikkialla EU:ssa, ja niiden taustalla ovat samat syyt. Jos ajo- ja lepoaika-asetusta ei muuteta, niin havaitut ongelmat todennäköisesti jatkuvat, mikä uhkaa heikentää kilpailukykyä ja työoloja satunnaisen linja-autoliikenteen alalla. Komission mukaan ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen yleisten politiikkatavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ehdotettu oikeusperusta on asianmukainen ja toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen mukainen.

5 Ehdotuksen vaikutukset

Liikenteenharjoittajiin ja matkustajiin

Komission arvion mukaan ehdotuksesta koituisi EU:n linja-autoliikenteen harjoittajille vuosina 2025–2050 kustannussäästöjä 106,4–141,9 miljoonaa euroa. Jos kustannussäästöarviota verrataan EU:n ja Suomen bruttokansantuotteeseen, olisi suomalaisten liikenteenharjoittajien osuus tästä noin 1,9–2,6 miljoonaa euroa³. Kuljettajan taukojen joustavammalla jakamisella sekä erityisesti kuljettajan viikoittaisten lepoaikojen lykkäämisellä arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia satunnaisen henkilöliikenteen harjoittajille. Pienten ja keskisuurten yritysten osuus satunnaisen linja-autoliikenteen markkinoista on suuri, joten merkittävän osan kustannussäästöistä odotetaan kohdistuvan tällaisiin liikenteenharjoittajiin. Joustoista johtuen linja-autoilla tapahtuvan ryhmämatkailun voidaan odottaa jopa lievästi kasvavan, jolla olisi kustannussäästöjen lisäksi myös yritysten liikevaihtoa kohentavia vaikutuksia.

Ehdotusta on perusteltu myös matkustajien tarpeilla. Ehdotuksen voidaan nähdä kuljettajien lepoaikoja mukauttamalla vastaavan matkustajien odotuksiin aikataulusta. Etenkin kuljettajan mahdollisuus lyhyen ajoajan vuoksi lykätä vuorokautisen lepoajan aloittamista työhönsidonnaisuusajaksi pidentämällä sekä viikoittaista lepoaikaa kesken pitkän matkan myös kansallisesti voidaan nähdä parantavan matkustajien tarpeita. Myös kuljettajan päivittäisten taukojen jakamisen helpottamisen voidaan nähdä lisäävän joustoja matkustajien tarpeisiin. Vaikka matkan sujuvuutta lisätään ajo- ja lepoajakajoustoilla, niin matkustajien turvallisuus tulee aina laittaa etusijalle.

Liikenneturvallisuuteen ja kuljettajien työoloihin

³ Euroopan unioni: [Tietoja ja tilastoja EU:n taloudesta](https://www.tietoja-ja-tilastoja-eu-n-taloudesta) & Tilastokeskus: Kansantalous, saatavissa: https://www.tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk_kansantalous.html

Komission mukaan satunnaiseen henkilöliikenteeseen kohdennetut ajo- ja lepoaikojen erityissäännöt auttaisivat arvion mukaan kuljettajaa reagoimaan paremmin matkan aikana vallitseviin tilanteisiin vähentäen samalla ryhmämatkailuun osittain heikosti sopivien säännösten aiheuttamaa stressiä. Komission vaikutustenarvioinnissa liikenneturvallisuuteen ja kuljettajan työoloihin liittyvien kysymysten arviointi kuitenkin on jäänyt melko yleiselle tasolle. Kuljettajien väsymykseen liittyviä kysymyksiä on tutkittu kyselytutkimuksella, mutta tieteellinen tutkimus aiheen tueksi puuttuu.

Komission vaikutustenarvioinnissa ei ole otettu kantaa 15 minuutin tauon riittävyteen kuljettajan palautumisen kannalta, mikä voidaan nähdä vaikutusarvioinnin puutteeksi. Vaikka päivittäisen tauon pitäisi aina olla todellista taukoa, niin uhkakuvana voidaan nähdä, että kuljettaja voi käytännössä joutua tekemään taukojen aikana myös muuta työtä kuten matkustajien ohjeistusta tai muuta asiakaspalvelua. Tällaisissa tilanteissa lepotauko jäisi hyvin lyhyeksi. Kyseinen ehdotus ei myöskään tällaisessa esimerkissä parantaisi kuljettajan työoloja. Toisaalta kuljettajan velvollisuutena olisi aina merkitä tällainen työ muuksi työksi. Kuljettajan palautuminen työpäivän aikana on työkyvyn ja työssäjaksamisen lisäksi tärkeää myös liikenneturvallisuuden kannalta. Jos kuljettajan päivittäiset tauot jäisivät pitkäkestoisesti ainoastaan 15 minuuttiin, eikä yhtäjaksoista pidempää taukoa kyetä järjestämään, se nostaisi edellä mainittuihin seikkoihin liittyviä riskitekijöitä. Huomionarvoista on myös, että jo tällä hetkellä työaikalain (872/2019) 24 §:n mukaisesti moottoriajoneuvon kuljettajan sekä kansallisessa reittiliikenteessä tietyillä harvaanasutuilla alueilla ajavan kuljettajan päivittäisiä taukoja voidaan jakaa ajo- ja lepoaika-asetuksen perussääntöä joustavammin.

Mahdollisuudella lykätä vuorokautisen lepoajan aloitusta tietyin edellytyksin tunnilla tai kahdella tunnilla, arvioidaan olevan lieviä negatiivisia vaikutuksia kuljettajan työoloihin. Kun lepoajan aloitusta lykätään, se tarkoittaa työhönsidonnaisuusajan kasvamista nykyisestä enintään 15 tunnista enintään 16 tai 17 tuntiin. Vaikkei ehdotus vaikutakaan vuorokautisen lepoajan pituuteen, niin kuljettajan kokonaistyöpäivän pituus tulisi olemaan pitkä. Ehdotuksen voidaan nähdä kuitenkin olevan liikenneturvallisuuden ja kuljettajan työolojen kannalta perusteltu, koska ajoaikaa ei tällaisen työpäivän aikana voisi olla kuin enintään seitsemän tai viisi tuntia. Lisäksi poikkeusta voidaan hyödyntää ainoastaan yhden kerran vähintään kahdeksan päivää kestävä kertaluontoisen matkan aikana, joka pienentää liikenneturvallisuuteen ja kuljettajan vireystilaan liittyviä riskejä.

Mahdollisuudella hyödyntää 12 päivän sääntöä myös kansallisessa satunnaisessa henkilöliikenteessä, arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia kuljettajan työoloihin. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen arvioidaan myös jäävän pieniksi. Koska 12 päivän sääntö tarjoaa kuljettajalle mahdollisuuden viettää viikoittainen lepoaika kotonaan tai valitsemassaan paikassa, niin sen arvioidaan parantavan kuljettajan työoloja ja työhyvinvointia. Arvion mukaan Suomen sisällä tehdään harvoin kertaluontoisesti yli viikon kestäviä satunnaisen henkilöliikenteen matkoja, jolloin ehdotuksen kokonaisvaikutukset jäisivät kansallisesti vähäisiksi.

Viranomaisiin ja valvontaan

Ehdotettujen säädösmuutosten täytäntöönpano edellyttäisi, että jäsenvaltioiden viranomaiset perehtyvät tehtäviin muutoksiin. Komission mukaan jäsenvaltioiden viranomaisille arvioidaan koituvan tästä vuonna 2025 kertaluontoisia mukautumiskustannuksia yhteensä 5,4 miljoonaa euroa. Jos kustannusarviota verrataan EU:n ja Suomen bruttokansantuotteeseen, olisi kotimaisten viranomaisten osuus kustannuksista noin 97 000 euroa³. Hallinnollisia kustannuksia koituisi uusiin sääntöihin perehtymisen lisäksi myös poikkeusten lisäämästä viranomaisten tekemästä selvitystyöstä.

Ajo- ja lepoaikojen erityissäännöt ja poikkeukset ovat valvonnan kannalta lähes aina hyvin hankalia. Viranomaisvalvonnan tarkoituksena on turvata liikenneturvallisuus kaikille tienkäyttäjille sekä terveellinen ja turvallinen työ kuljettajille. Lainsäädännön tulisi olla selkeää, jotta sitä voidaan sekä noudattaa että valvoa tehokkaasti ja oikeudenmukaisesti. Linja-autoliikenteen tarkastuksissa haasteena olisi selvittää, minkä tyyppisestä kuljetuksesta on ollut kyse, jos kuljettaja ajaa työkseen sekä säännöllistä että satunnaista henkilöliikennettä tai sekä henkilö- että tavara-liikennettä. Yrityksissä tehtävissä tarkastuksissa haasteena olisi kirjaamisvelvollisuudesta huolimatta poikkeuksiin liittyvien tietojen oikeellisuuden todentaminen jälkikäteen. Ehdotuksessa esitettyjen poikkeusten odotetaan aiheuttavan viranomaisvalvontaan haasteita ja jonkin verran lisätyötä. Toimenpiteiden mahdollisesti edellyttämä valtion rahoitus toteutetaan valtiontalouden kehysten puitteissa tarvittaessa kohdentamalla määrärahoja uudelleen. Kansallisesta rahoituksesta päätetään julkisen talouden suunnitelman ja valtion talousarvion valmistelun yhteydessä.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Ajo- ja lepoaika-asetuksen keskeisenä tavoitteena on turvata kuljettajien työolot. Myös ehdotuksen voidaan katsoa olevan linjassa Suomen perustuslain elinkeinovapautta koskevan 18 §:n sekä Suomea sitovien kansainvälisten ihmisoikeusvelvoitteiden kanssa. Voidaan katsoa, että ehdotus kunnioittaa perusoikeuksia EU:n perusoikeuskirjan (OJ C 326, 26.10.2012) mukaisesti, edistään erityisesti oikeudenmukaisia ja kohtuullisia työoloja ja työehtoja koskevaa tavoitetta 31 artiklan mukaisesti. Perusoikeuskirjan mukaan jokaisella työntekijällä on oikeus terveellisiin, turvallisiin ja ihmisarvoisiin työoloihin ja työehtoihin. Lisäksi jokaisella työntekijällä on oikeus enimmäistyöajan rajoitukseen sekä päivittäisiin ja viikoittaisiin lepoaikoihin ja palkalliseen vuosilomaan.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on yleisesti lainsäädäntövalta tieliikennettä koskevissa asioissa. Ajo- ja lepoikasäännökset kuuluvat Ahvenanmaan lainsäädäntövaltaan kuitenkin vain niiltä osin kun ne koskevat yrittäjäkuljettajia.

8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Puheenjohtajamaa Ruotsi esitteli ehdotuksen neuvoston maaliikennetyöryhmässä 7.6.2023. Käsittelyn on tarkoitus jatkaa maaliikennetyöryhmässä heinäkuun 2023 aikana uuden puheenjohtajamaa Espanjan johdolla. Jäsenvaltioiden virallisia kantoja ei ole vielä tiedossa. Tiedossa ei toistaiseksi myöskään ole milloin ehdotuksesta on tarkoitus tavoitella neuvoston yleisnäkemyksiä.

Käsittely Euroopan parlamentissa ei ole vielä käynnistynyt.

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely

U-kirjeluonnos on käsitelty EU-asioiden komitean alaisen liikennejaoston (EU22) ja työoikeusjaoston (EU28) kirjallisessa menettelyssä sekä työsuojelujaostossa (EU26) 14.6.2023. Lisäksi ehdotuksesta järjestettiin sidosryhmien kuulemistilaisuus 7.6.2023.

10 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto kannattaa joustoja satunnaisten linja-autoliikenteen ajoaikasäännöksiin, kuitenkin niin että liikenneturvallisuus, kuljettajien työolot sekä valvonnan edellytykset huomioidaan

riittäväällä tavalla. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että jatkokäsittelyssä pyritään löytämään tasapaino kuljettajien asianmukaisten työolojen ja matkan joustavuuden välillä.

Valtioneuvosto pitää hyödyllisenä, että ajo- ja lepoaika-asetukseen lisättäisiin satunnaisen henkilöliikenteen määritelmä EU:n kansainvälistä linja-autoliikennettä koskeva asetuksen mukaisesti ja sen selventämiseksi, että määritelmä kattaa sekä kansallisen että kansainvälisen kuljetuspalvelun.

Valtioneuvosto suhtautuu alustavan varauksellisesti ehdotukseen kuljettajan päivittäisten taukojen jakamisesta. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ehdotuksen jatkokäsittelyssä tulee tuoda esille, että päivittäisten taukojen jakamisessa huomioidaan riittävästi myös vaikutukset kuljettajan työoloihin ja liikenneturvallisuuteen. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan kuljettajan päivittäiset tauot olisi mahdollista jakaa joustavasti myös muutoin kuin nyt ehdotetulla tavalla.

Valtioneuvosto pitää hyväksyttävänä ehdotusta kuljettajan mahdollisuudesta lykätä kertaluontoisen matkan aikana vuorokautisen lepoajan aloittamista, kun päivittäinen ajoaika on jäänyt normaalia lyhyemmäksi. Valtioneuvosto pitää hyväksyttävänä myös 12 päivän säännön ulottamista kansalliseen satunnaiseen henkilöliikenteeseen, kunhan siihen sisältyvät ehdot ovat riittäviä.

Valtioneuvosto näkee, että ehdotuksessa mainittu ”kertaluontoinen palvelu” tulisi jatkokäsittelyssä määritellä nykyistä tarkemmin. Lisäksi ”kertaluontoinen matka” olisi syytä lisätä artiklatasolle, kuten se on ehdotuksen perusteluissa.

Valtioneuvosto pitää yleisesti tarpeellisena, että jatkokäsittelyssä varmistetaan satunnaisen henkilöliikenteen ajo- ja lepoaikavalvonnan riittävät edellytykset.

Valtioneuvosto tarkentaa tarvittaessa kantojaan ehdotukseen neuvotteluiden edetessä.