

P. Leppänen ym.: Ehdotus laiksi työaikalain muuttamisesta

Eduskunnalle

ALOITTEEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Aloitteessa ehdotetaan, että työaikalakia muutettaisiin moottoriajoneuvon kuljettajia koskevilta osin niin, että moottoriajoneuvon kuljettajien säännöllinen työaika olisi enintään 10 tuntia vuorokaudessa. Vuorokautisten työtuntien enimmäismäärää rajoittaisi vain vuorokausilepo. Säännöllisen vuorokautisen työajan ylittäviltä tunneilta suoritettaisiin erityistä korvausta. Työ- ja lepoaikojen valvonta suoritettaisiin ajopiirturilla niissä ajoneuvoissa, joihin ajopiirturi on asennettava.

Lisäksi aloitteessa ehdotetaan työtuntijärjestelmän pakollisuutta ja sitä, että voimassa olevasta poikkeuslupajärjestelmästä luovutaan. Tällä ehdotuksella halutaan parantaa työaikaa koskevien säännösten valvontaa. Samalla ehdotetaan kuitenkin, että työehtosopimuksella voitaisiin aloitteessa mainituissa tapauksissa poiketa työtuntijärjestelmän laatimisvelvollisuudesta.

Vasemmistoliiton eduskuntaryhmä ilmaisee tällä aloitteella tukensa Auto- ja kuljetustyöntekijöiden liiton vaatimuksille työaikalain muutosiksi.

PERUSTELUT

1. Nykyinen tilanne

Työaikalaki (604/46) sääntelee työntekijöiden työaikoja. Työaikalain moottoriajoneuvon kuljettajia koskevia säännöksiä on muutettu viimeksi 20 päivänä helmikuuta 1976 annetulla lailla (189/76).

Moottoriajoneuvon kuljettajiin sovelletaan työaikalain periodityötä koskevia säännöksiä, joiden mukaan työaika tasoittuu kahden viikon jaksossa 80 tuntiin ja kolmen viikon jaksossa 120 tuntiin. Muista työaikalain 6 §:n mukaista työtä eli periodityötä tekevästä poiketen moottoriajoneuvon kuljettajien vuorokautinen enimmäistyöaika on rajoitettu työaikalain 5 a §:n mukaan 11 tuntiin vuorokaudessa. Ehdottomana rajana on 13 tuntia vuorokaudessa. Näitä enimmäistuntimääriä vuorokaudessa ei saa hätätyötä lukuun ottamatta missään tapauksessa ylittää. Hätätyötä koskevia säännöksiä ei voida soveltaa kuljetuksissa esiintyviin poikkeuksellisiin tilan-

teisiin, jotka käytännössä saattavat johtaa 13 tunnin ylittämiseen.

Periodityötä tekeville, myös moottoriajoneuvon kuljettajille, suoritetaan työaikalain 11 §:n mukaan ylityökorvauksia, kun 80 tuntia kahden viikon aikana tai 120 tuntia kolmen viikon aikana ylitetään. Tehtyä ylityötä tarkastellaan siten vasta periodin päätyttyä. Vuorokautista ylityötä ei työaikalain mukaan voi periodityössä muodostua. Ylityötä voidaan teettää enintään 24 tuntia kahden viikon ja vastaavasti 36 tuntia kolmen viikon aikana.

Työaikalain 20 § edellyttää, että jokaista työaikalain alaista työpaikkaa varten on työnantajan laadittava työtuntijärjestelmä. Työtuntijärjestelmästä on käytävä ilmi aika, milloin työ alkaa ja päättyy, sekä ruokailu- ja lepoajat. Työsuojelupiirin työsuojelulautakunnan poikkeuslupajaosto voi myöntää vapautuksen työtuntijärjestelmän laatimisesta, milloin se työn laatuun nähden on erittäin vaikeaa.

Moottoriajoneuvon kuljettajan lepoajan on työaikalain 16 a §:n mukaan oltava 10 tuntia vuorokaudessa. Lepoaika voidaan kuitenkin kuljetustehtävän niin vaatiessa lyhentää vähintään seitsemäksi tunniksi vuorokaudessa.

Työaikalain noudattamista valvovat työsuojeluviranomaiset. Moottoriajoneuvon kuljettajien on valvonnan mahdollistamiseksi tehtävä työnantajan antamaan ajopäiväkirjaan merkinnät. Ajopäiväkirja on pidettävä mukana ajon aikana. Ajopäiväkirjan kaavan vahvistaa työsuojeluhallitus. Myös ajopiirturin diagrammalevyn on työsuojeluhallitus hyväksynyt ajopäiväkirjaksi.

Moottoriajoneuvon kuljettajia koskevista työaikalain 5 a ja 16 §:n säännöksistä ei voida poiketa työehtosopimuksin.

Periodityössä työntekijälle on annettava vähintään yhdeksän tunnin yhtämittainen lepoaika työvuoron alkamisesta laskettavan 24 tunnin kuluessa, jollei työaikajärjestely perustu poikkeuslupaan tai kysymyksessä ole varallaolon aikana tehty työ. Näistä säännöksistä voidaan poiketa työnantaja- ja työntekijäjärjestöjen välisillä sopimuksilla.

2. Ongelmat nykyisessä tilanteessa

Ajoneuvoa kuljetettaessa kuljettajan tulee olla hyvässä kunnossa niin fyysisesti kuin psyykkisesti. Kuljettajan väsymystila vaarantaa liikenneturvallisuutta. Myös työntekijöiden suojelunäkökohdat edellyttävät kohtuuttoman pitkien työaikojen rajoittamista. Moottoriajoneuvon kuljettajien työn luonne kuitenkin poikkeaa muista työaikalain mukaisista työaloista. Kuljetukset ja olosuhteet, joissa kuljetuksia suoritetaan, poikkeavat myös toisistaan suuresti. Kuljettajan tehtävänä on moottoriajoneuvon, usein raskaan liikenteen ajoneuvon, kuljettaminen paikasta toiseen. Kuljettajan työaikaan luetaan varsinaisen ajoneuvon kuljettamisen lisäksi myös ajoneuvon kuormaukseen, kuorman purkamiseen ja auton huoltoon käytetty aika.

Suomen olosuhteet ovat varsin usein vaikeat moottoriajoneuvon kuljettajalle. Pitkät välimatkat etenkin Pohjois-Suomessa ja ajoittain vaikeat keliolosuhteet vaikeuttavat moottoriajoneuvon kuljettajan työtä. Käytännössä työaikalain ehdotonta 13 tunnin ylärajaa on rikottu. Rikkomiset aiheutunevat osaksi puutteellisesta työn suunnittelusta. Osaksi työaikalain rikkomisen syynä ovat vaikeat keliolosuhteet ja yllättävät

seikat kuten ajoneuvon rikkoontuminen. Käytännössä on ilmennyt myös, että moottoriajoneuvon kuljettaja, ollessaan suhteellisen lähellä päämääräänsä vuorokautisen enimmäistuntimäärän tullessa täyteen, ajaa päämääräänsä huolimatta siitä, että vuorokautinen enimmäistyöaika ylitetään.

Osa kuljetustyöstä on kausiluonteista. Tästä syystä vilkkaimpana kautena kuljetetaan tavaraa mahdollisimman paljon. Tällöin saatetaan ylittää enimmäistyöajat. Osan vuotta ei erikoiskalustolle ole kuljetuksia riittävästi tarjolla.

Työaikalain mukaan työnantaja laatii myös moottoriajoneuvon kuljettajaa varten työtuntijärjestelmän, ellei työsuojelupiirin työsuojelulautakunnan poikkeuslupajaosto ole hakemuksesta myöntänyt kokonaan tai osaksi vapautusta tästä velvoitteesta. Periodityöaloilla on työtuntijärjestelmän laatimista pidettävä erityisen tärkeänä syystä, että työtä ei yleensä tehdä niin säännöllisesti kuin työaikalain 5 §:n alaisissa töissä. Laaditusta työtuntijärjestelmästä voidaan työntekijän suostumuksella poiketa.

Työtuntijärjestelmän laatiminen ja laaditun työtuntijärjestelmän noudattaminen on osoittautunut ongelmalliseksi. Kuljetustyössä etenkin paikkansa pitävän työn päättymisajan ohjelmointi on useissa tapauksissa hyvin vaikeaa. Ajoaika on pääsääntöisesti ennustettavissa jokseenkin paikkansapitävästi. Kun työaikaan kuitenkin kuuluu lastaukseen ja purkuun kulunut aika näihin toimenpiteisiin varsin usein liittyvine odotusaikoihin, käy usein käytännössä niin, että työn suunniteltu päättymisaika ei pidä paikkaansa. Työn alkamisaika on yleensä etukäteen merkittävissä. Tosin kuljetusten tilausjärjestelmän johdosta selvää usein lopullisesti vasta edellisenä tai jopa samana päivänä kuljetusten alkaminen ja kuljetusten päämäärä.

Työtuntijärjestelmään tulee merkitä työaikalain mukaan myös ruokailu- ja lepoajat. Vuorokautisen lepoajan merkitseminen ei pääsääntöisesti tuota vaikeuksia.

Työaikalain noudattamisen valvonta ei ole tyydyttävästi järjestetty. Valvontaa olisi tehostettava. Tehokkaammalla valvonnalla voitaisiin edistää liikenneturvallisuutta ja työntekijöiden työaikasuojelua. Ajopäiväkirjojen avulla suoritettavaa valvontaa ei voida pitää tehokkaana. Ajopäiväkirjoja täytetään puutteellisesti tai niihin saatetaan tehdä vääriä merkintöjä. Ajopäiväkirjojen tehokas valvonta edellyttäisi ajopäiväkirjojen tarkastamista myös maanteillä. Työsuojeluviranomaiset, joiden tehtävänä on työ- ja

lepoaikojen valvonta, eivät voi pysäyttää ajoneuvoja maanteillä. Poliisiviranomaiset valvovat nykyisin tieliikenteen ajo- ja lepoajoista annetun lain (61/90) noudattamista.

Työaikalain moottoriajoneuvon kuljettajia koskevien säännösten uudistamistyö on ollut käynnissä koko 1980-luvun ajan, Kansainvälisen työjärjestön ILO:n antaman moottoriajoneuvon kuljettajien työaikoja koskevan suosituksen sekä siihen liittyvän ns. AETR-sopimuksen julkutulosta lähtien. Nyt ehdotettu aloite perustuu auto liikenteen työaikatöimikunnan mietintöön (Komiteanmietintö 1983:92).

3. Aloitteen organisatoriset ja taloudelliset vaikutukset

Työaikalain säännöksiä valvovat työsuojeluviranomaiset. Esitys ei edellytä tässä suhteessa organisatorisia muutoksia. Uudistuksella ei tulisi olemaan merkittäviä valtiontaloudellisia eikä kunnallistaloudellisia vaikutuksia.

Työministeriön laskelmien mukaan esitys lisäisi kuljetuksesta aiheutuvia kustannuksia suuruusluokaltaan hieman alle 200 miljoonaa markkaa. Tässä laskelmassa ei ole voitu tarkastella muutosten toteuttamisen myötä liikenneturvallisuuden parantumisen kautta kansantaloudelle aiheutettavia säästöjä eikä autonkuljettajien työaika-suojelun tehostamisen kautta parantuvan työkyvyn ja pidentyvän työhistorian aiheuttamia säästöjä yhteiskunnalle. Näiden voidaan kuitenkin olettaa olevan merkityksellisiä, ja ne tulisivat siten vähentämään arvioituja kustannuksia.

Esityksellä ei ole vaikutusta ns. omistajakuljettajien asemaan.

4. Aloitteen yksityiskohtaiset perustelut

5 a §

Voimassa olevan työaikalain mukaan moottoriajoneuvon kuljettajan pisin vuorokautinen työaika ei saa ylittää 11 tuntia niiden 24 peräkkäisen tunnin aikana, jotka seuraavat vuorokautista lepoaika. Jos moottoriajoneuvon kuljettajan työtä ei voida muulla tavoin sopivasti järjestää, saadaan vuorokautista työaika pidentää enintään 13 tunniksi, edellyttäen, että työaika tällaisen pidennetyn työajan jälkeistä lepoaika seuraavien 48 tunnin aikana ei ylitä 22 tuntia.

Moottoriajoneuvon kuljettajan pisin yhtämittainen työaika saa olla enintään 5,5 tuntia. Jokaista 5,5 tunnin pituista työjaksoa kohti on kuljettajalle annettava vähintään 30 minuutin pituinen tauko yhdessä tai kahdessa erässä.

Lakiehdotuksen 5 a §:n mukaan moottoriajoneuvon kuljettajan säännöllinen vuorokautinen työaika olisi enintään 10 tuntia vuorokaudessa.

Työsuojelun ja liikenneturvallisuuden vuoksi on kuljettajan työn oikea jaksottaminen tärkeää. Moottoriajoneuvon kuljettajan pisin yhtämittainen työaika on voimassa olevassa työaikalaisa rajattu 5,5 tuntiin. Tätä aikaa ehdotetaan lyhennettäväksi siten, että jokaista viiden tunnin työjaksoa kohti olisi moottoriajoneuvon kuljettajalle annettava vähintään 30 minuutin pituinen tauko yhdessä tai useammassa erässä. Erityisesti kaupunkien sisäisessä liikenteessä jopa 5 tunnin yhtämittainen työaika on erittäin pitkä, koska kuljettajalla ei usein ole mahdollisuutta edes lyhyeen hengähdystaukoon aikataulujen kireyden johdosta. Tämän vuoksi tauko tulisi tällaisessa liikenteessä pääsääntöisesti antaa kahdessa osassa, jolloin yhtämittaiseksi työajaksi jäisi noin 2,5 tuntia.

17 §

Voimassa olevan työaikalain 17 §:n 1 momentin mukaan ylityöstä ja hätätyöstä, jota tehdään 5 §:ssä mainitun vuorokautisen säännöllisen työajan lisäksi, on kahdelta ensimmäiseltä tunnilta maksettava 50 prosentilla ja seuraavilta tunneilta 100 prosentilla korotettua palkkaa. Muusta 5 §:n mukaisten säännöllisten työaikojen lisäksi tehdystä ylityöstä maksetaan 50 prosentilla korotettua palkkaa.

Työaikalain 17 §:n 3 momentin mukaan, mikäli vuorokautta pitemmän ajanjakson säännöllinen työaika on rajoitettu 6 §:ssä säädettyin tavoin sekä työ on jatkunut koko sellaisen ajanjakson, on ylityötunneilta, jotka nousevat enintään 18 tuntiin kolmen viikon pituisena ajanjaksona tai 12 tuntiin kahden viikon pituisena ajanjaksona, 11 §:n 5 momentissa mainitut aloittamis- ja lopettamistyöt mukaan luettuna maksettava 50 prosentilla ja seuraavilta tunneilta 100 prosentilla korotettua palkkaa. Nyt ehdotetaan, että työaikalakiin lisättäisiin uusi 17 §:n 10 momentti, jonka mukaan työaikalain 3 momentissa mainittujen enintään 18 tunnin tai 12 tunnin ylityötunteja laskettaessa on otettava huomioon niiden 5 a §:ssä säädetyn säännöllisen vuorokautisen työajan lisäksi tehtyjen tuntien määrä, joilta on 1 momentin mukaan maksetta-

va 50 prosentilla korotettua palkkaa. Tarkoituksena on, ettei sekä päivittäisiä 50 prosentilla korvattavia ylitöitä että samalla tavalla korvattavia jaksoylitöitä laskettaisi päällekkäin, vaan että kyseisiä ylitöitä voisi olla kahden viikon jaksossa yhteensä enintään 12 tuntia ja kolmen viikon jaksossa yhteensä enintään 18 tuntia.

20 §

Voimassa olevan työaikalain 20 §:n mukaan jokaista työaikalain alaista työpaikkaa varten työnantajan on laadittava työtuntijärjestelmä, jossa mainitaan aika, milloin työ päättyy, sekä ruokailu- ja lepoajat. Nykyisen lain 20 §:n 1 momentin mukaan työsuojelupiirin työsuojelulautakunta voi hakemuksesta myöntää vapautuksen työtuntijärjestelmän laatimisesta, milloin työtuntijärjestelmän laatiminen on työn laatuun nähden erittäin vaikeaa.

Työntekijöiden käsityksen mukaan vapautuksia on myönnetty löyhästi. Työtuntijärjestelmän käyttöönottovelvollisuuden määräämistä ei ole pohdittu riittävästi esimerkiksi tavaralinjaliikenteen työolosuhteissa. Koska vapautuksia työtuntijärjestelmän laatimisvelvollisuudesta on viranomaisten taholta myönnetty liian herkästi, työnantajat eivät ole riittävästi kiinnittäneet huomiota työn suunnitteluun. Tämän vuoksi esitämme, että työsuojelupiirien työsuojelulautakunnille säädetty toimivalta päättää vapautushakemuksista poistettaisiin laista. Erityistilanteita silmällä pitäen säädettäisiin valtakunnallisille työmarkkinajärjestöille oikeus työehtosopimuksella poiketa tästä velvollisuudesta sellaisissa tapauksis-

sa, jolloin työn päättymisajan suunnitteleminen etukäteen olisi erityisen hankalaa.

20 a §

Työaikojen ja työolojen noudattamista ja valvontaa vaikeuttaa työtuntien puutteellinen tai epäluotettava kirjaamistapa. Voimassa olevasta työaikalaista poiketen ehdotetaan, että työaikojen valvontaa suoritetaan pääsääntöisesti ajopiirturin avulla niissä ajoneuvoissa, joihin ajopiirturi tieliikennelain 87 §:n mukaan on asennettava.

Työ- ja lepoaikojen valvontaa ajopiirturin avulla suoritettaessa olisi työnantajan huolehdittava siitä, että työntekijällä on käytettävissään kyseiseen piirturiin tarkoitettuja diagrammalevyjä. Diagrammalevyt olisivat kuljettajakohtaisia eivätkä ajoneuvokohtaisia. Työaikojen valvontaa ajopäiväkirjan avulla suoritettaessa olisi työnantaja voimassa olevan työaikalain mukaisesti velvollinen antamaan palveluksessaan ollevalle moottoriajoneuvon kuljettajalle henkilökohtaisen ajopäiväkirjan.

5. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan noin puolen vuoden kuluttua sen jälkeen, kun se on hyväksytty ja vahvistettu.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että Eduskunta hyväksyisi seuraavan lakiehdotuksen:

Laki työaikalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 2 päivänä elokuuta 1946 annetun työaikalain (604/46) 5 a §, 17 §:n 1 momentti, 20 §:n 1 momentti ja 20 a §:n 1 momentti,

sellaisina kuin ne ovat, 5 a § 20 päivänä helmikuuta 1976 annetussa laissa (189/76), 17 §:n 1 momentti 30 päivänä joulukuuta 1965 annetussa laissa (713/65), 20 §:n 1 momentti 29 päivänä joulukuuta 1988 annetussa laissa (1351/88) ja 20 a §:n 1 momentti 9 päivänä heinäkuuta 1976 annetussa laissa (620/76), sekä

lisätään 17 §:ään, sellaisena kuin se on mainitussa 30 päivänä joulukuuta 1965 annetussa laissa, uusi 10 momentti, 20 §:ään, sellaisena kuin se on osittain muutettuna 20 päivänä helmikuuta 1976 ja 29 päivänä joulukuuta 1988 annetuilla laeilla (189/76 ja 1351/88), uusi 5 momentti ja 20 a §:ään, sellaisena kuin se on muutettuna mainituilla 20 päivänä helmikuuta ja 9 päivänä heinäkuuta 1976 annetuilla laeilla, uusi 1 momentti, jolloin muutettu 1 momentti ja nykyinen 2 momentti siirtyvät 2 ja 3 momentiksi, seuraavasti:

5 a §

Moottoriajoneuvon kuljettajan säännöllinen vuorokautinen työaika ei saa ylittää 10 tuntia niiden 24 perättäisen tunnin aikana, jotka seuraavat vuorokautista lepoaikaa.

Moottoriajoneuvon kuljettajan pisin yhtämittainen työaika saa olla enintään 5 tuntia. Jokaisesta 5 tunnin pituista työjaksoa kohti on kuljettajalle annettava vähintään 30 minuutin pituinen tauko yhdessä tai useammassa erässä.

Moottoriajoneuvon kuljettajan ajoajoista on voimassa, mitä tieliikenteen ajo- ja lepoajoista annetussa laissa (61/90) on säädetty.

17 §

Ylityöstä ja hätätyöstä, jota tehdään 5 ja 5 a §:ssä mainitun vuorokautisen säännöllisen työajan lisäksi, on kahdelta ensimmäiseltä tunnilta maksettava viidelläkymmenellä prosentilla ja seuraavilta tunneilta sadalla prosentilla korotettu palkka. Muusta 5 §:n mukaisten säännöllisten työaikojen lisäksi tehdystä ylityöstä maksetaan viidelläkymmenellä prosentilla korotettu palkka.

Edellä 3 momentissa mainittuja enintään 18 tunnin tai 12 tunnin ylityötunteja laskettaessa on otettava huomioon niiden 5 a §:ssä säädetyn säännöllisen vuorokautisen työajan lisäksi tehtyjen tuntien määrä, joilta on 1 momentin mu-

kaan maksettava viidelläkymmenellä prosentilla korotettu palkka.

20 §

Jokaista tämän lain alaista työpaikkaa varten on työnantajan laadittava työtuntijärjestelmä, jossa mainitaan aika, milloin työ alkaa ja päättyy, sekä ruokailu- ja lepoajat.

Valtakunnallisilla työmarkkinajärjestöillä on oikeus työehtosopimuksella sopia toisinkin 1 momentin työtuntijärjestelmässä mainittavista seikoista.

20 a §

Tässä laissa tarkoitettujen moottoriajoneuvon kuljettajien työ- ja lepoaikojen noudattamisen valvonta suoritetaan ajopiirturilla, jos sellainen on tieliikennelain (267/81) nojalla ajoneuvon asennettava, tai ajopäiväkirjalla.

Työnantajan on annettava ajoneuvosta riippuen palveluksessaan olevalle moottoriajoneuvon kuljettajalle riittävästi tyhjää, henkilökohtaisia ajopiirturin diagrammalevyjä tai työsuojeluhallituksen vahvistaman kaavan mukaisia henkilökohtaisia ajopäiväkirjoja.

Tämä laki tulee voimaan päivänä
kuuta 19 .

Helsingissä 26 päivänä huhtikuuta 1991

Pekka Leppänen
Eila Rimmi
Jarmo Wahlström
Martti Korhonen
Juhani Vähäkangas

Ensio Laine
Raila Aho
Iivo Polvi
Marjatta Stenius-Kaukonen
Esko Seppänen

Asko Apukka
Claes Andersson
Outi Ojala
Esko-Juhani Tennilä
Heli Astala

