



Ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutukset

Ilkka Salanne, Sanni Rönkkö, Marko Tikkanen ja Pia Perttula

Ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutukset

Ilkka Salanne, Sanni Rönkkö, Marko Tikkanen (Sito)

Pia Perttula (Työterveyslaitos)

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2013

ISBN 978-952-5893-87-8
ISSN 1799-0157 (verkko)

ALKUSANAT

Tämän selvityksen tavoitteena oli kartoittaa ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutuksia tiekuljetusalalla. Selvityksessä toteutettiin internetkyselyt ammattikuljettajille ja tieliikenteen tavarakuljetuksissa toimiville yrityksille.

Tämä LOGHO 4 -selvitys on jatkoa aiemmille tiekuljetusalan LOGHO -selvityksille:

- LOGHO 1 (Tiekuljetusten liikenneturvallisuuden, logistiikan, työolojen ja ammatin houkuttelevuuden väliset yhteydet)
- LOGHO 2 (Logistiikkajärjestelmä, tiekuljetusten turvallisuus ja alan kehittyminen)
- LOGHO 3 (Tiekuljetusalan tulevaisuuskatsaus)

Selvitys toteutettiin joulukuun 2012 ja syyskuun 2013 välisenä aikana. Projektin ohjausryhmä koostui seuraavista organisaatioista ja asiantuntijoista: Liikenteen turvallisuusvirasto (Ari Herrala), Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (Sakari Backlund), Liikennevakuumuskeskus (Arja Holopainen), Liikennevirasto (Jarmo Joutsensaari), Rahtarit ry (Anna-Kaisa Lehtinen), Liikenneturva (Juha Valtonen ja Toni Vuoristo), Sosiaali- ja terveysministeriö (Jarno Virtanen) ja Poliisi (Erkki Vikman).

Hankkeen koordinaattorina toimi Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, jossa ohjausryhmän puheenjohtajana toimi Sakari Backlund. Projektin toteutuksesta vastasi Sito yhdessä Työterveyslaitoksen kanssa. Projektipäällikkönä toimi FM Ilkka Salanne (Sito), projektisihteerinä KTM Sanni Rönkkö (Sito), suunnittelijana DI Marko Tikkanen (Sito) ja asiantuntijana Tkt Pia Perttula (Työterveyslaitos).

Projektin ohjausryhmä ja tutkimusryhmä kiittävät ajo- ja lepoaikasäädöksiin liittyviin kyselyihin vastanneita. Ilman kuljetusalan näin suurta aktiivisuutta tämä selvitys ei olisi ollut mahdollinen.

Helsingissä, 16. lokakuuta 2013

Ari Herrala

Johtava asiantuntija
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

Syftet med denna utredning var att kartlägga kör- och vilotidsförordningens inverkan på vägtransportbranschen. I undersökningen genomfördes en internetenkät bland yrkeschaufförer och företag som utövar varutransporter på väg.

Denna LOGHO 4-utredning är en fortsättning på tidigare LOGHO-utredningar för vägtransportbranschen:

- LOGHO 1 (Tiekuljetusten liikenneturvallisuuden, logistiikan, työolojen ja ammatin houkuttelevuuden väliset yhteydet, ”Sambanden mellan vägtransporternas trafiksäkerhet, logistik, arbetsförhållanden och yrkets attraktivitet”)
- LOGHO 2 (Logistiikkajärjestelmä, tiekuljetusten turvallisuus ja alan kehittyminen, ”Logistiksystem, vägtransporternas säkerhet och branschens utveckling”)
- LOGHO 3 (Tiekuljetusalan tulevaisuuskatsaus, ”Framtidsscenario för vägtransportbranschen”)

Utredningen genomfördes mellan december 2012 och september 2013. Projektets styrgrupp bestod av följande organisationer och experter: Trafiksäkerhetsverket (Ari Herrala), Finlands Transport och Logistik SKAL rf (Sakari Backlund), Trafikförsäkringscentralen (Arja Holopainen), Trafikverket (Jarmo Joutsensaari), yrkesföreningen Rahtarit ry (Anna-Kaisa Lehtinen), Trafikskyddet (Juha Valtonen och Toni Vuoristo), Social- och hälsovårdsministeriet (Jarno Virtanen) och Polisen (Erkki Vikman).

Samordnare för projektet var Finlands Transport och Logistik SKAL rf, med Sakari Backlund som ordförande för styrgruppen. För projektets genomförande svarade Sito och Arbetshälsoinstitutet. FM Ilkka Salanne (Sito) fungerade som projektchef, EM Sanni Rönkkö (Sito) som projektsekreterare, DI Marko Tikkanen (Sito) som planerare och TkD Pia Perttula (Arbetshälsoinstitutet) som expert.

Projektets styrgrupp och forskningsgrupp tackar alla som deltog i enkäten om kör- och vilotidsförordningen. Utan så stor aktivitet hos transportbranschen hade denna utredning inte varit möjlig.

Helsingfors, den 16 oktober 2013

Ari Herrala

Ledande expert
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

The purpose of this study was to evaluate the effects of regulations concerning driving times and rest periods in the Finnish road transport industry. For the study, online surveys were sent to professional drivers and road transport operators.

The study, entitled LOGHO 4, is a continuation of earlier LOGHO studies in the road transport industry:

- LOGHO 1 (Connections between Road Transport Safety, Logistics, Working Conditions and Attractiveness of the Profession)
- LOGHO 2 (Logistics System, Road Transport Safety and Development of the Industry)
- LOGHO 3 (Future Outlook Review of the Road Transport Industry)

The present study was conducted between December 2012 and September 2013. The steering group was made up of the following organisations (with their representative experts in brackets): Finnish Transport Safety Agency (Ari Herrala), Finnish Transport and Logistics – SKAL (Sakari Backlund), the Finnish Motor Insurers' Centre (Arja Holopainen), the Finnish Transport Agency (Jarmo Joutsensaari), Rahtarit ry (Anna-Kaisa Lehtinen), the Central Organisation for Traffic Safety in Finland (Juha Valtonen and Toni Vuoristo), the Ministry of Social Affairs and Health (Jarno Virtanen) and the Police (Erkki Vikman).

The project was coordinated by Finnish Transport and Logistics – SKAL, with Sakari Backlund from SKAL chairing the steering group. The study was carried out by Sito in collaboration with the Institute of Occupational Health. Ilkka Salanne MSc (Sito) acted as project manager, Sanni Rönkkö MSc (Sito) as project secretary, Marko Tikkanen MSc (Sito) as planner and Pia Perttula DSc (Institute of Occupational Health) as expert consultant.

The steering group and research team wish to thank all those who responded to the surveys concerning driving times and rest periods. This study would not have been possible without such active participation from the transport industry.

Helsinki, 16th October 2013

Ari Herrala

Senior Expert
Finnish Transport Safety Agency (Trafli)

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Selvityksen tavoitteet ja toteuttaminen.....	1
2	Ajo- ja lepoaikoihin liittyvät säädökset.....	1
2.1	Nykyiset ajo- ja lepoaikasäädökset (ajo- ja lepoaika-asetus 11.4.2007)1	
2.2	Aiemmat ajo- ja lepoaikasäädökset	3
2.3	Muut ajo- ja lepoaikoihin liittyvät säädökset	4
2.3.1	Työaikalaki.....	4
2.3.2	Maantieliikenteen työaikadirektiivi	4
2.3.3	Työehtosopimukset	5
2.4	Valvonta ja ajopiirturit	6
3	Aiemmat selvitykset ajo- ja lepoajoista.....	6
3.1	Logistiikkajärjestelmä, tiekuljetusten turvallisuus ja alan kehittyminen (LOGHO2)	6
3.2	Tiekuljetusalan tulevaisuuskatsaus (LOGHO 3)	7
3.3	Raskaan liikenteen taukopaikat – nykytilanne ja kehittämistarpeet	8
4	Kyselyt tavaraliikenteen ammattikuljettajille ja kuljetusyrityksille ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutuksista	9
4.1	Vastaajien taustatiedot.....	10
4.2	Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	11
4.3	Vaikutukset kuljetusyritysten kilpailukykyyn.....	13
4.4	Vaikutukset kuljetuksiin ja kuljetusjärjestelmiin	15
4.5	Vaikutukset kuljettajien työoloihin ja ammattiin	17
4.6	Vuorokautiset ajo- ja lepoajat	20
4.7	Viikoittaiset ajo- ja lepoajat	25
4.8	Ajo- ja lepoaikasäädökset ja valvonta.....	26
4.9	Ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamista vaikeuttavat tekijät	31
5	Yhteenveto	36
6	Lähdeluettelo.....	39
	Liitteet.....	40

TIIVISTELMÄ

Tämän selvityksen tavoitteena oli hahmottaa ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutuksia tiekuljetusalalla. Lisäksi selvitettiin säädösten valvontaan ja lisäjoustotarpeisiin liittyviä kysymyksiä. Selvityksessä toteutettiin laajat internetkyselyt ammattikuljettajille ja tieliikenteen tavarakuljetuksissa toimiville yrityksille.

Kuljettajat tuntevat mielestään ajo- ja lepoaikasäädökset ja pystyvät noudattamaan niitä melko hyvin. Kuljetusasiakkaiden arvioitiin tuntevan säädökset melko huonosti. Digitaalisen ajopiirturin käyttö hallitaan kuljetusalalla hyvin.

Kyselyyn vastanneet kuljettajat ja yritykset eivät näe ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla olevan vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Taloudelliseen ajotapaan niillä arvioitiin olevan heikentävä vaikutus. Säädösten ja niiden valvonnan katsottiin vähentävän myös kuljettajan ammatin houkuttelevuutta sekä lisäävän tauko- ja lepopaikkojen sekä ylimääräisten järjestelyiden tarvetta. Lähes puolet vastanneista kuljettajista koki ajo- ja lepoaikasäädökset positiivisena työhön liittyvänä asiana. Yli puolet kuljettajista näki kuitenkin ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan lisäävän kiirettä ja stressiä työssä ja vähentävän mahdollisuutta valita ruokapaikka.

Yritykset arvioivat ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vähentävän kuljetustensa tehokkuutta ja täsmällisyyttä, lisäävän työvoiman tarvetta, koulutuksen määrää, henkilöstö- ja kuljetuskustannuksia ja ulkomaalaisten tiekuljetusyritysten hoitamien kuljetusten määrää sekä heikentävän liiketoimintansa kannattavuutta ja suomalaisten yritysten kilpailukykyä. Toimitusketjujen hallintaa ja läpinäkyvyyttä kehittämällä yritysten toiminnan tehokkuutta, täsmällisyyttä, kannattavuutta ja kilpailukykyä voitaisiin tehostaa.

Kuljettajien ja yritysten näkemykset ajo- ja lepoaikojen lisäjoustopien tarpeellisuudesta olivat hyvin samansuuntaisia. Nykyisten vuorokautisten ja viikoittaisten lepoaikojen koetaan olevan riittävän pitkiä, mutta joustoja tarvittaisiin lisää ja ne tulisi saada käyttää vapaammin. Jos vuorokautiseen ajoaikaan ja taukoihin tulisi lisää joustoja, katsottiin tällaisella muutoksella olevan useita myönteisiä vaikutuksia (mm. taloudellisen ajotavan lisääntyminen, aikataulussa pysyminen, kiireen ja stressin väheneminen, ajonopeuksien aleneminen, kuljetusten täsmällisyyden parantuminen, kuljetuskustannusten aleneminen). Joustopien lisäämisen ei nähty vaikuttavan liikennevahinkojen määrään eikä työvoiman tarpeeseen tai saatavuuteen.

Kuljettajat joutuvat ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamista valvovien viranomaisten tienvarsitarkastuksiin keskimäärin alle kaksi kertaa vuodessa. Kuljetusyrityksissä valvontaa suorittava viranomainen on tehnyt tarkistuksia vielä harvemmin, keskimäärin alle kaksi kertaa viidessä vuodessa. Viranomaisvalvonnan määrän koetaan sopivana ja valvovia viranomaisia pidetään asiantuntevina. Kuljettajista 787:lle (39 % kaikista kuljettajista) oli määrätty yksi tai useampia seuraamuksia ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamatta jättämisestä viimeisen kolmen vuoden aikana. Kuljettajien yleisimmät ajo- ja lepoaikasäädösten rikkeet olivat ajoajan ylittäminen, liian lyhyt vuorokausilepo ja taukojen noudattamatta jättäminen. Viranomaisvalvonnan lisäksi suurimmassa osassa yrityksiä valvotaan itse omia kuljettajia vähintään kerran viikossa.

Kokonaisuutena kuljetuksen suorittamiseen tai toimintaympäristöön liittyvien tekijöiden katsottiin vaikuttavan harvoin vuorokautisten ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamiseen. Tästä huolimatta kuljetusten aikataulupaineet, lastaukseen tai purkuun liittyvät viivästykset ja ongelmat, työnjohdon tai asiakkaiden vaatimukset, tien huono kunto, talvihoidon puutteet sekä pysäköinti-, tauko- ja lepopaikkojen vähäisyys nousivat kyselyssä esiin asioina, jotka ajoittain vaikeuttavat ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamista.

SAMMANFATTNING

Syftet med denna utredning var att kartlägga kör- och vilotidsförordningens inverkan på vägtransportbranschen. Dessutom utreddes frågor rörande övervakning av förordningen och behovet av ökade flexibilitet. I utredningen genomfördes en omfattande internetenkät bland yrkesförare och företag som utövar varutransporter på väg.

Förarna anser sig känna kör- och vilotidsförordningarna och kan följa dem rätt bra. Transportkunderna bedömdes känna till förordningen rätt dåligt. Användning av digitala färdskrivare behärskas bra inom transportbranschen.

De förare och företag som deltog i enkäten anser inte att kör- och vilotidsförordningarna samt övervakningen av dem har inverkan på trafiksäkerheten. De ansågs ha en försvagande effekt på ett ekonomiskt körsätt. Förordningarna och övervakningen av dem ansågs också försvaga föraryrkets attraktivitet samt öka behovet av paus- och viloplatser och extra arrangemang. Nästan hälften av de förare som deltog upplevde kör- och vilotidsförordningarna emellertid som en positiv sak i arbetet. Över hälften av förarna ansåg dock att kör- och vilotidsförordningarna samt övervakningen av dem ökar brådskan och stressen i arbetet och minskar möjligheterna att välja matställe.

Företagen bedömer att kör- och vilotidsförordningarna samt övervakningen av dem minskar transporternas effektivitet och punktlighet, ökar arbetskraftsbehov, mängden utbildning, personal- och transportkostnader, mängden transporter utförda av utländska transportföretag samt att de försvagar affärsverksamhetens lönsamhet och de finländska företagens konkurrenskraft. Genom att utveckla kontrollen av leveranskedjor och transparensen kunde man effektivisera företagens verksamhet, punktlighet, lönsamhet och konkurrenskraft.

Förarna och företagen var mycket eniga i sin syn på behovet av ökad flexibilitet i kör- och vilotidsförordningarna. De nuvarande dygnsvisa och veckovisa vilotiderna upplevs som tillräckligt långa men mera flexibilitet behövs och denna borde få användas friare. Ökad flexibilitet i den dygnsvisa körtiden ansågs ha flera positiva effekter (bl.a. mer ekonomiskt körsätt, lättare att hålla tidtabeller, minskad brådska och stress, minskad körhastighet, förbättring av punktligheten för transporter, minskade transportkostnader). Ökad flexibilitet ansågs inte ha inverkan på antalet trafikolyckor eller på behovet av eller tillgången på arbetskraft.

Förarna stoppas i medeltal färre än två gånger per år vid vägkanten för övervakningsmyndighets kontroll av att kör- och vilotidsförordningarna följs. I transportföretagen har den övervakande myndigheten utfört kontroller ännu mera sällan, i genomsnitt två gånger på fem år. Mängden myndighetsövervakning upplevs som lagom och de övervakande myndigheterna som sakkunniga. Av förarna hade 787 (39 procent) av alla förare förordnats en eller flera påföljder för underlåtenhet att iaktta kör- och vilotidsförordningarna under de tre senaste åren. De vanligaste förseelserna gällande kör- och vilotidsförordningarna var överskridande av körtid, för kort dygnsvila och att pauser slopats. Utöver myndighetsövervakningen utför de flesta företagen kontroll av sina egna förare minst en gång i veckan.

Efterföljandet av de dygnsvisa kör- och vilotidsförordningarna ansågs i stort inte påverkas av faktorer som rör genomförande av transporten eller verksamhetsmiljön. Det oaktat lyftes transporternas tidtabellspress, förseningar och problem i samband med last och lossning, krav från arbetsledning och kunder, vägens dåliga skick, brister i vinterunderhåll samt för lite parkerings-, paus- och rastplatser fram som omständigheter som gör det svårare att följa kör- och vilotidsförordningarna.

ABSTRACT

The purpose of this survey was to evaluate the effects of regulations concerning driving times and rest periods in the Finnish road transport industry. Additionally, questions related to the enforcement of regulations and any needs for further flexibility were considered. As part of the study, extensive online surveys were sent to professional drivers and road transport operators.

The study shows that drivers feel they are familiar with driving time and rest period regulations, and fairly able to comply with them. Conversely, respondents felt that transport customers were comparatively unfamiliar with regulations. The transport industry is relatively competent in the use of digital tachographs.

The drivers and companies that responded to the survey did not consider driving time and rest period regulations and their enforcement to have an impact on road safety. On the other hand, they considered them to have a negative impact on driving efficiency. Regulations and their enforcement were also considered by respondents to reduce the attractiveness of the driving profession, and to increase the need for stopping places and additional arrangements. Around one-half of respondents felt that driving time and rest period regulations were a positive aspect of their work. More than one-half of responding drivers, however, felt that the regulations and their enforcement were time-consuming, increased their work stress levels and reduced their opportunities for choosing where to eat.

Companies felt that driving time and rest period regulations and their enforcement reduce the efficiency and punctuality of their transport services, increase human resource needs, time spent on training, personnel and transport costs, and the amount of transport carried out by foreign transport operators, and weaken the operational profitability and the competitiveness of Finnish companies. The operational efficiency, punctuality, profitability and competitiveness of companies in the sector could be improved by enhancing supply chain management and transparency.

The drivers and companies who responded to the survey had very similar views on the needs for further flexibility within driving and rest times. They felt that the current requirements for daily and weekly rest periods were sufficiently long, but that they should be more flexible, allowing for more freedom in how to apply them. Increased flexibility in requirements for daily driving and rest times was predicted to have several positive effects (including more efficient driving habits, sticking to schedules, reductions in haste and stress, lower driving speeds, increased transport punctuality and lower transport costs). Respondents did not think that increased flexibility would lead to more road accidents or affect the demand for or availability of personnel.

Drivers are subjected to roadside inspections related to compliance with driving time and rest period regulations on average less than twice a year. In the case of transport companies as a whole, inspections by the authorities have been even rarer, averaging fewer than two in five years. Respondents felt that the amount of enforcement actions taken by the authorities was suitable. They viewed the authorities as competent. Of the responding drivers, 787 (39% of all drivers) had been given one or more sanctions related to non-compliance with driving time and rest period regulations in the last three years. The most common offences in this area were driving times that were too long, daily rest periods that were too short, and the failure to observe the required rest stops. Besides enforcement by the authorities, some companies monitor their drivers at least once a week.

Overall, respondents felt that factors related to the completion of transport or to the operating environment only rarely affect compliance with daily driving time and rest period regu-

lations. In spite of this, tight transport schedules, delays and problems related to loading and unloading, demands from management or customers, poor road conditions, neglect of winter road maintenance and lack of parking, rest and stopping places were mentioned as issues which occasionally hinder compliance with driving time and rest period regulations.

1 Selvityksen tavoitteet ja toteuttaminen

Selvityksen tavoitteena oli kartoittaa ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutuksia tiekuljetusalalla Suomessa kuljettajien ja kuljetusyritysten näkökulmasta. Työssä selvitettiin ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, logistiikkaan, kuljettajien työoloihin, kuljettajan ammatin houkuttelevuuteen, kuljetusten energiatehokkuuteen, ammattikuljettajan koulutustarpeisiin ja Suomen tiekuljetusalan kilpailukykyyn.

Lisäksi selvitettiin ajo- ja lepoaikojen valvontaan ja sanktioihin liittyviä asioita sekä ajo- ja lepoaikojen lisäjoustopien tarpeita ja niiden vaikutuksia.

Projektin toteutus jaettiin kolmeen vaiheeseen:

1. Toteutuksen valmistelu ja aiemmat selvitykset
2. Internetkyselyt ammattikuljettajille ja kuljetusyritysten johdolle
3. Analyysit ja raportointi

Projektin aluksi käytiin läpi aiheeseen liittyviä aiempia selvityksiä. Aiempien selvitysten tuloksia hyödynnettiin kyselyn valmistelussa ja vertailuaineistona.

Seuraavaksi toteutettiin logistiikka-/kuljetusyritysten johdolle ja ammattikuljettajille suunnatut internetkyselyt. Kuljetusyritysten johdolle suunnattu internetkysely jaettiin SKAL ry:n toimesta. Kuljettajille suunnattu kysely jaettiin käyttäen Rahtarit ry:n tietorekisterejä. Kyselyyn vastaamista edistettiin arvontapalkinnoilla.

Seuraavana analysoitiin ja raportoitiin tulokset. Tutkimus toteutettiin niin, että se voidaan tarvittaessa toistaa seurantatutkimuksena tai muissa maissa.

2 Ajo- ja lepoaikoihin liittyvät säädökset

Ammattiliikenteessä moottoriajoneuvon kuljettajan toimivan henkilön työaika määräytyy työaikalain ja ajo- ja lepoaika-asetuksen mukaan. Lisäksi alan yleissitovissa työehtosopimuksissa on tarkempia määräyksiä kuljettajien työajoista. Euroopan laajuiset säädökset ovat vaikuttaneet Suomen työaikalakiin jo ennen EU:iin liittymistä. Ammattikuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevat määräykset ovat yhdenmukaisia koko Euroopan unionissa ja Euroopan talousalueella (ETA). Suomessa Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa ajo- ja lepoaikoihin liittyvän lainsäädännön valmistelusta. Liikenne- ja viestintäministeriölle kuuluu säännösten voimaansaattamisen valmistelu.

2.1 Nykyiset ajo- ja lepoaikasäädökset (ajo- ja lepoaika-asetus 11.4.2007)

Euroopan parlamentin ja neuvoston maantieliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaika-asetus (EY) N:o 561/2006 annettiin 15. maaliskuuta 2006. Tämä uusi ajo- ja lepoaika-asetus astui Suomessa voimaan 11.4.2007.

Asetus on voimassa Euroopan Unionin maissa. Sitä sovelletaan ajoneuvon rekisteröintimaasta riippumatta tieliikenteeseen myös yhteisön, Sveitsin ja Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen piiriin kuuluvien maiden välillä. Asetusta sovelletaan maanteiden:

- tavaraliikenteeseen, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa, mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia; tai
- henkilöliikenteeseen, jossa käytettävät ajoneuvot on rakennettu tai pysyvästi mukautettu yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen, kuljettaja mukaan luettuna, ja tarkoitettu tällaiseen käyttöön.

Liikenne – ja viestintäministeriön vuonna 2007 tekemän arvion mukaan Suomessa ajo- ja lepoaika-asetus koskee noin 60 000:ta linja- ja kuorma-autonkuljettajaa sekä joitakin satoja ammattimaisessa liikenteessä olevia liikennetraktorin kuljettajia. Asetus ei koske linja-autojen paikallisliikennettä.

Tiivistettynä ajo- ja lepoajat ovat seuraavat:

- Vuorokautinen ajoaika enintään 9 tuntia (voidaan kuitenkin enintään kahdesti viikon aikana pidentää enintään 10 tuntiin)
- Viikoittainen ajoaika enintään 56 tuntia, kahden peräkkäisen viikon aikana kertynyt yhteenlaskettu ajoaika enintään 90 tuntia
- 4,5 tunnin ajon jälkeen vähintään 45 minuutin yhtäjaksoinen tauko (voidaan korvata vähintään 15 minuuttia kestävällä tauolla, jota seuraa vähintään 30 minuutin tauko, jälkimmäinen tauko sijoitettava siten, että yhteenlaskettu ajoaika ei ylitä 4,5 tuntia ennen toisen osan alkamista.)
- Vuorokausilepo 11 tuntia ja työhönsidonnaisuusaika (ajoaika, muu työaika, odotusaika ja tauot yhteensä) enintään 13 tuntia
- Vuorokausilevon voi kahden viikoittaisen lepoajan välillä lyhentää kolme kertaa 9 tuntiin, työhönsidonnaisuusaika voi olla enintään 15 tuntia.
- Yhtenäinen viikkolepo 45 tuntia, ja sen on alettava viimeistään kuuden 24 tunnin jakson kuluttua edellisen viikoittaisen lepoajan päättymisestä
- Kahden peräkkäisen viikon aikana pidettävä vähintään kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa, tai yksi säännöllinen viikoittainen lepoaika ja yksi lyhennetty vähintään 24 tunnin pituinen viikoittainen lepoaika; vähennys on kuitenkin korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella vapaa-ajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.

On huomioitava myös, että aika, jonka kuljettaja on käyttänyt asetuksen soveltamisalaan kuulumattoman ajoneuvon kuljettamiseen (esimerkiksi henkilöauto) asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon luo tai luota, kun se ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä, on laskettava "muuksi työksi".

Uusi asetus muutti linja- ja kuorma-auton kuljettajien taukoja ja rajasi viikoittaisen ajoajan 56 tuntiin kuitenkin siten, että maksimi ajoaika kahdessa viikossa on 90 tuntia. Tämä oli ensimmäinen kerta kun viikoittainen enimmäisajoaika määriteltiin. Neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin yhtäjaksoinen tauko. Uutena asetuksessa on taukojen jaottelu. Jos taukoja pidetään neljän ja puolen tunnin ajon välissä, on ensimmäisen oltava vähintään 15 minuuttia ja toisen vähintään 30 minuuttia. Aiemmin tauon on voinut pitää kolmessa 15 minuutin osassa.

2.2 Aiemmat ajo- ja lepoaikasäädökset

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20. päivänä joulukuuta 1985 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3820/85 pyrittiin yhdenmukaistamaan alueen liikennemuotojen välisen kilpailun edellytyksiä erityisesti tieliikenteen alalla sekä parantamaan työoloja ja liikenneturvallisuutta. Asetuksessa oli muun muassa seuraavia ajo- ja lepoaikaan liittyviä säännöksiä:

- Vuorokautinen ajoaika saa olla enintään yhdeksän tuntia, mutta sitä voidaan kahdesti viikon aikana pidentää kymmeneen tuntiin.
- Viimeistään kuuden vuorokautisen ajoajan jälkeen kuljettajan on pidettävä viikoittainen lepoaika.
- Neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko, jollei hänen lepoaikansa ala silloin. Tämä tauko voidaan korvata vähintään 15 minuuttia kestäville tauoilla, jotka sijoitetaan ajoajan alun ja lopun väliin tai heti ajoajan jälkeen.
- Taukojen aikana kuljettaja ei saa tehdä muuta työtä. ”Muuna työnä” ei pidetä liikkuvassa ajoneuvossa, lautalla tai junassa vietettyä odotus- tai muuta aikaa, jota ei käytetä ajoneuvon kuljettamiseen.
- Jokaisen 24 tunnin jakson aikana kuljettajalla on oltava vähintään 11 tunnin yhtäjaksoinen vuorokautinen lepoaika, joka voidaan lyhentää vähintään yhdeksän tunnin yhtäjaksoiseksi lepoajaksi enintään kolme kertaa yhden viikon aikana, jos kuljettajalle korvataan lyhennystä vastaava lepoaika ennen seuraavan viikon loppua. Sellaisina vuorokausina, jolloin lepoaikaa ei ole lyhennetty ensimmäisen alakohdan mukaisesti, lepoaika voidaan kunkin 24 tunnin jakson aikana pitää kahtena tai kolmena erillisenä jaksena, joista yhden on oltava vähintään kahdeksan tunnin yhtäjaksoinen lepoaika. Tällöin lepoajan on yhteensä oltava vähintään 12 tuntia.
- Jokaisen viikon aikana yksi lepoajoista on pidennettävä 45 tunnin yhtäjaksoiseksi viikoittaiseksi lepoajaksi. Tämä lepoaika voidaan lyhentää vähintään 36 tunnin yhtäjaksoiseksi lepoajaksi, jos se käytetään ajoneuvon tavanomaisella sijaintipaikkakunnalla tai kuljettajan asuinpaikkakunnalla, taikka vähintään 24 tunnin yhtäjaksoiseksi lepoajaksi, jos se käytetään muualla. Kukin lepoajan lyhennys on korvattava lyhennystä vastaavalla yhtäjaksoisella lepoajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.
- Vuorokautisen lepoajan saa viettää ajoneuvossa, jos siinä on makuusija ja jos ajoneuvo on pysäköitynä.

Euroopan parlamentti ja Euroopan Unionin Neuvosto katsoivat, että asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännöt oli osittain muotoiltu väljästi ja tästä johtuen tiettyjä säännöksiä, on ollut vaikea tulkita, soveltaa, panna täytäntöön ja valvoa yhdenmukaisesti kaikissa jäsenvaltioissa. Parlamentti ja Neuvosto näkivät, että säännöt antoivat mahdollisuuden suunnitella vuorokautiset ajoajat ja tauot siten, että kuljettaja voi ajaa liian kauan ilman täysipituista taukoa, mikä heikensi liikenneturvallisuutta ja huononsi kuljettajien työoloja. Todettiin, että tarvitaan aikaisempaa selvemmat ja yksinkertaisemmat säännöt. Vuonna 2006 annettiin asetus (EY) N:o 561/2006, jolla asetus ETY N:o 3820/85 kumottiin.

2.3 Muut ajo- ja lepoaikoihin liittyvät säädökset

2.3.1 Työaikalaki

Ajo- ja lepoaika-asetuksen lisäksi kuljettajien työaika koskee Suomen työaikalaki, jota sovelletaan työsopimuslaissa tarkoitettuun työsopimukseen. Työaikalain keskeisiä kohtia ovat:

- Säännöllinen työaika on enintään kahdeksan tuntia vuorokaudessa ja 40 tuntia viikossa.
- Viikoittainen työaika voidaan järjestää keskimäärin 40 tunniksi enintään 52 viikon jaksossa.
- Säännöllinen työaika voidaan laissa erikseen mainituissa töissä järjestää kolmen viikon pituisena ajanjaksona enintään 120 tuntia tai kahden viikon pituisena ajanjaksona enintään 80 tuntia.
- Moottoriajoneuvon kuljettajan vuorokautinen työaika saa olla enintään 11 tuntia ja poikkeustapauksissa enintään 13 tuntia.
- Ylityötä saa teettää vain työntekijän kutakin kertaa varten erikseen antamalla suostumuksella ja sen enimmäismäärä on 138 tuntia neljän kuukauden jakson aikana ja 250 tuntia kalenterivuodessa.
- Vuorotyössä vuorojen on vaihduttava säännöllisesti ja muututtava ennakolta sovituin ajanjaksoin.
- Jaksotyössä työntekijällä saa teettää peräkkäin enintään seitsemän yövuoroa.

2.3.2 Maantieliikenteen työaikadirektiivi

Vuonna 2002 annettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä. Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteitä, joilla rajoitetaan liikkuvien työntekijöiden viikoittaista enimmäistyöaika. Direktiivi sisältää muun muassa seuraavia säädöksiä:

- Keskimääräinen viikoittainen työaika ei saa ylittää 48:aa tuntia. Yhden viikon enimmäistyöaika voi olla enintään 60 tuntia, edellyttäen että neljän kuukauden ajalta laskettu keskiarvo ei ylitä 48:aa viikkotuntia.
- Työaika muodostuu eri työnantajien palveluksessa tehtyjen työtuntien yhteismäärästä. Työnantajan on pyydettävä liikkuvilta työntekijältä kirjallisesti laskelma toisen työnantajan palveluksessa työskennelystä ajasta. Liikkuvan työntekijän on annettava kyseiset tiedot kirjallisesti.
- Maantieliikenteessä liikkuvissa tehtävissä toimivat henkilöt eivät missään tapauksessa saa työskennellä pidempään kuin kuusi tuntia yhtäjaksoisesti ilman taukoa.
- Työaika on keskeytettävä vähintään 30 minuutin mittaisella tauolla, jos kokonaistyöaika on vähintään kuusi ja enintään yhdeksän tuntia, ja vähintään 45 minuutin tauolla, jos kokonaistyöaika on pitempi kuin yhdeksän tuntia.
- Tauot voidaan jakaa vähintään 15 minuutin pituisiksi erillisiksi jaksoiksi.

- Yötyötä tehtäessä päivittäinen työaika on enintään kymmenen tuntia kullakin 24 tunnin ajanjaksolla; yötyö korvataan kansallisten säännösten, työehtosopimusten, työmarkkinaosapuolten välisten sopimusten ja/tai kansallisen käytännön mukaisesti edellyttäen, että tällainen korvaaminen ei ole omiaan vaarantamaan liikenneturvallisuutta.

Suomessa työaikadirektiivi pantiin työntekijöiden osalta täytäntöön työaikalaila ja alaa koskevilla yleissitovilla työehtosopimuksilla. Yrittäjäkuljettajia koskevat velvoitteet pantiin täytäntöön 1.6.2013 voimaan astuneella lailla. Ajo- ja lepoaikasäädökset koskivat myös yrittäjiä ennen tämän lain voimaantuloa. Uudessa laissa säädetään yrittäjäkuljettajien viikoittaisesta enimmäistyöajasta, tauoista ja yötyöstä tieliikenteessä. Laki mahdollistaa poikkeamisen enimmäistyöajasta ja yötyöstä teknisestä tai työn järjestelyyn liittyvästä syystä. Laki sisältää myös määräykset yrittäjäkuljettajan työajan kirjanpitovelvollisuudesta sekä työaikakirjanpidon säilyttämisvelvollisuudesta. Laki koskee sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Laki koskee noin 7200 kuljetusyrittäjää.

Alun perin työaikadirektiiviä sovellettiin päätoimisesti tieliikenteessä henkilöitä tai tavaroita kuljettaviin työntekijöihin. Yrittäjäkuljettajia koskien direktiivi sisälsi myöhennetyn voimaantulon. Tästä johtuen sitä on sovellettu yrittäjäkuljettajiin vasta 23.3.2009 lähtien. Suomessa yrittäjäkuljettajiin työaikadirektiiviä ei ennen 1.6.2013 sovellettu. Suomi on alusta alkaen vastustanut direktiivin soveltamista yrittäjäkuljettajiin. Komissio antoi Suomelle vuonna 2011 täytäntöönpanon laiminlyönnin johdosta virallisen huomautuksen. Vuoden 2012 aikana Suomessa valmisteltiin lakiesitystä ja vuoden 2012 lopussa hallitus antoi eduskunnalle lakiesityksen (HE 179/2012 vp), joka perustuu EU:n maantieliikenteen työaikadirektiiviin. Lailla pantiin täytäntöön 1.6.2013 maantieliikenteen työaikadirektiivin itsenäisiä kuljettajia koskevat velvoitteet.

2.3.3 Työehtosopimukset

Ajo- ja lepoaika-asetuksen ja työaikalain lisäksi kuljettajien työaikoihin liittyvistä asioista on sovittu työehtosopimuksissa (TES). Kuljettajien edustajana työehtosopimuksissa on Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, työnantajapuolella taas sopimusosapuolia on monia. AKT on tehnyt työehtosopimuksia kuorma-autoalalle Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry:n kanssa, säiliöauto- ja öljytuotealalle Öljytuote ry:n ja Suomen Säiliöautoliitto ry:n kanssa, kaupan automiehille Suomen Kaupan Liiton sekä Erityispalvelujen Työnantajaliiton kanssa, elintarvikealan automiehille Elintarviketeollisuusliitto ry:n kanssa sekä graafisen teollisuuden automiehille Viestintätyönantajat VTA ry:n kanssa.

Kaikki nämä työehtosopimukset sisältävät kuljettajien työaikoihin liittyviä määräyksiä. Sopimuksissa on lepoaikoja ja taukoja koskevia määräyksiä, jotka rajoittavat kuljettajien vuorokautista enimmäistyöaika. Pääasiassa sopimukset täydentävät ajo- ja lepoaika-asetuksen määräyksiä sekä työaikalaisissa olevia määräyksiä kuljettajien vuosityöaikaan liittyvillä asioilla.

Kuorma-auton kuljettajien sekä säiliöauto- ja öljytuotealan työehtosopimuksissa on sovittu, että työaikalain moottoriajoneuvon kuljettajia koskevia vuorokautisia enimmäistyöaikoja ja lepoaikoja ei sovelleta näiden työehtosopimuksen soveltamispiirissä. Näiden työehtosopimusten mukaan 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 kah-

nessa erässä. Tässä kohdassa tarkoitetun tauon osan tulee olla vähintään 15 minuutin mittainen. Lisäksi on sovittu, että säiliöauto- ja öljytuotealalla voidaan paikallisesti sopia työajan pidentämisestä enintään 10 tuntiin vuorokaudessa ja 50 tuntiin viikossa kuitenkin siten, ettei se keskimäärin ylitä 40 tuntia viikossa tasoittumisjaksossa, joka on enintään 52 viikkoa.

2.4 Valvonta ja ajopiirturit

Euroopan parlamentin ja neuvoston maantieliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaika-asetuksen (EY) N:o 561/2006 mukaisesti kukin jäsenmaa järjestää alueellaan asianmukaista ja säännöllistä valvontaa ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen liittyen. Tarkastuksia suoritetaan sekä tiellä että yritysten tiloissa niin, että ne koskevat merkittävää ja edustavaa osaa kaikista niistä kuljettajista, yrityksistä ja ajoneuvoista, joihin ajo- ja lepoaika-asetusta sovelletaan. Valvonta kohdistuu niin suomalaisiin kuin ulkomaalaisiin ajoneuvoihin ja niiden kuljettajiin. Suomessa ajo- ja lepoaikoja valvovat poliisi ja työsuojeluviranomaiset. Poliisi valvoo kuljettajia tiellä ja työsuojelun vastuualueiden tarkastajat keskittyvät yritysten tiloissa tehtävään valvontaan. Työaikalain noudattamista valvovat työsuojeluviranomaiset.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa ajo- ja lepoaikojen valvontaan liittyvän ajopiirturijärjestelmän hallinnoinnista (mm. piirturikorttien jakaminen). Ajopiirturi on asennettava ja sitä on käytettävä jäsenvaltiossa rekisteröidyissä yli 3,5 tonnia painavissa ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteessä.

EU – asetuksen mukaan digitaaliset ajopiirturit tulivat pakollisiksi kaikkiin uusiin kuorma-autoihin ja linja-autoihin 1.5.2006. Uudet digitaaliset ajopiirturit tallentavat kuljettajaa ja ajoneuvoa koskevat tiedot sähköisessä muodossa, jolloin tietoja voidaan tarkastella elektronisilla laitteilla suoraan paikan päällä. Pitemmällä aikavälillä tämä mahdollistaa säännöllisten ja lyhennettyjen vuorokautisten lepoaikojen, säännöllisten ja lyhennettyjen viikoittaisten lepoaikojen ja korvaavan vapaa-ajan noudattamisen valvomisen yksinkertaisella tavalla.

Teiden varsilla tehtävissä tarkistuksissa virranomaisten tulee voida varmistaa ajo- ja lepoaikojen noudattaminen sekä kyseisen päivän että sitä edeltävien 28 päivän osalta. Kuljettajien on huolehdittava siitä, että ajoaika, muut työskentelyajat, varallaoloaika, työn keskeytykset ja vuorokautiset lepoajat tulevat merkityiksi ajopiirturiin erikseen ja toisistaan erotettavasti.

3 Aiemmat selvitykset ajo- ja lepoajoista

Tässä luvussa on esitetty aiemmissa LOGHO – hankkeissa esille tulleita ajo- ja lepoaikoihin liittyneitä asioita. Logho-hankkeiden lisäksi esitellään Raskaan liikenteen taukopaikat – nykytilanne ja kehittämistarpeet – tutkimus, jossa ajo- ja lepoaikoihin liittyviä asioita myös selvitettiin.

3.1 Logistiikkajärjestelmä, tiekuljetusten turvallisuus ja alan kehittyminen (LOGHO2)

LOGHO 2: Logistiikkajärjestelmä, tiekuljetusten turvallisuus ja alan kehittyminen – selvityksessä kartoitettiin logistiikkajärjestelmän vaikutuksia tiekuljetusten toimintamalleihin, liikenneturvallisuuteen ja alan houkuttelevuuteen sekä kehittymiseen. Selvityksessä tarkasteltiin mm. toimitusketjujen toimintamalleja, logistiikan trendejä

ja toimintaympäristön kehittymistä, kuljettajan ammatin tehtäväkuvan muutoksia, toimitusketjujen vastuukysymyksiä, koulutustarpeita, toimitusketjun tiedonkulkua sekä uutta ammattipätevyysdirektiiviä liikenneturvallisuuden alan kehittymisen ja kuljettajan ammatin houkuttelevuuden kannalta.

Selvitys sisältää myös ajo- ja lepoaikoihin liittyviä asioita. Osa selvityksessä haastelluista henkilöistä piti ajo- ja lepoaikasäädöksiä hyvin tiukkoina. Selvityksessä todetaan ajo- ja lepoajan seurannan tiukentumisen digitaalisten järjestelmien myötä edellyttävän kuljetusten entistä tarkempaa suunnittelua. Käytännössä aikaa jää yhä vähemmän huoltotoimenpiteisiin, asiakaspalvelutyöhön, lastaukseen, purkuun jne. Tämän arvioitiin vaikuttavan osaltaan kuljetusjärjestelmiin, pakottavan uudelleen organisointiin sekä kasvattavan kuljetusalan työvoimatarvetta. Toisaalta tehokkaan seurannan todettiin lisäävän lakien ja säädösten mukaan tapahtuvien kuljetusten kilpailukykyä ja heikentävän mahdollisuuksia hankkia kilpailuetua ajo- ja lepoaikoja koskevia säädöksiä rikkomalla.

Päivittäistavarakaupan kuljetusten suunnittelu lähtee vastaanottopään asettamista aikarajoista ja jakelureitit suunnitellaan siten, että kuljetukset ovat mahdollisia suorittaa ajo- ja lepoaikojen puitteissa. Tähän liittyvät myös automaattiset tilausjärjestelmät, jotka kaupan alalla on liitetty kassapäätetietoihin. Ammattikuljettajan asiakaspalvelutehtävät ovat lisääntyneet, erityisesti kaupan jakelukuljetuksissa päivittäistavarakaupassa tuotteet puretaan ja hyllytetään kuljettajan toimesta. Tämä aiheuttaa kasvavia vaatimuksia tuotteiden ja vastaanottotilojen logistiikan tuntemukselle. Se myös johtaa tehottomaan pääoman käyttöön sekä vaikuttaa ajo- ja lepoaikasäädösten ja työaikamääräysten hallintaan.

Käytännössä kuljetusasiakkaan ohjatessa kuljetuskaluston toimintaa, ko. yrityksen kuljetuspäällikkö vastaa siitä, että kuljetustehtävä on mahdollista suorittaa ajo- ja lepoaikoja noudattaen. Käytännön toiminta on luonnollisestikin kuljetusyrityksen tehtävä. Kuljetusyrityksen tehtävänä on käyttää kuljetustehtävään sellaista kuljettajaa, jonka ajo- ja lepoaikatilanne sekä työhön sidonnaisuusaika sallii annetun kuljetustehtävän suorittamisen. Yksi oleellinen kysymys on se, että ottaako kuljetusyritys vastaan toimeksiannon, jota ei voi lakien ja säädösten mukaisesti toteuttaa. Myös kuljetusala voi vaatia asiakkaitaan toimimaan siten, että kuljetusyrityksen resurssien käyttö on mahdollista toteuttaa säädösten mukaisesti ja suunnitelmallisesti.

Selvityksessä todetaan olevan tarvetta koko toimitusketjua koskevaan koulutukseen. Ajojärjestelijän rooli on merkittävä, sillä hänen on oltava selvillä siitä, mitä ajo- ja lepoaikojen noudattaminen käytännössä merkitsee. Samoin kuljetuksen tilaajalla tulee olla niistä selkeä käsitys, jota myös ketjuvastuu korostaa. Asiakasyrityksissä onkin jo kiinnitetty entistä enemmän huomiota siihen, että toimeksiannot on mahdollista suorittaa ajo- ja lepoaikojen puitteissa.

3.2 Tiekuljetusalan tulevaisuuskatsaus (LOGHO 3)

Tiekuljetusalan tulevaisuuskatsauksessa kartoitettiin ja arvioitiin kuljetusalanyrityksille, niiden asiakkaille ja kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnatun laajan tulevaisuuskyselyn avulla toimintaympäristön muuttumista, työvoiman kehittymistä ja koulutustarpeita ammattipätevyysdirektiivin mukaiseen jatkokoulutukseen.

Keskeiset kuljetusalan muutostekijät liittyvät toimitusketjujen kehittymiseen, uusien säännösten vaikutuksiin, liiketoimintaympäristön muutoksiin, ilmaston muutoksesta aiheutuviin tekijöihin sekä kuljetusalan muutoksiin. Kuljetusalan työvoiman riittä-

vyys on kyselytuloksen mukaan kriittisintä jakelukuljetuksissa ja erityisosaamista vaativissa kuljetuksissa, joiden houkuttelevuutta, koulutusta, työympäristöä ja työoloja tulisi erityisesti kehittää. Seuraavia ammattipätevyysdirektiivin mukaisen jatkokoulutuksen osa-alueita pidettiin yrityksissä tärkeinä: ennakoidun ajon koulutus, suoritealan erityisvaatimukset, kuljettajan terveyteen ja hyvinvointiin vaikuttavat tekijät, kuljetusten vastuukysymykset, turvallisuuskulttuuriin vaikuttavat tekijät kuten työ- ja liikenneturvallisuus, asiakaspalvelu ja markkinointi, ensiapuvalmius sekä kuljetuksia ja tieliikennettä koskeva lainsäädäntö.

Selvityksen mukaan kuljetusalalla ja kuljetusalan asiakasyrityksissä oltiin samaa mieltä (selvästi yli 50 % vastaajista täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä molemmissa ryhmissä) seuraavista väittämistä:

- Asiakasvastuuta lisäävä lainsäädäntö muuttaa kuljetusjärjestelmien toimintamalleja.
- Kuljettajan tehtäväkuva laajenee edelleen.
- Tiukat ajo- ja lepoaikasäädökset lisäävät kuljetusalan resurssitarpeita, muuttavat kuljetusjärjestelmiä sekä vaikeuttavat kuljetusten suunnittelua ja toteutusta.

Ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan nähtiin lisäävän työvoiman tarvetta ja vaikuttavan tavaraliikenteen jakelun rakenteisiin. Säädösten kehityksen katsottiin lisäävän alan resurssitarpeita kaikissa muissa yrityskokoluokissa paitsi luokassa ”yli 100 työntekijää”.

Yli 20 henkilöä työllistävät kuljetusalan yritykset näkivät ajo- ja lepoaikasäädösten tasoittavan kuljetusyritysten välistä kilpailua. Pienet yritykset (1-20 työntekijää) sen sijaan eivät katsoneet ajo- ja lepoaikasäädösten tasoittavan kuljetusyritysten välistä kilpailua.

Kuljetusalasta 45 % ja asiakasyrityksistä 88 % näki ajo- ja lepoaikasäädösten parantaneen työoloja vuoteen 2020; Kuljetusalasta 33 % oli tästä vastakkaista mieltä. Eriyisesti pienten yritysten vastaajista suurin osa ei nähnyt ajo- ja lepoaikasäädösten parantavan kuljettajien työoloja.

3.3 Raskaan liikenteen taukopaikat – nykytilanne ja kehittämistarpeet

Työterveyslaitoksen tekemän *Raskaan liikenteen taukopaikat – nykytilanne ja kehittämistarpeet -tutkimuksessa* kartoitettiin raskaan liikenteen tauko- ja lepotilojen nykytilannetta ja kehittämistarpeita vuonna 2001. Tutkimus toteutettiin kyselytutkimuksena. Kyselylomake lähetettiin 3000 ammattikuljettajalle, joista 720 vastasi. Lisäksi kuljettajia sekä taukopaikkojen pitäjiä haastateltiin.

Tutkimuksessa kartoitettiin kuljettajien väsymystä. Yli puolella vastanneista kuljettajista työajoa on kaikkina vuorokaudenaikoina ja lähes kolmasosa tuntee itsensä usein väsyneeksi työvuoronsa aikana. Yli 60 % vastaajista oli viimeisen kolmen kuukauden aikana lähtenyt ajamaan nukuttuaan alle kolme tuntia ajoa edeltäneen vuorokauden aikana. Noin 70 % vastaajista onkin vaikeuksia joskus pysyä ajossa valppaana ja lähes kolmasosa vastaajista on viimeisen vuoden aikana torkahtanut työajossa rattiin.

Tutkimukseen vastanneista kuljettajista 61 % tunsi ajo- ja lepoaikamääräykset, 1 % ei tuntenut määräyksiä ollenkaan ja loput tunsivat määräykset suurin piirtein. Ajo- ja työaikamääräyksiä pystyi noudattamaan 48 % vastanneista ja 47 % pystyi noudattamaan määräyksiä joskus. Kyselyyn vastanneista 5 % ilmoitti, ettei koskaan pysty noudattamaan ajo- ja työaikamääräyksiä. Tärkeimmät syyt määräyksien noudattamattomuuteen olivat, että aikataulut eivät aina sovi tai että purun ja lastauksen aikana ehtii pitämään tauon. Määräysten noudattamiseen sen sijaan auttoi se, että reitit on suunniteltu niin, että lakia ei tarvitse rikkoa.

Kuitenkin tutkimukseen vastanneista lähes puolet ilmoitti työvuoron keston 24 tunnin ajanjaksolla olevan yleensä yli 12 tuntia. Lisäksi kolmasosalle työvuoroista ajoaika kertyi yleensä yli 9 tuntia. Huomattavalla osalla tutkimukseen vastanneista kuljettajista ajoaika ylitti ajo- ja lepoaikamääräysten salliman maksimin.

Tutkimukseen vastanneista ammattikuljettajista 57 % pystyy valitsemaan ajankohdan, jolloin pitää tauon. Lähes kaikki myös käyttävät taukopaikkoja vähintäänkin satunnaisesti. Sijainti, aukioloajat, pysäköintitila ja palveluiden laatu ovat tärkeimmät perusteet taukopaikan valinnalle. Vastajista 57 % oli sitä mieltä, että Suomessa on riittävästi taukopaikkoja. Suurissa kaupungeissa, teollisuuslaitoksissa, satamissa, terminaaleissa ja varastoissa sekä rajanylityspaikoilla sen sijaan taukopaikoista on pulaa. Erityisesti pääkaupunkiseudulle ja valtatie 8:lle kaivattiin lisää taukopaikkoja.

4 Kyselyt tavaraliikenteen ammattikuljettajille ja kuljetusyrityksille ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutuksista

Selvityksessä toteutettiin maaliskuussa 2013 kaksi internetkyselyä ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutuksista. Toinen kyselyistä suunnattiin tieliikenteen tavarakuljetuksissa toimiville ammattikuljettajille ja toinen tieliikenteen tavarakuljetuksissa toimiville yrityksille. Ammattikuljettajille suunnattu kysely lähetettiin Surveypal-kyselyohjelmalla noin 12 500:n Rahtarit ry:n jäsenen sähköpostiosoitteeseen. Tavaraliikenteen kuljetusyrityksille suunnattu kysely lähetettiin Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:n kautta lähes 5000 kuljetusyritykselle.

Tavaraliikenteen ammattikuljettajille suunnattuun kyselyyn saatiin vastauksia yhteensä 2507 vastaajalta, joista mukaan analyysiin otettiin ne 2014 tavaraliikenteessä kuljettajina toimivaa vastaajaa, joita ajo- ja lepoaikasäädökset koskivat. Tavaraliikenteen kuljetusyrityksille suunnattuun kyselyyn saatiin yhteensä 581 vastausta, joista mukaan analyysiin otettiin ne 552 yritystä, joihin ajo- ja lepoaikasäädöksiä sovellettiin.

Osasta vastauksia tehtiin myös osa-analyysit eri kuljetuksissa toimiville ammattikuljettajille ja kuljetusyrityksille, erikokoisissa yrityksissä toimiville ammattikuljettajille sekä erikokoisille yrityksille.

Osa-analyyseissä kuljetukset on ryhmitelty runkokuljetuksiin, jakelukuljetuksiin ja muihin kuljetuksiin.

Ryhmä ”muut kuljetukset” sisältää tässä selvityksessä massatavaroiden (maainekset, turve, kivihiili, hake tms.) kuljetuksia, erikoiskuljetuksia sekä erityisesti niitä kappaleitavarakuljetuksia, joiden ei selkeästi nähty olevan joko runko- tai jakelukuljetuksia.

Yrityskokoa kuvattiin muodostamalla yrityskoolle neljä kokoluokkaa, joista suurissa yrityksissä oli kuljetuskalustoa 20 ajoneuvoa tai enemmän, keskisuurissa yrityksissä 5-19 ajoneuvoa ja pienissä yrityksissä 2-4 ajoneuvoa. Lisäksi muodostettiin oma luokka yhden ajoneuvon yrityksille. Eri luokkiin kuuluvien vastaajien määrä on esitetty liitteessä (Liite 2). Osa-analyysit on raportoitu varsinaisen analyysin yhteydessä, jos sen tulokset ovat poikenneet merkittävästi kokonaistuloksista.

4.1 Vastaajien taustatiedot

Kysely ammattikuljettajille

Tavaraliikenteen ammattikuljettajien kyselyyn vastanneista kuljettajista 94 % oli miehiä ja 5 % naisia. Vastaajista 1 % ei kertonut sukupuoltaan kyselyssä. Ennen uuden ajo- ja lepoaika-asetuksen voimaantuloa raskaan ajoneuvon kuljettajana oli aloittanut 73 % ja sen jälkeen 23 % vastaajista, vastausta ei saatu 4 %:lta vastaajista. Suurin ryhmä vastaajista (19 %) oli 24–29-vuotiaita ja suurin ryhmä (17 %) asui Uudenmaan maakunnassa. (Liite 1)

Suurin osa vastaajista (79 %) oli yhteen tavaraliikenteen yritykseen palkattuja kuljettajia ja suurin osa työskenteli yrityksessä, jossa oli 2-9 ajoneuvoa. Suurin osa (64 %) vastanneista kuljettajista ajoi työssään pääsääntöisesti täysperävaunuyhdistelmällä. Kuljetussuoritealoista selvästi eniten vastaajat toimivat kappaletavaran kuljetuksissa. (Liite 1)

Vastanneista kuljettajista 31 % oli ajanut viimeisen vuoden aikana työajoa 70 000 - 100 000 km, ja myös yli 100 000 km ajaneiden vastaajien osuus oli suuri (22 %). Keskimäärin työpäivää kohti kuljettajat olivat ajaneet 422 km. (Liite 1)

Kokonaisuutena tavaraliikenteen ammattikuljettajien kyselyyn saatiin kattavasti vastauksia kaikista ikäryhmistä, asuinmaakunnista, eri työsuhteissa olevilta kuljettajilta, erikokoisista yrityksistä, erilaisilla ajoneuvoilla ajavilta kuljettajilta sekä eri kuljetuksissa ja kuljetussuoritealoilla toimivilta kuljettajilta.

Kysely kuljetusyrityksille

Tavaraliikenteen kuljetusyritysten kyselyyn vastanneista 85 % oli ylintä johtoa tai yritysjohtoa, 2 % keskijohtoa, 3 % suoritustason johtoa ja 8 % muussa asemassa olevia. Loput vastaajista ei kertonut asemaansa. Ajo- ja lepoaikasäädöksiä sovellettiin kaikissa yrityksen kuljetuksissa 87 %:ssa yrityksistä ja osassa yrityksen kuljetuksia 13 %:ssa yrityksistä. Suurin ryhmä (13 %) yrityksistä sijaitsi Uudenmaan maakunnassa. (Liite 2)

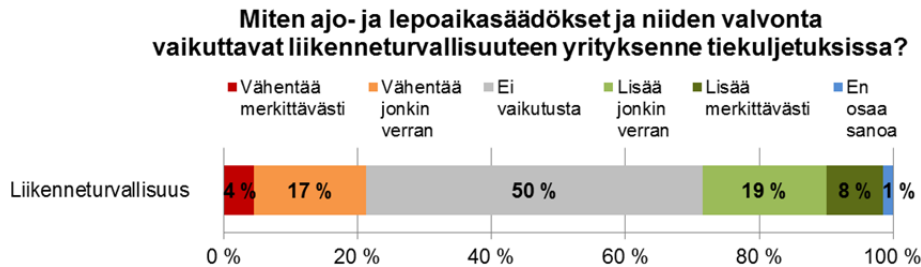
Yrityksistä suurimman vastaajaryhmän (26 %) liikevaihto oli luokassa 400 000 - alle miljoona € ja suurimmalla osalla yrityksistä kuljetuskalustoa oli yksi ajoneuvo (36 %) tai 2-4 ajoneuvoa (35 %). Suurimmassa osassa (58 %) yrityksistä oli 1-4 työntekijää. (Liite 2)

Kuljetussuoritealoista yritykset toimivat selvästi eniten kappaletavaran kuljetuksissa. (Liite 2)

Kokonaisuutena myös tavaraliikenteen kuljetusyritysten kyselyyn saatiin riittävän kattavasti vastauksia erikokoisista yrityksistä, eri maakunnista sekä eri kuljetuksissa ja kuljetussuoritealoilla toimivilta yrityksiltä.

4.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Puolet vastanneista yrityksistä arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta liikenneturvallisuuteen kokonaisuutena. Vastauksissa oli kuitenkin paljon hajontaa, sillä 27 % yrityksistä arvioi liikenneturvallisuuden lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi ja 21 % liikenneturvallisuuden vähenevän jonkin verran tai merkittävästi ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan johdosta. (Kuva 1) Eri kuljetuksissa toimivista yrityksistä liikenneturvallisuuden arvioitiin lisääntyvän eniten runkokuljetuksissa toimivissa yrityksissä, mutta hajonta vastauksissa oli samankaltainen kuin kaikkien yritysten vastauksissa.



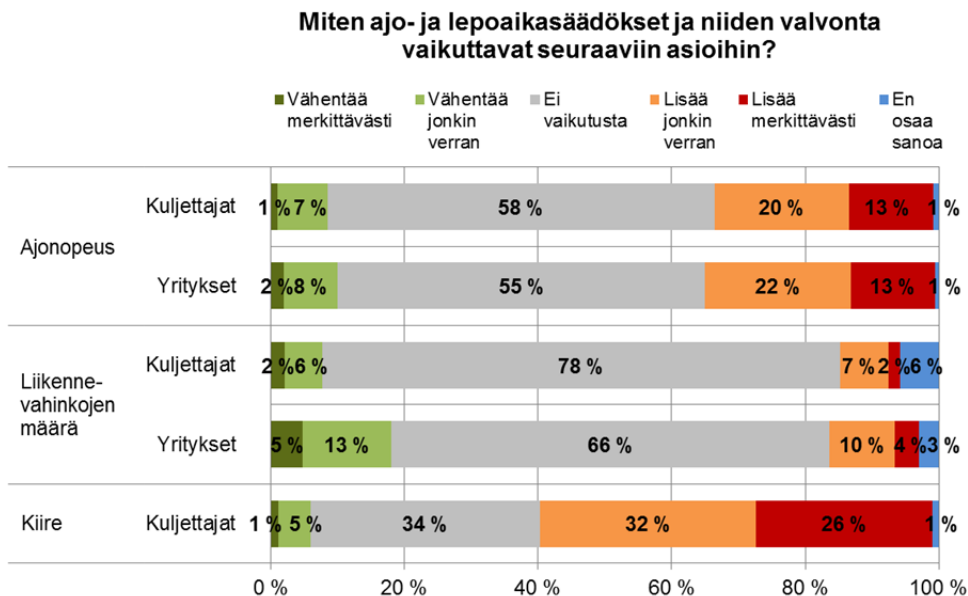
Kuva 1. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista liikenneturvallisuuteen yrityksen tiekuljetuksissa.

Ajonopeus, kiire ja liikennevahingot

Yli puolet kuljettajista arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta omaan ajonopeuteen. Myös yrityksistä suurin osa arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta yrityksen ajoneuvojen ajonopeuteen. Noin kolmasosa sekä kuljettajista että yrityksistä arvioi kuitenkin ajonopeuden lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 2). Eri kuljetuksissa toimivien yritysten kuljettajista erityisesti runkokuljetuksissa toimivat kuljettajat arvioivat ajonopeutensa lisääntyvän. Runkokuljetuksissa toimivista kuljettajista 39 % arvioi ajonopeutensa lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi. Myös yrityksissä arvioitiin ajonopeuden lisääntyvän eniten runkokuljetuksissa, 47 % yrityksistä arvioi ajonopeuden lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi.

Suurin osa kuljettajista ja yrityksistä arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta liikennevahinkojen määrään (Kuva 2). Liikennevahinkojen määrän arvioivat lisääntyvän eniten suuret yritykset, joista 23 % arvioi liikennevahinkojen lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi.

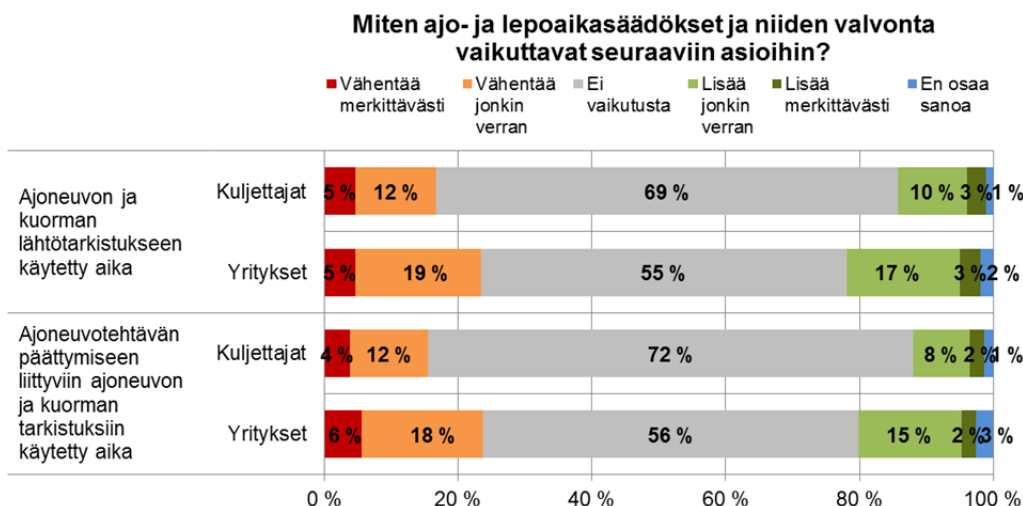
Sen sijaan yli puolet kuljettajista arvioi kiireen lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksesta. Eniten kiireen arvioi lisääntyvän runkokuljetuksissa toimivat kuljettajat, joista 64 % arvioi kiireen lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi.



Kuva 2. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista ajonopeuteen, liikennevahinkojen määrään ja kiireeseen.

Kuorman tarkistaminen

Suurin osa kuljettajista ja yrityksistä arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta ajoneuvon kuorman lähtötarkistukseen kuljettajan käyttämään aikaan eikä ajoneuvotehtävän päättymiseen liittyviin ajoneuvon ja kuorman tarkistuksiin kuljettajan käyttämään aikaan. (Kuva 3)

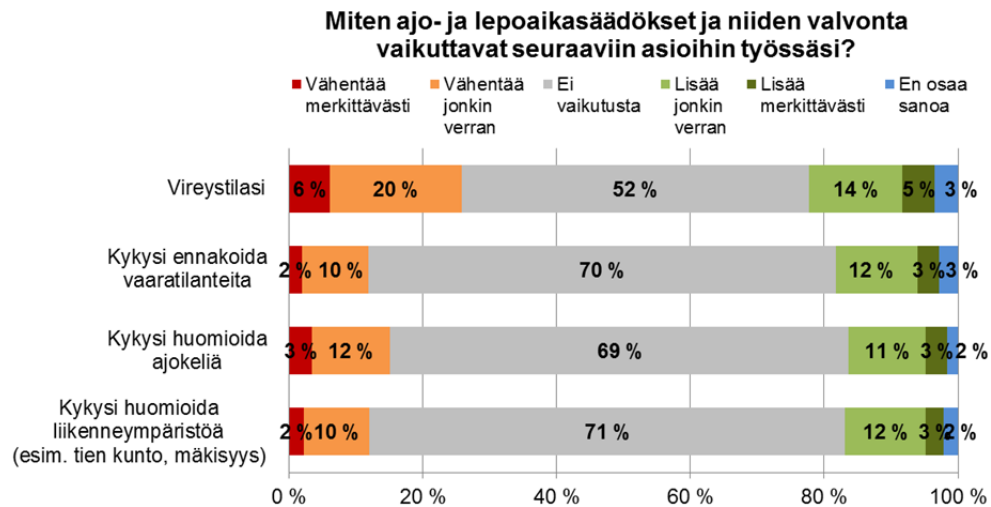


Kuva 3. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista ajoneuvon ja kuorman tarkistuksiin käytettyyn aikaan.

Kuljettajan ajokyky ja ajotapa

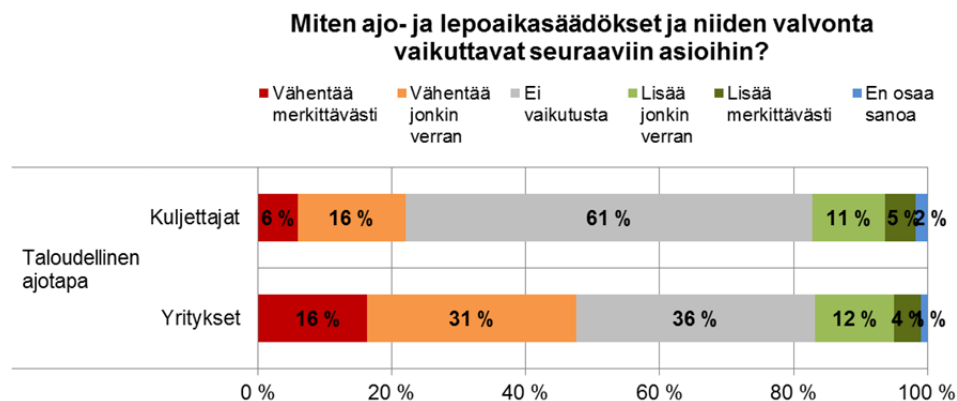
Suurin osa kuljettajista arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta omaan vireystilaan, kykyyn ennakoida vaaratilanteita, kykyyn huomioida ajokeliä eikä kykyyn huomioida liikenneympäristöä. Vastauksissa on

kuitenkin hajontaa erityisesti vireystilaan liittyen, vastaajista 26 % arvioi vireystilansa vähenevän jonkin verran tai merkittävästi ja 19 % arvioi vireystilansa lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 4)



Kuva 4. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista ajokuntoonsa.

Suurin osa kuljettajista arvioi, että oman ajotavan taloudellisuuteen ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta. Kuljettajista 22 % arvioi kuitenkin taloudellisen ajotapansa vähenevän jonkin verran tai merkittävästi, mutta 16 % arvioi sen myös lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi. Lähes puolet yrityksistä arvioi kuljettajiensa taloudellisen ajotavan vähenevän jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 5)



Kuva 5. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista taloudelliseen ajotapaan.

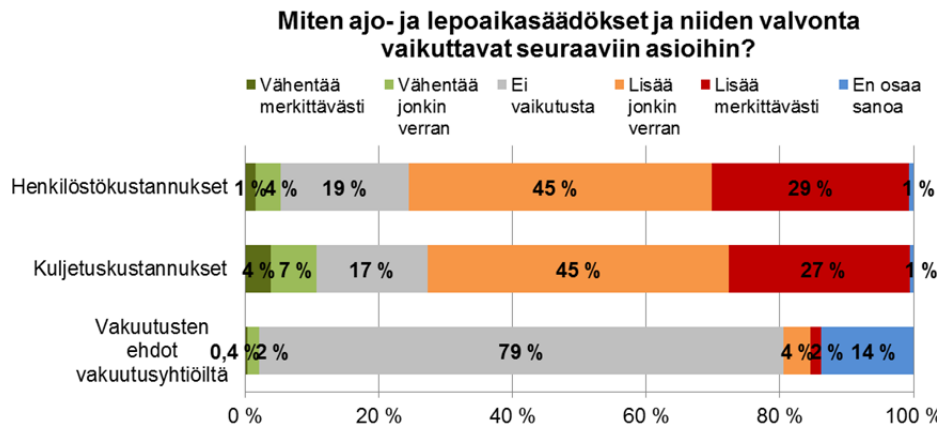
4.3 Vaikutukset kuljetusyritysten kilpailukykyyn

Henkilöstö- ja kuljetuskustannukset

Yritykset arvioivat ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan lisäävän henkilöstö- ja kuljetuskustannuksia. Suurin osa yrityksistä arvioi henkilöstökustannustensa lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi. Suurin osa yrityksistä arvioi myös kuljetuskustannustensa lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 6)

Eri kuljetuksissa toimivista yrityksistä henkilöstö- ja kuljetuskustannustensa arvioi lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi runsas 80 % runkokuljetuksissa toimivis-

ta yrityksistä. Ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan arvioitiin lisäävän henkilöstö- ja kuljetuskustannuksia vähiten pääkaupunkiseudun jakelu- ja noutokuljetuksia operoivissa yrityksissä. Niistä 55 % arvioi henkilöstökustannustensa lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi ja 45 % kuljetuskustannustensa lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi. Yhden ajoneuvon yritykset arvioivat henkilöstö- ja kuljetuskustannustensa lisääntyvän vähiten ja suuret yritykset eniten.

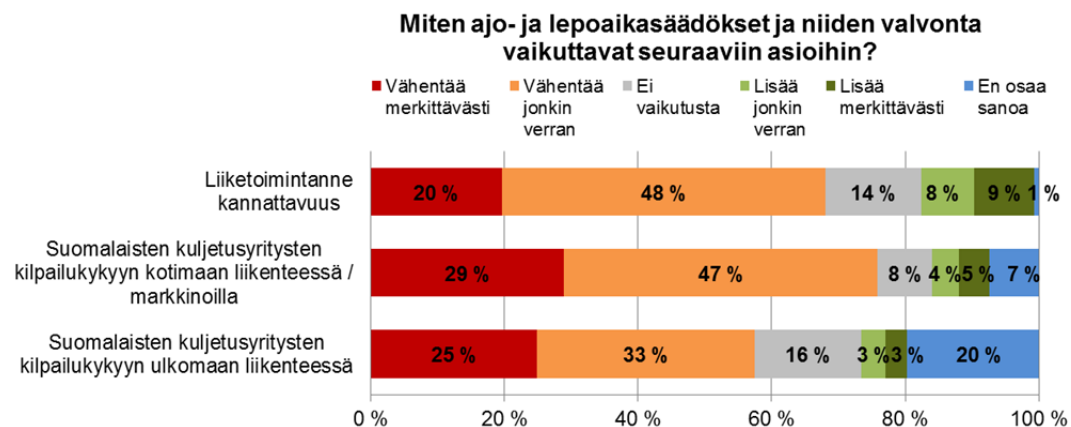


Kuva 6. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista henkilöstö- ja kuljetuskustannuksiin sekä vakuutusten ehtoihin.

Kannattavuus ja kilpailukyky

Suurin osa yrityksistä arvioi ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vähentävän jonkin verran tai merkittävästi liiketoimintansa kannattavuutta (Kuva 7). Jakelu- ja noutokuljetuksissa toimivissa yrityksissä liiketoiminnan kannattavuuden arvioitiin vähenevän vähemmän kuin muissa kuljetuksissa toimivissa yrityksissä. Erikoisista yrityksistä suuret yritykset arvioivat kannattavuutensa vähenevän eniten.

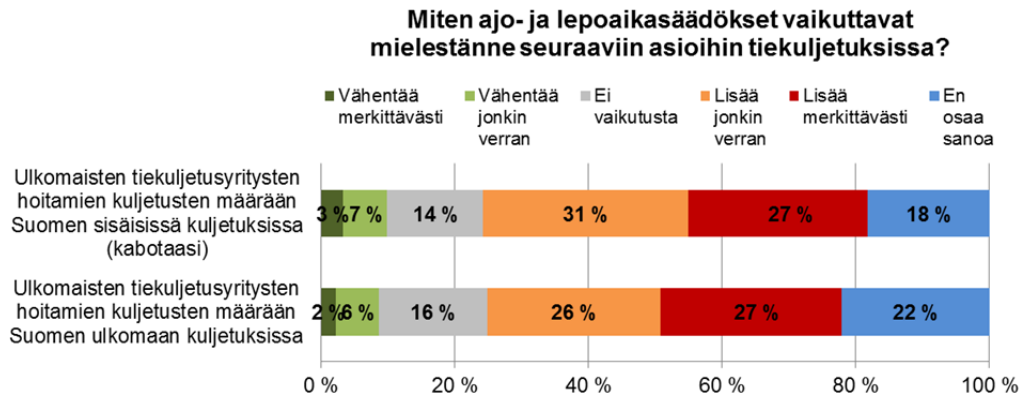
Lisäksi suurin osa yrityksistä arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädökset ja niiden valvonta vähentää jonkin verran tai merkittävästi suomalaisten kuljetusyritysten kilpailukykyä kotimaan markkinoilla. Suurin osa yrityksistä arvioi suomalaisyritysten kilpailukyvyn vähenevän jonkin verran tai merkittävästi myös ulkomaan liikenteessä. (Kuva 7) Suurista yrityksistä 70 % arvioi suomalaisyritysten kilpailukyvyn vähenevän jonkin verran tai merkittävästi myös ulkomaan liikenteessä.



Kuva 7. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista suomalaisten kuljetusyritysten kannattavuuteen ja kilpailukykyyn.

Ulkomaisten kuljetusyritysten hoitamien kuljetusten määrä

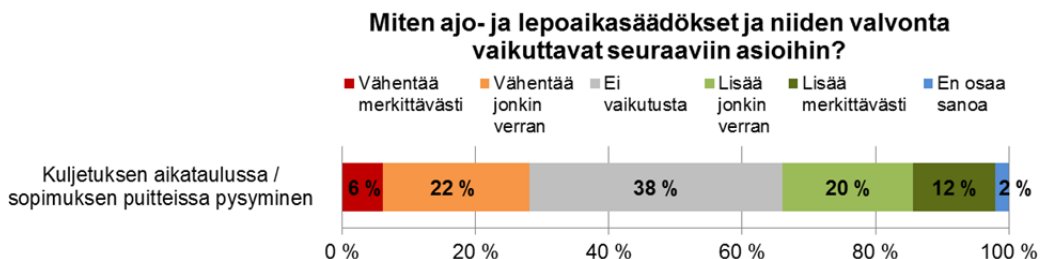
Yrityksistä suurin osa arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädökset ja niiden valvonta lisää jonkin verran tai merkittävästi ulkomaisten kuljetusyritysten hoitamien kuljetusten määrää sekä Suomen sisäisissä kuljetuksissa että Suomen ulkomaan kuljetuksissa (Kuva 8). Suurissa yrityksissä arvioitiin, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole suurta vaikutusta ulkomaisten kuljetusyritysten hoitamien kuljetusten määrään.



Kuva 8. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista ulkomaisten kuljetusyritysten hoitamien kuljetusten määrään.

4.4 Vaikutukset kuljetuksiin ja kuljetusjärjestelmiin

Kuljettajista lähes 40 % arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta kuljetuksen aikataulussa tai sopimuksen puitteissa pysymiseen. Kuljettajista 28 % arvioi kuitenkin kuljetuksen aikataulussa tai sopimuksen puitteissa pysymisen vähenevän jonkin verran tai merkittävästi, mutta 32 % kuljettajista arvioi sen myös lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 9)

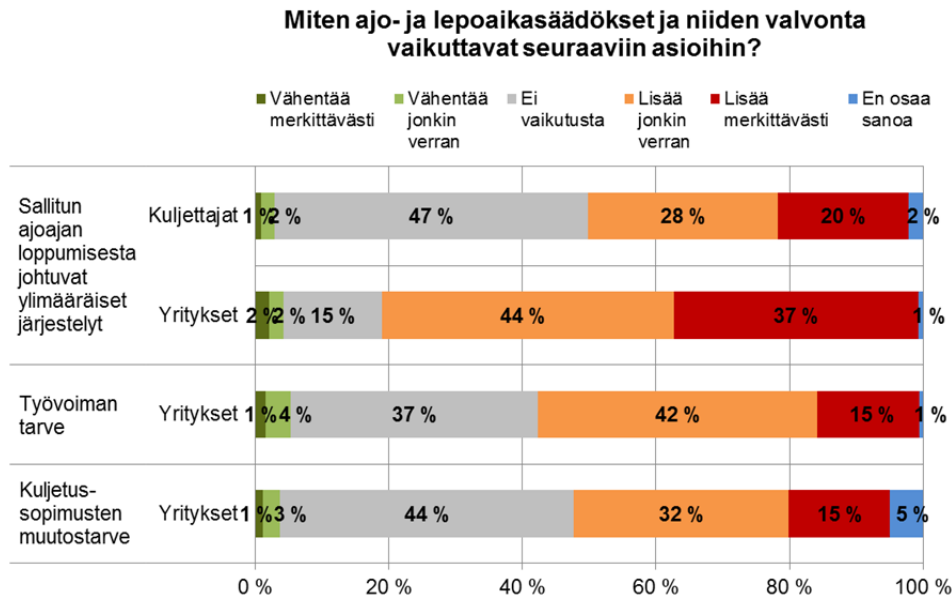


Kuva 9. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista kuljetuksen aikataulussa tai sopimuksen puitteissa pysymiseen.

Kuljettajista 48 % arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädökset ja niiden valvonta lisäävät jonkin verran tai merkittävästi sallitun ajoajan loppumisesta johtuvia ylimääräisiä järjestelyjä. Yrityksistä 81 % arvioi ylimääräisten järjestelyjen lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 10) Ylimääräisten järjestelyjen arvioitiin lisääntyvän vähiten jakelukuljetuksissa toimivissa yrityksissä. Erikokoisista yrityksistä suurissa yrityksissä arvioitiin ylimääräisten järjestelyjen lisääntyvän vähiten.

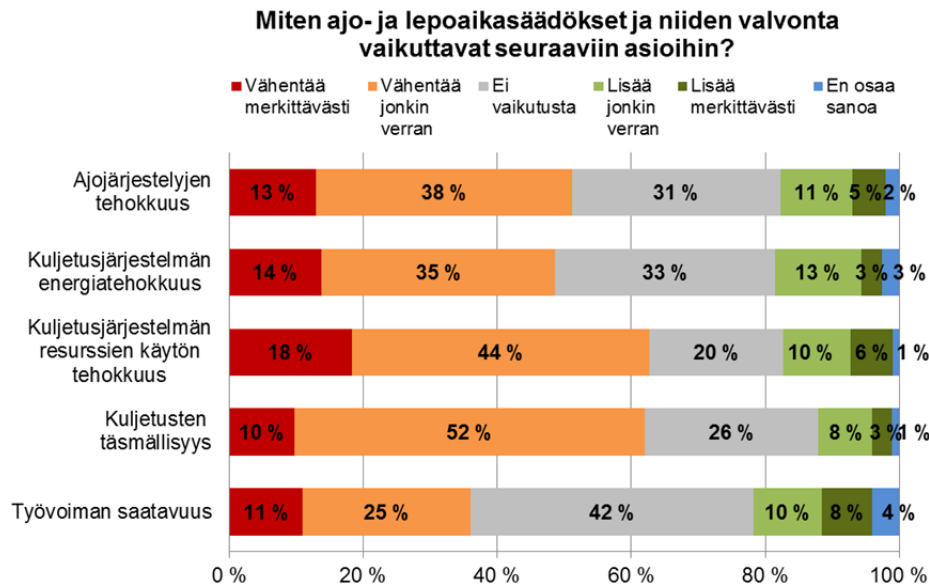
Yrityksistä suurin osa arvioi ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan lisäävän jonkin verran tai merkittävästi työvoiman tarvetta. (Kuva 10) Erikokoisista yrityksistä eniten työvoiman tarpeen arvioi lisääntyvän suuret yritykset.

Yrityksistä 47 % arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädökset ja niiden valvonta lisäävät jonkin verran tai merkittävästi kuljetussopimusten muutostarvetta. Yrityksistä 44 % arvioi, että vaikutusta ei ole. (Kuva 10) Eri kuljetuksissa toimivista yrityksistä jakelukuljetuksissa toimivat yritykset arvioivat muutostarvetta olevan vähiten.



Kuva 10. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista sallitun ajoajan loppumisesta johtuviin ylimääräisiin järjestelyihin sekä kuljetusyritysten arviot vaikutuksista työvoiman tarpeeseen ja kuljetussopimusten muutostarpeeseen.

Suurin osa yrityksistä arvioi ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vähentävän jonkin verran tai merkittävästi ajojärjestelyjen tehokkuutta (51 %), kuljetusjärjestelmän resurssien käytön tehokkuutta (63 %) ja kuljetusten täsmällisyyttä (62 %). Suurin ryhmä yrityksistä arvioi, työvoiman saatavuuteen ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta, mutta kuitenkin 36 % yrityksistä arvioi niiden vähentävän työvoiman saatavuutta jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 11) Jakelukuljetuksissa pääkaupunkiseudulla toimivista yrityksistä 59 % arvioi, että yrityksen ajojärjestelyjen tehokkuuteen ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta. Jakelukuljetuksissa toimivista yrityksistä suurin osa arvioi, että myöskään yrityksen kuljetusjärjestelmän energiatehokkuuteen eikä työvoiman saatavuuteen ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ole vaikutusta.



Kuva 11. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista yrityksen ajojärjestelyjen tehokkuuteen, kuljetusjärjestelmän energiatehokkuuteen sekä resurssien käytön tehokkuuteen, kuljetusten täsmällisyyteen ja työvoiman saatavuuteen.

4.5 Vaikutukset kuljettajien työoloihin ja ammattiin

Kuljettajista 47 % arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta omaan työssä jaksamiseen. Yrityksistä sen sijaan lähes puolet arvioi ajo- ja lepoaikasäädösten sekä valvonnan vähentävän kuljettajiensa työssä jaksamista jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 12) Toisaalta pääkaupunkiseudulla jakelu- ja noutokuljetuksissa toimivista yrityksistä 41 % arvioi kuljettajiensa työssä jaksamisen lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi.

Suurin ryhmä kuljettajista arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta omaan vapaa-ajan määrään, mutta lähes yhtä suuri osa kuljettajista arvioi oman vapaa-aikansa vähenevän jonkin verran tai merkittävästi. Yrityksistä yli puolet arvioi kuljettajiensa vapaa-ajan vähenevän jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 12)

Kuljettajista 40 % arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta kodissaolon määrään, mutta 34 % kuljettajista arvioi kuitenkin, että kodissaolon määrä lisääntyy jonkin verran tai merkittävästi. Lähes puolet yrityksistä arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädökset ja niiden valvonta vähentää kuljettajan kodissaolon määrää jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 12) Jakelukuljetuksissa pääkaupunkiseudulla toimivista yrityksistä 45 % arvioi, että vaikutusta ei ole. Suurista yrityksistä 48 % arvioi kuljettajiensa kodissaolon määrän lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi.

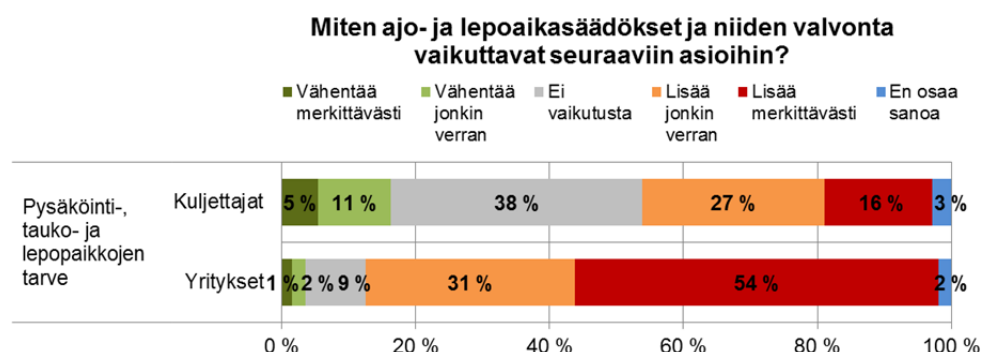
Yli puolet kuljettajista arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta kuljettajan työturvallisuuteen. Yrityksistä sen sijaan 36 % arvioi kuljettajiensa työturvallisuuden vähenevän jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 12) Runkokuljetuksissa toimivista yrityksistä 43 % ja suurista yrityksistä 41 % arvioi kuljettajiensa työturvallisuuden vähenevän jonkin verran tai merkittävästi.

Suuri osa sekä kuljettajista että yrityksistä arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädökset ja niiden valvonta vähentää kuljettajan ammatin houkuttelevuutta. Erityisesti kuljetus-

yritysten vastaajat olivat sitä mieltä, että ammatin houkuttelevuus vähenee. (Kuva 12) Jakelu- ja noutokuljetuksissa toimivista kuljettajista suurin osa arvioi, että kuljettajan ammatin houkuttelevuuteen ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta.



Kuva 12. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista kuljettajan työssä jaksamiseen, vapaa-ajan ja kodissaolon määrään, työturvallisuuteen ja ammatin houkuttelevuuteen.

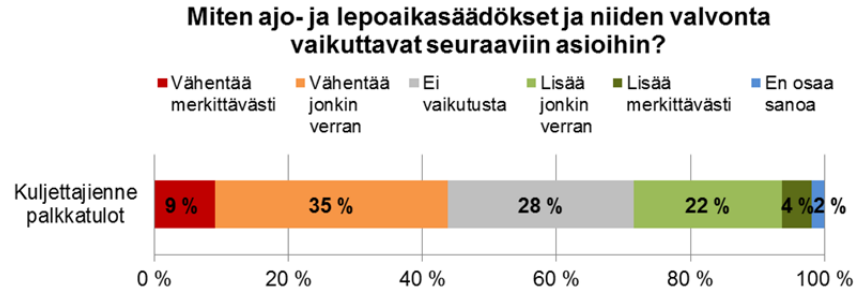


Kuva 13. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista pysäköinti-, tauko- ja lepoaikojen tarpeeseen.

Suurin osa yrityksistä ja lähes puolet kuljettajista arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädökset ja niiden valvonta lisää pysäköinti-, tauko- ja lepoaikojen tarvetta. Yritykset

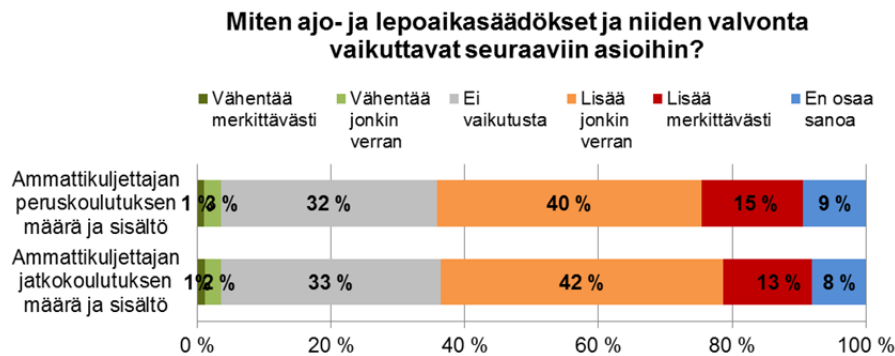
näkivät tarpeen selvästi suurempana kuin kuljettajat. (Kuva 13) Jakelukuljetuksissa kuljettajana toimivista suurin osa arvioi, että vaikutusta ei ole.

Lähes puolet yrityksistä arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädökset ja niiden valvonta vähentää kuljettajiensa palkkatuloja jonkin verran tai merkittävästi. Vastauksissa on kuitenkin hajontaa. (Kuva 14)



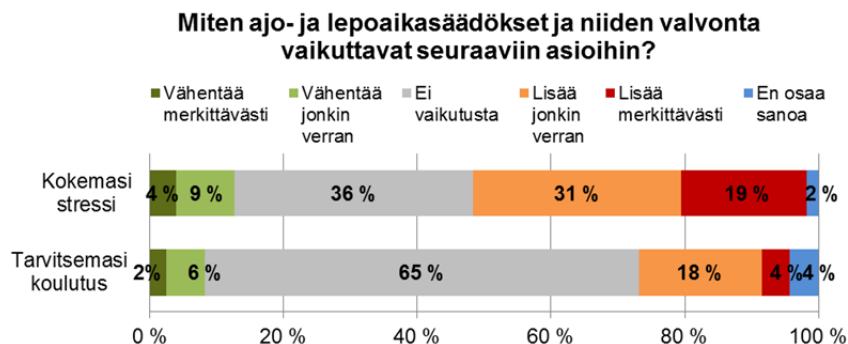
Kuva 14. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista kuljettajiensa palkkatuloihin.

Suurin osa yrityksistä arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädökset ja niiden valvonta lisää kuljettajan perus- ja jatkokoulutusten määriä ja sisältöjä jonkin verran tai merkittävästi (Kuva 15). Kuljettajista selvästi suurin osa arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta tarvitsemaansa koulutukseen (Kuva 16).



Kuva 15. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista kuljettajan koulutuksen määrään.

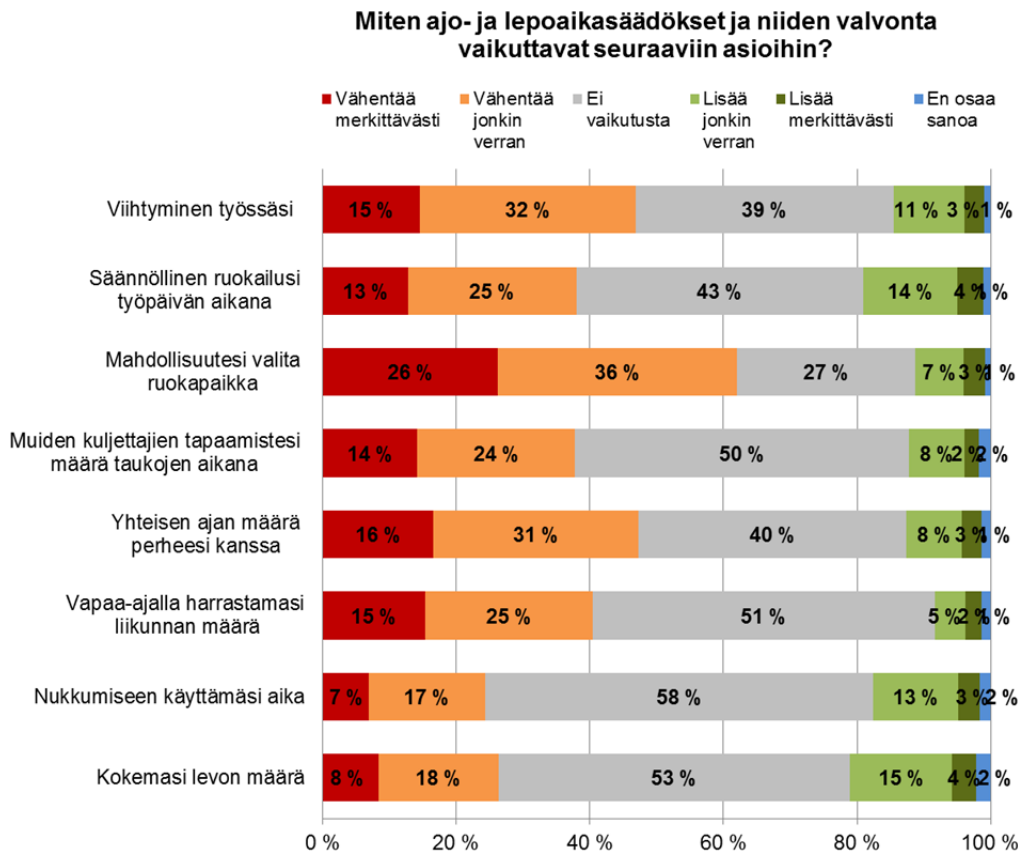
Puolet vastanneista kuljettajista arvioi ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan lisäävän kokemaansa stressiä jonkin verran tai merkittävästi. (Kuva 16)



Kuva 16. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista kokemaansa stressiin ja tarvitsemaansa koulutukseen.

Noin puolet kuljettajista arvioi, että ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla ei ole vaikutusta omaan säännölliseen ruokailuun työpäivän aikana, muiden kuljettajien tapaamisten määrään taukojen aikana, vapaa-ajalla harrastamansa liikunnan määrään, nukkumiseen käyttämänsä aikaan eikä kokemaansa levon määrään. (Kuva 17)

Kuljettajista kolmas osa arvioi ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vähentävän omaa työssä viihtymistä (Kuva 17). Jakelu- ja noutokuljetuksissa toimivista kuljettajista suurin osa arvioi, että vaikutusta työssä viihtymiseen ei ole.



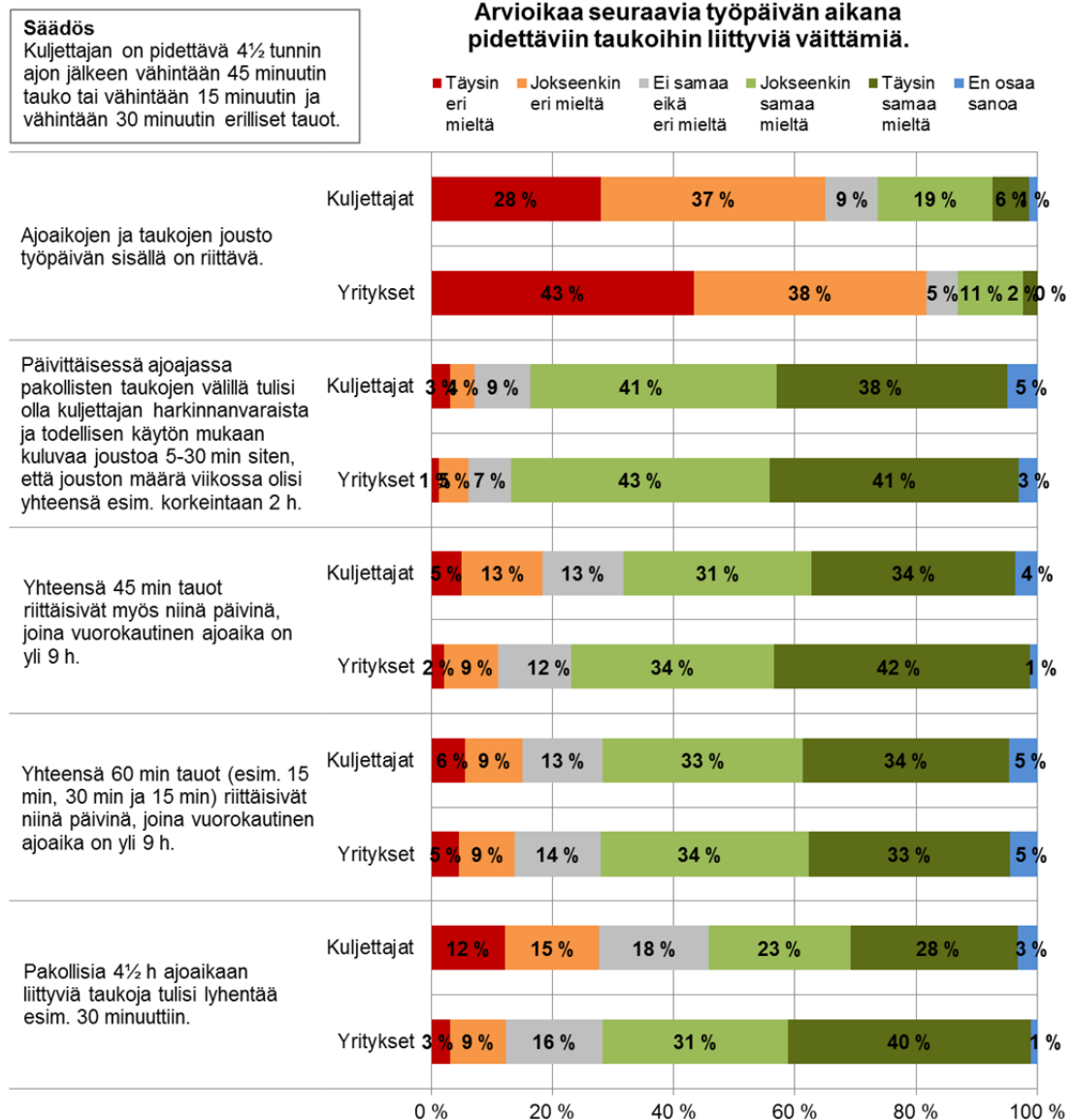
Kuva 17. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien arviot ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vaikutuksista kuljettajan työssä viihtymiseen, ruokailuun, perhe-elämään, vapaa-aikaan ja lepäämiseen.

Lähes puolet kuljettajista arvioi ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vähentävän perheen kanssa vietettävää yhteistä aikaa. Jakelu- ja noutokuljetuksissa toimivista kuljettajista suurin osa arvioi, että vaikutusta yhteisen ajan määrään perheensä kanssa ei ole. Suurin osa kuljettajista arvioi mahdollisuuden valita ruokailupaikka vähenevän ajo- ja lepoaikasäädösten johdosta. (Kuva 17)

4.6 Vuorokautiset ajo- ja lepoajat

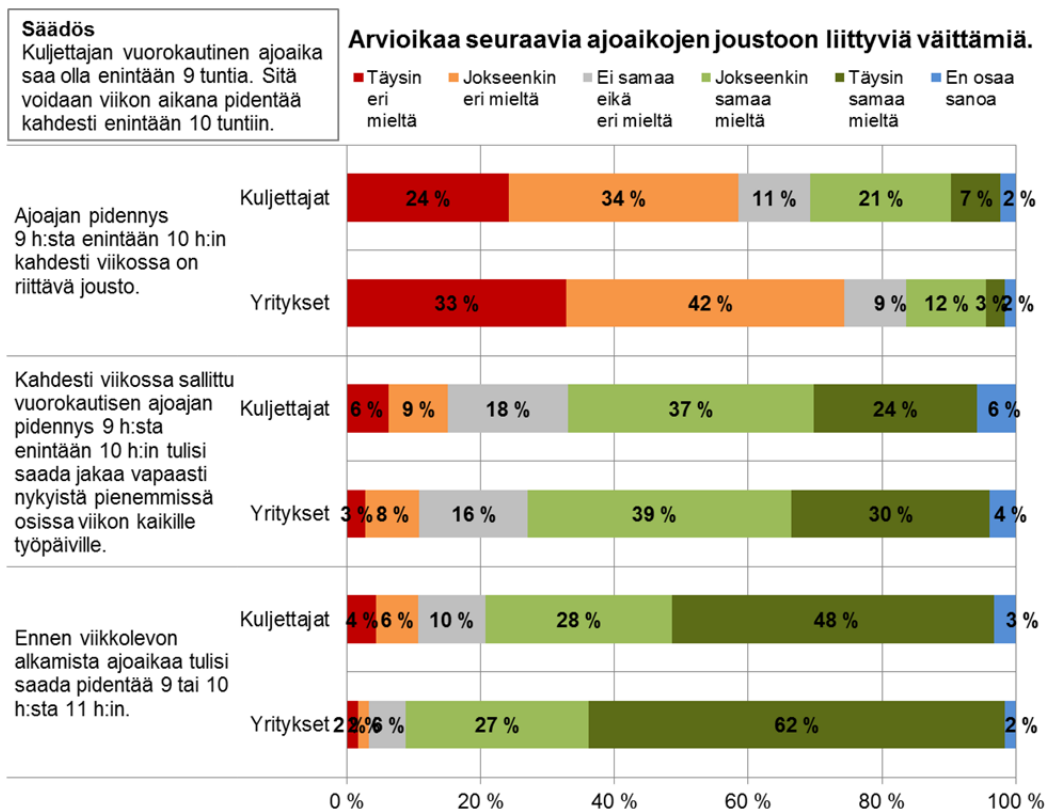
Suurin osa kuljettajista ja yrityksistä koki ajoaikojen ja taukojen jouston työpäivän sisällä riittämättömäksi. (Kuva 18)

Kyselyssä esitettiin kuljettajille ja yrittäjille erilaisia väittämiä, jotka liittyivät työpäivän aikana pidettäviin taukoihin. Väittämät näkyvät alla olevassa kuvassa. Lähes kaikista päivittäisen ajoajan joustoa lisäävistä väittämistä suurin osa kuljettajista ja yrityksistä oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä. (Kuva 18)



Kuva 18. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot työpäivän aikana pidettäviin taukoihin liittyvistä väittämistä.

Kuljettajille ja yrittäjille esitettiin myös erilaisia ajoaikojen joustoihin liittyviä väittämiä. Nämä väittämät ovat näkyvissä seuraavassa kuvassa. Suurin osa kuljettajista ja yrityksistä oli eri mieltä siitä, että ajoajan pidennys 9 tunnista 10 tuntiin kahdesti viikossa on riittävä jousto. Kaikista muista ajoajan pidennykseen liittyvistä joustoa lisäävistä väittämistä suurin osa kuljettajista ja yrityksistä oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä. (Kuva 19)

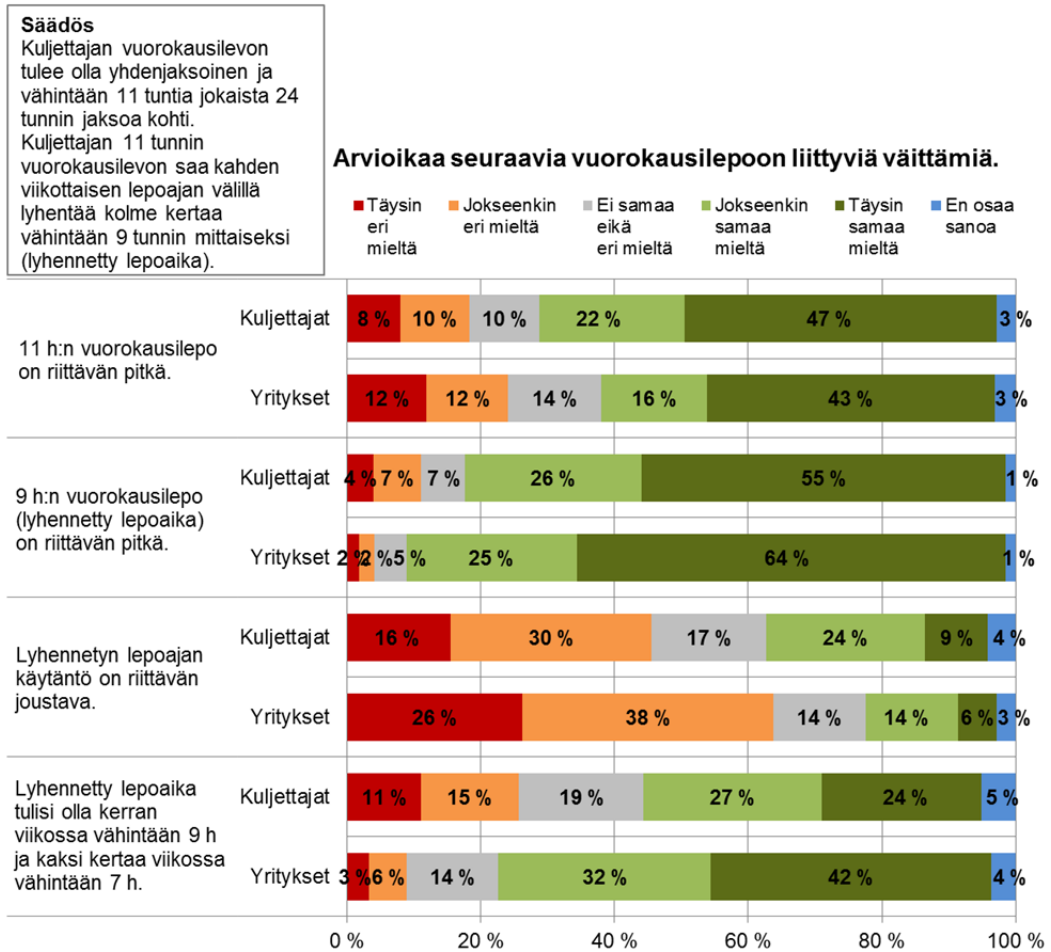


Kuva 19. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot vuorokautisten ajoaikojen joustoon liittyvistä väittämistä.

Suurin osa kuljettajista ja yrityksistä oli samaa mieltä siitä, että 11 tunnin vuorokausilepo on riittävän pitkä. Myös yhdeksän tunnin vuorokausilepoa (lyhennetty lepoaika) selvästi suurin osa sekä kuljettajista että yrityksistä piti riittävän pitkänä. (Kuva 20)

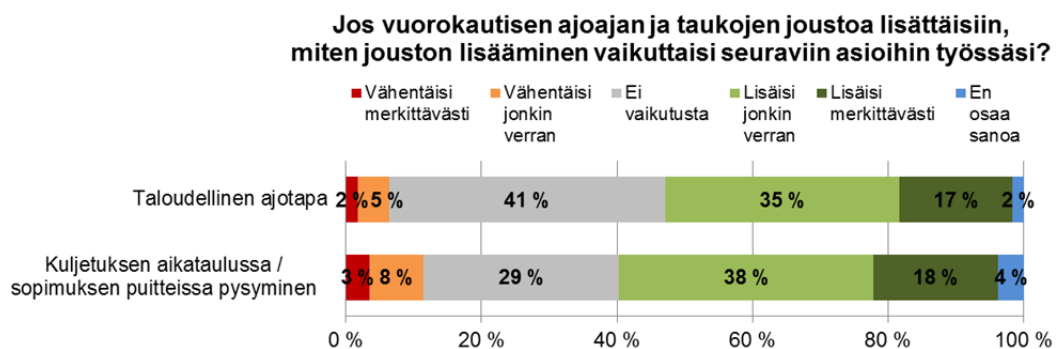
Lyhennetyn lepoajan käytäntöä piti riittävän joustavana kolmasosa kuljettajista, mutta suurin osa yrityksistä ei pitänyt sitä riittävän joustavana. (Kuva 20)

Suurin osa kuljettajista ja yrityksistä oli samaa mieltä siitä, että lyhennetty lepoaika tulisi olla kerran viikossa vähintään yhdeksän tuntia ja kahdesti viikossa vähintään seitsemän tuntia. (Kuva 20)



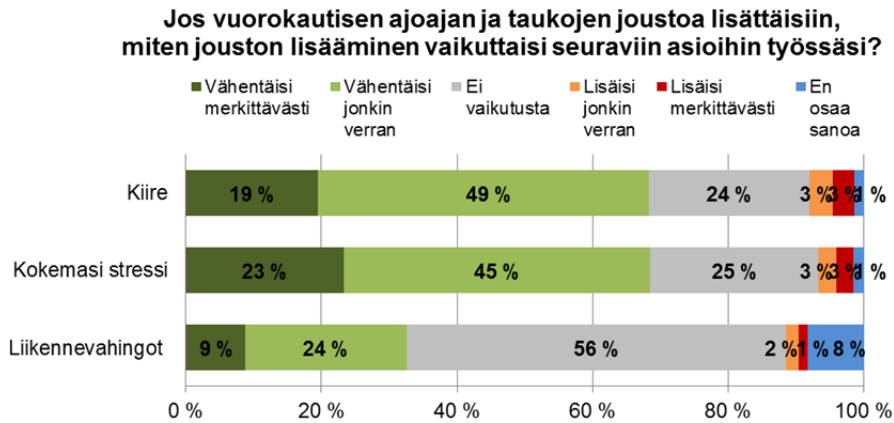
Kuva 20. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyriytysten arviot vuorokausilepoon liittyvistä väittämistä.

Yli puolet kuljettajista arvioi mahdollisen vuorokautisen ajoajan ja taukojen jouston lisäämisen lisäävän omaa taloudellista ajotapaa ja kuljetuksen aikataulussa tai sopimuksen puitteissa pysymistä. (Kuva 21)



Kuva 21. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien arviot vuorokautisen ajoajan ja taukojen jouston lisäämisen vaikutuksista.

Kuljettajista suurin osa arvioi vuorokautisen ajoajan ja taukojen jouston lisäämisen vähentävän omaa kiirettä ja itse koettua stressiä. Sen sijaan liikennevahinkoihin suurin osa kuljettajista ei nähnyt tällä olevan vaikutusta. (Kuva 22)

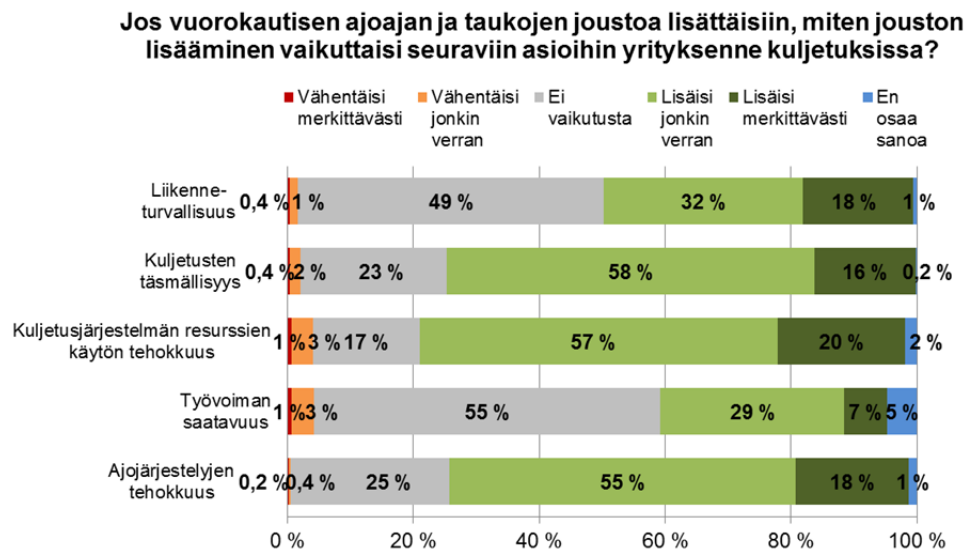


Kuva 22. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien arviot vuorokautisen ajoajan ja taukojen jouston lisäämisen vaikutuksista.

Mielipiteissä sekä liikenneturvallisuuden että ajonopeuksien suhteen oli paljon hajontaa. Lähes puolet vastaajista oli sitä mieltä, että vaikutuksia ei ole. Toisaalta lähes puolet oli sitä mieltä, että joustot lisääisivät liikenneturvallisuutta sekä vähentäisivät ajonopeuksia. Liikennevahinkojen määrään sen sijaan ei joustoilla uskottu olevan vaikutusta. (Kuva 23 ja Kuva 24)

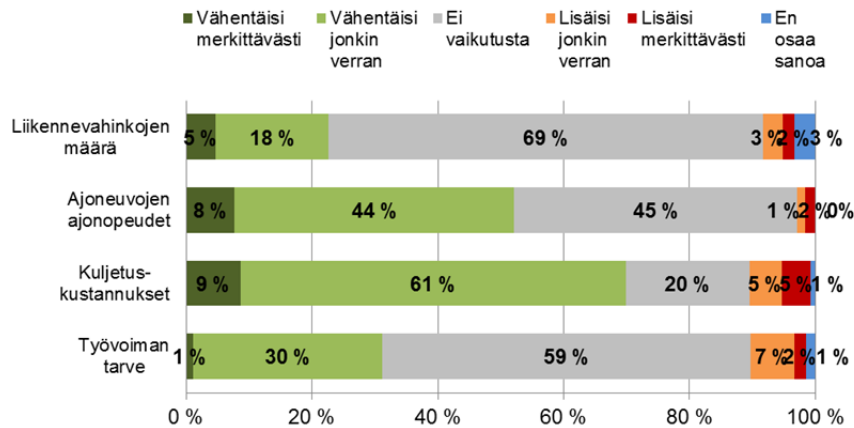
Suurin osa yrityksistä arvioi kuljetusten täsmällisyyden, kuljetusjärjestelmän resurssien käytön ja ajojärjestelyjen tehokkuuden lisääntyvän jonkin verran tai merkittävästi lisäjoustojen myötä (Kuva 23). Lisäksi suurin osa yrityksistä arvioi kuljetuskustannustensa vähenevän jonkin verran tai merkittävästi (Kuva 24).

Työvoiman saatavuuteen ja työvoiman tarpeeseen vuorokautisen ajoajan ja taukojen jouston lisäämisellä ei nähty olevan vaikutusta. (Kuva 23 ja Kuva 24)



Kuva 23. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arviot vuorokautisen ajoajan ja taukojen jouston lisäämisen vaikutuksista.

Jos vuorokautisen ajoajan ja taukojen joustoa lisättäisiin, miten jouston lisääminen vaikuttaisi seuraviin asioihin yrityksenne kuljetuksissa?

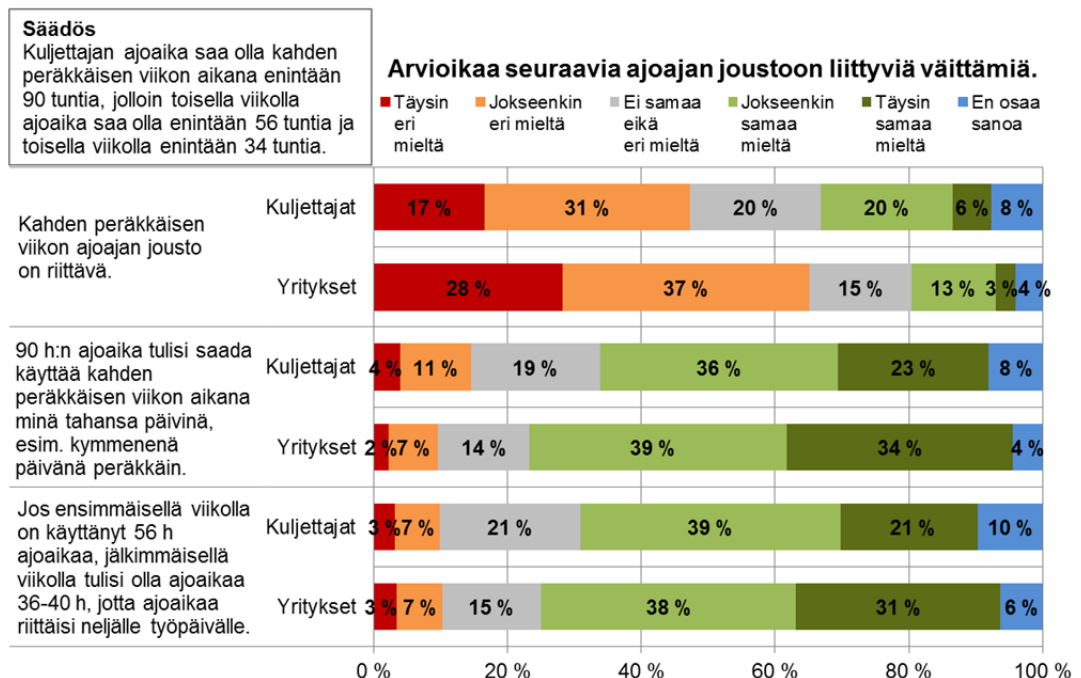


Kuva 24. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arviot vuorokautisen ajoajan ja taukojen jouston lisäämisen vaikutuksista.

4.7 Viikoittaiset ajo- ja lepoajat

Lähes puolet kuljettajista ja yli puolet yrityksistä oli sitä mieltä, että kahden peräkkäisen viikon ajoajan jousto ei ole riittävä. (Kuva 25)

Suurin osa kuljettajista ja yrityksistä oli samaa mieltä siitä, että 90 tunnin ajoaika tulisi saada käyttää kahden peräkkäisen viikon aikana minä tahansa päivänä. Suurin osa kuljettajista ja yrityksistä oli samaa mieltä myös siitä, että jos ensimmäisellä viikolla on käyttänyt 56 tuntia ajoaikaa, jälkimmäisellä viikolla tulisi olla ajoaikaa 36–40 tuntia, jotta ajoaikaa riittäisi neljälle työpäivälle. (Kuva 25)



Kuva 25. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot viikoittaisen ajo- ja lepoajan joustoihin liittyvistä väittämistä.

Suurin osa kuljettajista ja yrityksistä oli samaa mieltä siitä, että 45 tunnin viikkolepo on riittävän pitkä. Suurin osa kuljettajista ja yrityksistä oli samaa mieltä siitä, että myös lyhennetty 24 tunnin viikkolepo on riittävän pitkä. Lähes puolet yrityksistä ja

36 % kuljettajista oli jokseenkin tai täysin samaa mieltä siitä, että lyhennetty 24 tunnin viikkolepo ja sen korvaaminen on toimiva järjestely, kuitenkin kuljettajista 28 % ja yrityksistä 30 % oli jokseenkin tai täysin eri mieltä siitä. (Kuva 26)

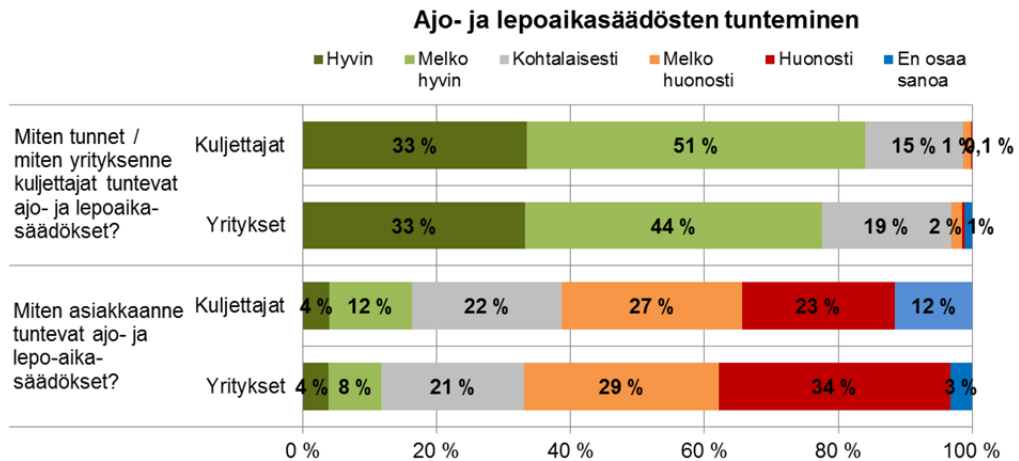


Kuva 26. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot viikkolepoon liittyvistä väittämistä.

4.8 Ajo- ja lepoaikasäädökset ja valvonta

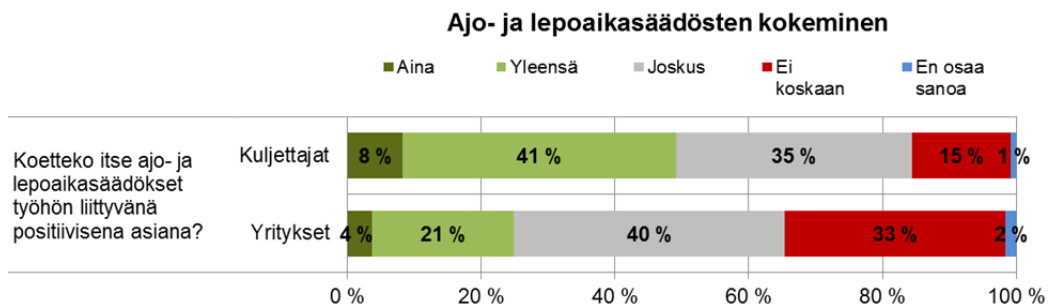
Ajo- ja lepoaikasäädösten tunteminen ja kokeminen

Kuljettajista suurin osa arvioi tuntevansa ajo- ja lepoaikasäädökset melko hyvin tai hyvin. Myös yrityksistä suurin osa arvioi kuljettajiensa tuntevan ajo- ja lepoaikasäädökset melko hyvin tai hyvin. Sen sijaan sekä kuljettajista että yrityksistä suurin osa arvioi asiakkaidensa tuntevan ajo- ja lepoaikasäädökset melko huonosti tai huonosti. (Kuva 27)



Kuva 27. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusasiakkaiden ajo- ja lepoaika-sää-dösten tunteminen.

Kuljettajat kokivat ajo- ja lepoaika-sää-dökset pääsääntöisesti työhön liittyvänä positiivisena asiana. Sen sijaan yrityksistä kolmasosa ei nähnyt sää-döksiä positiivisena asiana. Sekä kuljettajien että yritysten vastauksissa on kuitenkin melko paljon hajontaa. (Kuva 28)

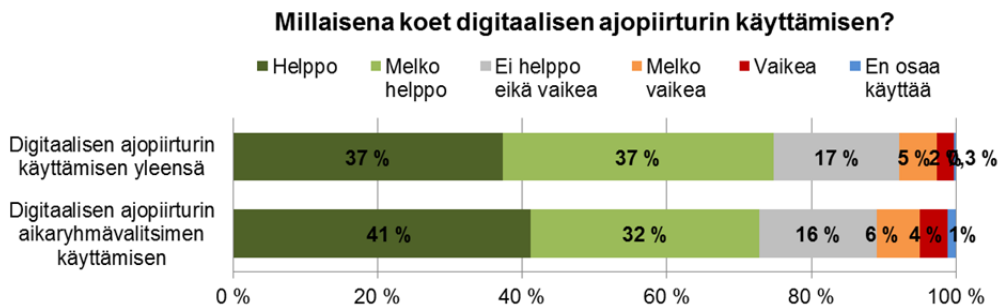


Kuva 28. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten ajo- ja lepoaika-sää-dösten kokeminen.

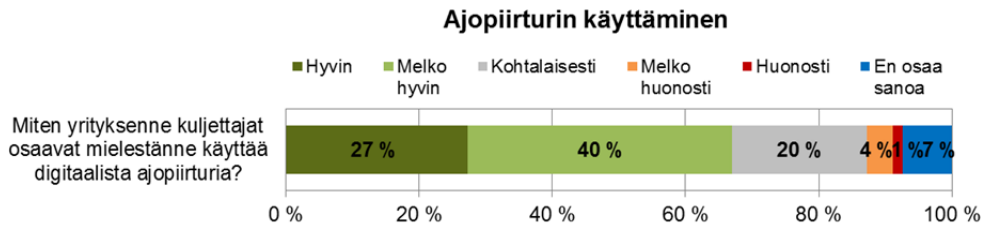
Ajopiirturin käyttäminen

Kuljettajista 55 % käytti työssään pelkästään digitaalista ajopiirturia, 18 % pelkästään analogista ajopiirturia ja 27 % molempia ajopiirtureita.

Kuljettajista noin kolme neljäsosaa koki digitaalisen ajopiirturin käytön ja sen aikaryhmävalitsimen käytön melko helppona tai helppona (Kuva 29). Yrityksistä suurin osa arvioi kuljettajiensa osaavan käyttää digitaalista ajopiirturia melko hyvin tai hyvin (Kuva 30).



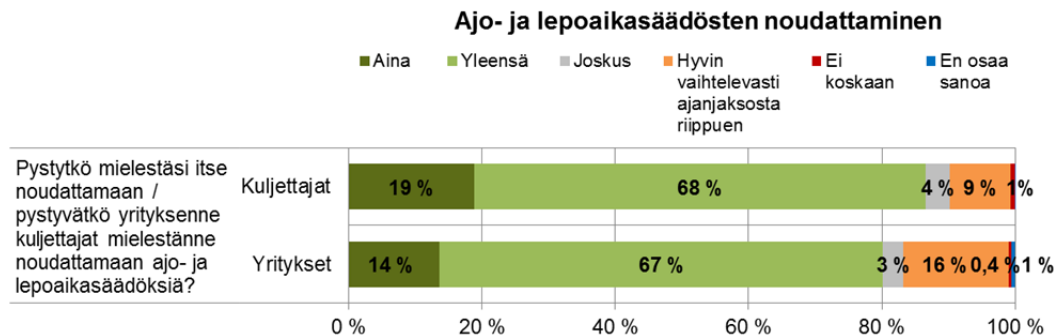
Kuva 29. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien kokemukset ajopiirturin käytöstä.



Kuva 30. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arviot kuljettajiensa digitaalisen ajopiirturin käytön osaamisesta.

Ajo- ja lepoaikasäädösten noudattaminen ja valvonta

Selvästi suurin osa sekä kuljettajista että yrityksistä arvioi, että kuljettajat pystyivät noudattamaan ajo- ja lepoaikasäädöksiä yleensä tai aina. (Kuva 31)

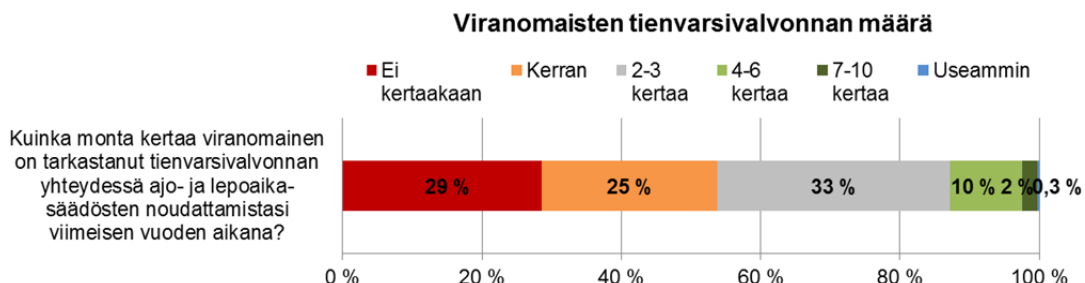


Kuva 31. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ajo- ja lepoaikasäädösten noudattaminen.

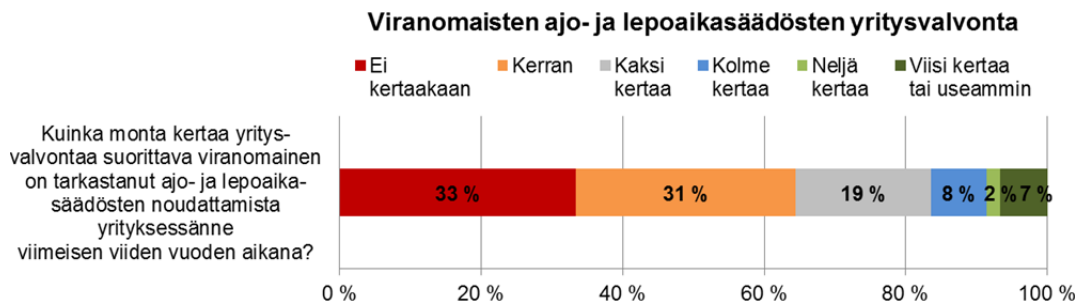
Ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamista oli tarkastettu kolmasosalla kuljettajista 2-3 kertaa viimeisen vuoden aikana. Lähes yhtä montaa kuljettajaa ei ollut tarkastettu kertaakaan. Suurin osa sekä kuljettajista että yrityksistä koki ajo- ja lepoaikasäädösten tienvarsivalvonnan määrän sopivana. (Kuva 32 ja Kuva 34)

Kolmasosalla yrityksistä ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamista ei ollut viranomaisten toimesta tarkastettu viimeisen vuoden aikana kertaakaan. Lähes yhtä montaa yritystä oli tarkastettu kerran. Yrityksistä suurin osa koki yritysvalvonnan määrän sopivana. (Kuva 33 ja Kuva 34)

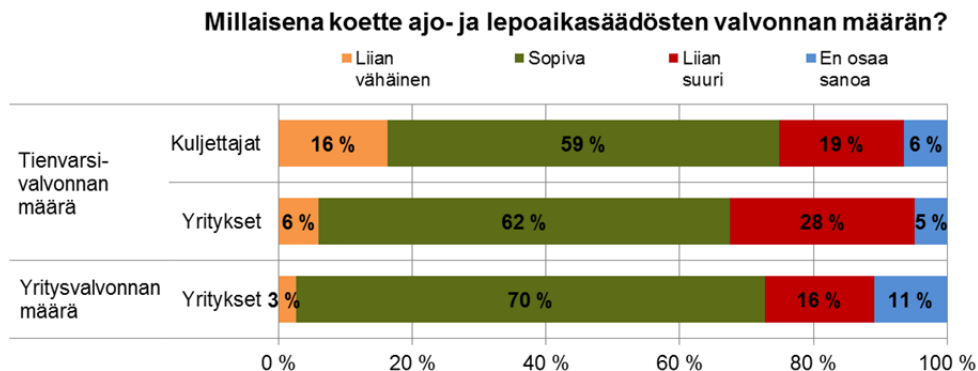
Suurin osa kuljettajista ja yrityksistä koki valvontaa suorittavien viranomaisten olevan yleensä tai aina asiantuntevia. (Kuva 35)



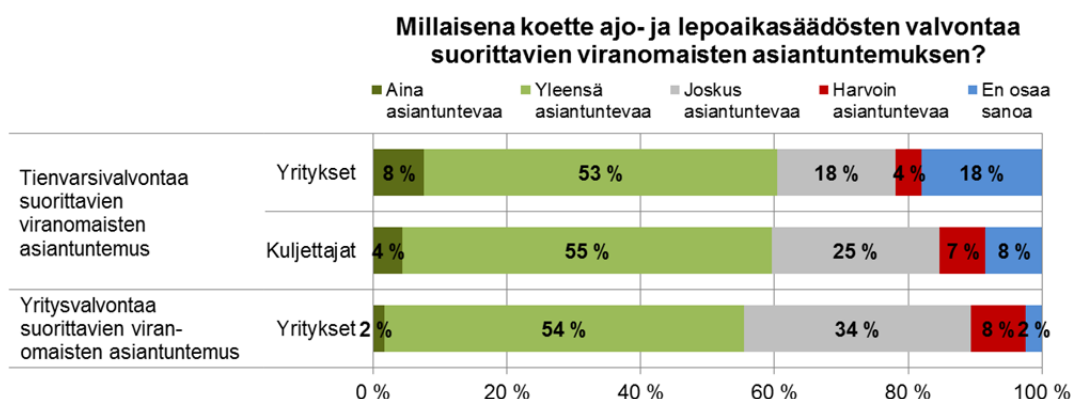
Kuva 32. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ajo- ja lepoaikasäädösten tienvarsivalvontakertojen määrä viimeisen vuoden aikana.



Kuva 33. Ajo- ja lepoaikasäädösten valvontakertojen määrä kuljetusyrityksissä viimeisen vuoden aikana.

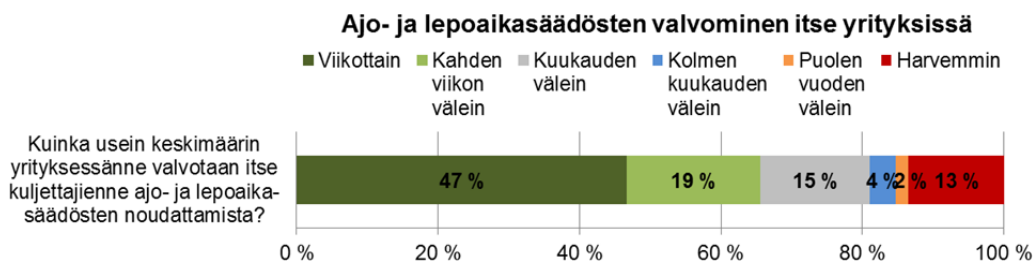


Kuva 34. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten kokemukset ajo- ja lepoaikasäädösten valvonnan määrästä.



Kuva 35. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten kokemukset ajo- ja lepoaikasäädöksiä valvovien viranomaisten asiantuntemuksesta.

Lähes puolet yrityksistä valvoo itse kuljettajiensa ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamista viikoittain. (Kuva 36)

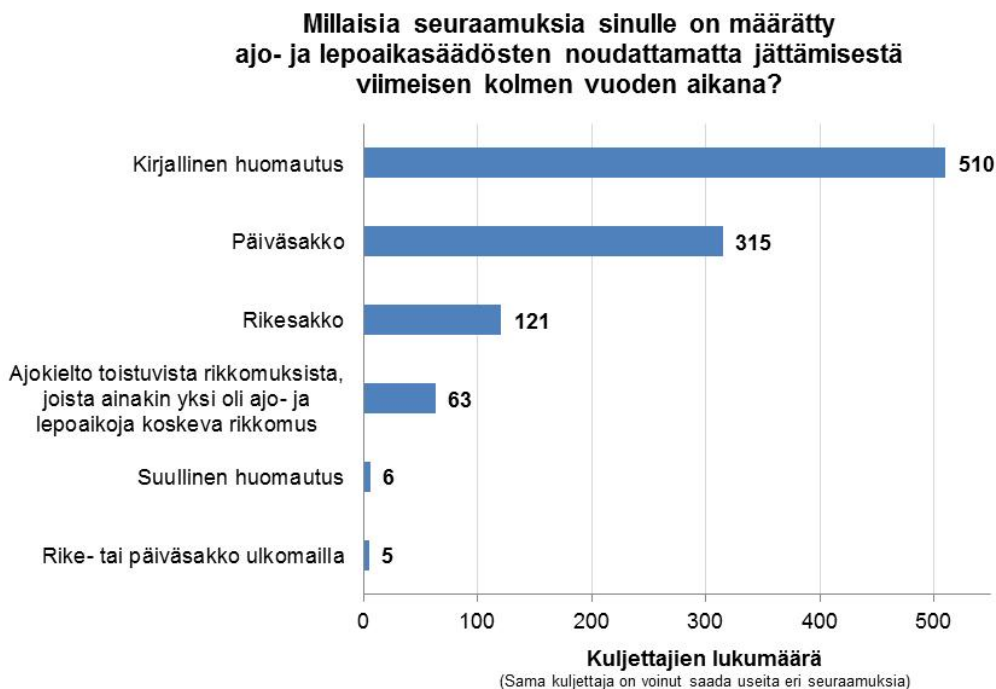


Kuva 36. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten ajo- ja lepoaikasäädösten oman valvonnan määrä.

Kuljettajista 787:lle (39 % kaikista kuljettajista) oli määrätty yksi tai useampia seuraamuksia ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamatta jättämisestä viimeisen kolmen vuoden aikana. Kuljettajilta kysyttiin millaisesta/millaisista ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamatta jättämisestä he ovat saaneet seuraamuksia sekä millaisia seuraamuksia he ovat saaneet. Jokaisella vastaajalla oli mahdollisuus valita useita vaihtoehtoja. Seuraamuksia oli määrätty eniten ajoajan ylittämisestä, liian lyhyestä vuorokausilevosta ja taukojen noudattamatta jättämisestä (Kuva 37). Seuraamuksista selvästi eniten kuljettajille oli annettu kirjallisia huomautuksia ja päiväsakkoja (Kuva 38).

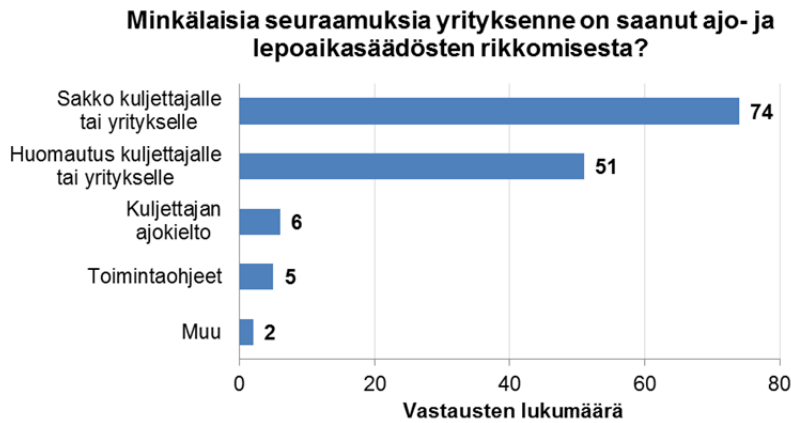


Kuva 37. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ajo- ja lepoaikasäädösten rikkeet.



Kuva 38. Tavaraliikenteen ammattikuljettajille ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamatta jättämisestä määrätty seuraamukset.

Yrityksistä 119 (21 % kaikista yrityksistä) oli saanut yhden tai useampia työsuojeluviranomaisen antamia toimintaohjeita tai poliisin määräämiä rangaistuksia ajo- ja lepoaikasäädösten rikkomisesta viimeisen viiden vuoden aikana. Ko. seuraamuksia oli määrätty keskimäärin 2,7 kertaa viimeisen viiden vuoden aikana. Seuraamuksista selvästi eniten yrityksille tai yrityksen kuljettajille oli annettu sakkoja ja huomautuksia. (Kuva 39)



Kuva 39. Tavaraliikenteen kuljetusyrityksille ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamatta jättämisestä määrättyt seuraamukset.

4.9 Ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamista vaikeuttavat tekijät

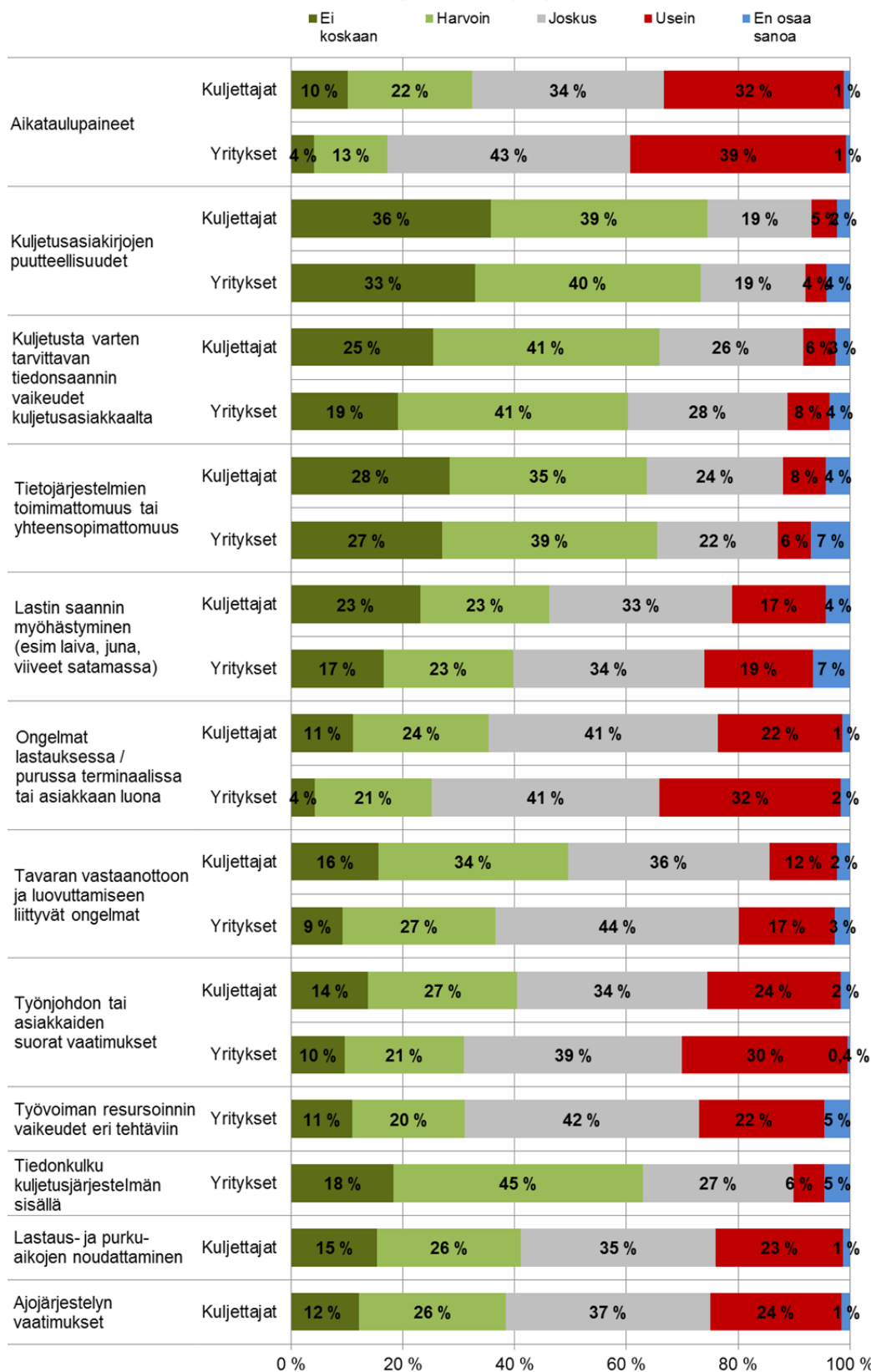
Kuljettajat ja yritykset arvioivat kuljetuksen suorittamiseen liittyvien tekijöiden vaikeuttavan kokonaisuutena joskus tai harvoin vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista. (Kuva 40)

Kuljetuksen suorittamiseen liittyvistä tekijöistä vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista vaikeuttivat useimmiten kuljettajien ja yritysten arvioiden mukaan kuljetusten aikataulupaineet, ongelmat lastauksessa tai purussa terminaalissa tai asiakkaan luona, työnjohdon tai asiakkaiden suorat vaatimukset, ajojärjestelyn vaatimukset, lastaus- ja purkuaikojen noudattaminen, työvoiman resursoinnin vaikeudet eri tehtäviin, lastin saannin myöhästymisen sekä tavarantoimituksen vastaanottoon ja luovuttamiseen liittyvät ongelmat. (Kuva 40)

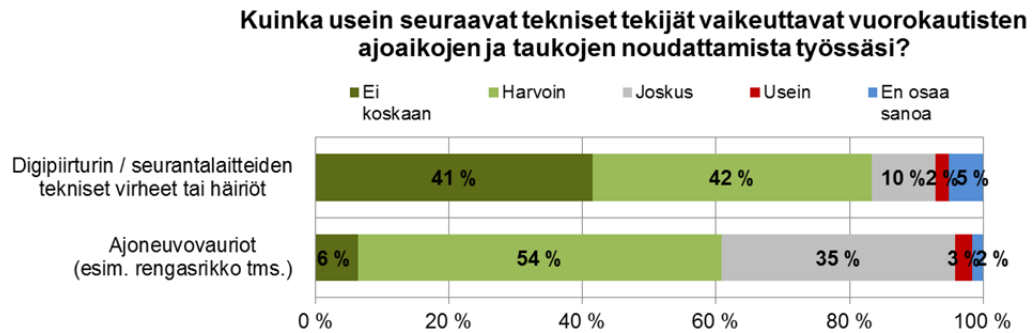
Vähiten kuljetuksen suorittamiseen liittyvistä tekijöistä vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista vaikeuttivat kuljettajien ja yritysten arvioiden mukaan kuljetusasiakirjojen puutteellisuudet, tietojärjestelmien toimimattomuus tai yhteensopimattomuus ja tiedonkulku kuljetusjärjestelmän sisällä. (Kuva 40)

Tekniset tekijät vaikeuttivat kuljettajien ja yritysten arvioiden mukaan kokonaisuutena vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista harvoin. Joskus noudattamista vaikeuttivat ajoneuvovauriot. (Kuva 41)

Kuinka usein seuraavat kuljetuksen suorittamiseen liittyvät tekijät vaikeuttavat vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista työssäsi tai yrityksessäsi?



Kuva 40. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista vaikeuttavista kuljetuksen suorittamiseen liittyvistä tekijöistä.

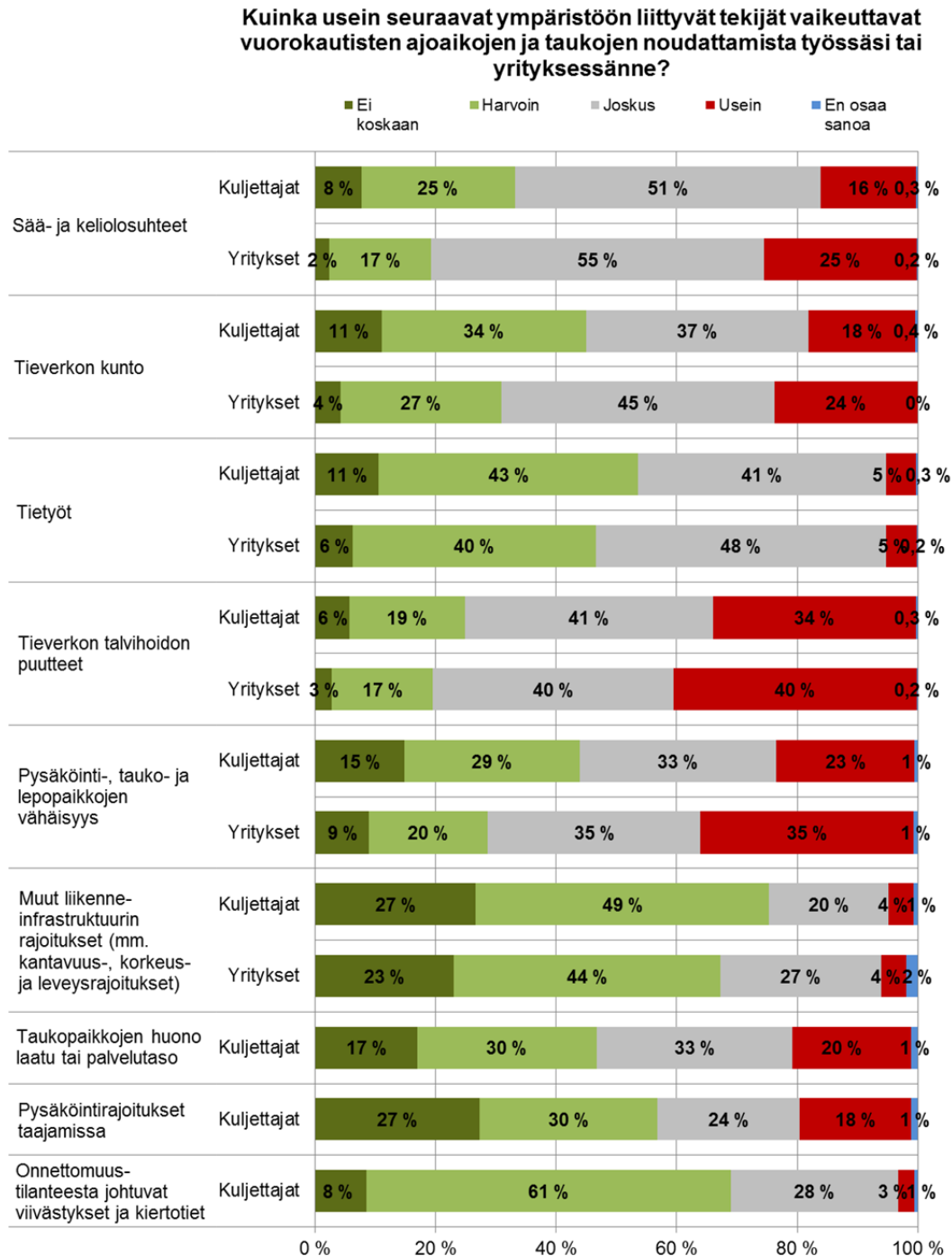


Kuva 41. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien arviot vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista vaikeuttavista teknisistä tekijöistä.

Myös ympäristöön liittyvät tekijät kokonaisuutena vaikeuttivat kuljettajien ja yritysten arvioiden mukaan vain joskus tai harvoin vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista. (Kuva 42)

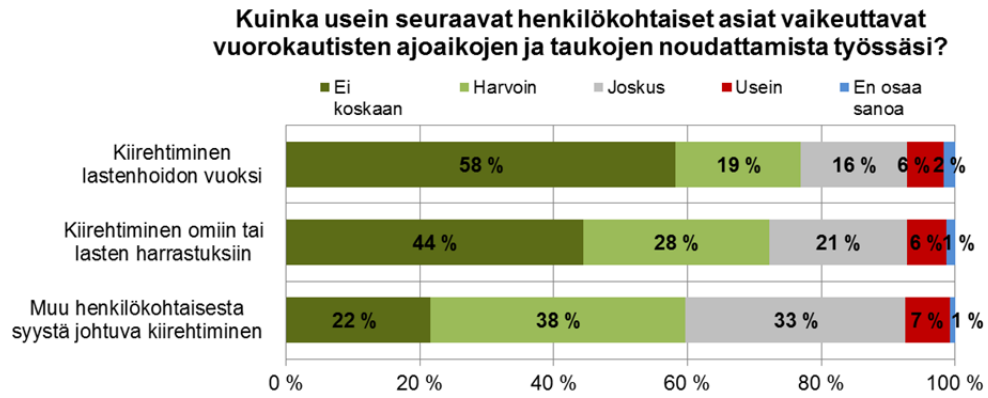
Ympäristöön liittyvistä tekijöistä vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista vaikeuttivat useimmiten kuljettajien ja yritysten arvioiden mukaan tieverkon talvihoidon puutteet, pysäköinti-, tauko- ja lepopaikkojen vähäisyys, tieverkon kunto, sää- ja keliolosuhteet, taukopaikkojen huono laatu tai palvelutaso sekä pysäköintirajoitukset taajamissa. (Kuva 42)

Vähiten ympäristöön liittyvistä tekijöistä vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista vaikeuttivat liikenneinfrastruktuurin rajoitukset (mm. kantavuus-, korkeus- ja leveysrajoitukset), onnettomuustilanteesta johtuvat viivästyksiset ja kiertotiet sekä tietyöt. (Kuva 42)



Kuva 42. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien ja kuljetusyritysten arviot vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista vaikeuttavista ympäristöön liittyvistä tekijöistä.

Kuljettajien henkilökohtaisiin asioihin liittyvät tekijät vaikeuttivat kuljettajien arvioiden mukaan kokonaisuutena joskus tai harvoin vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista. (Kuva 43)



Kuva 43. Tavaraliikenteen ammattikuljettajien arviot vuorokautisten ajoaikojen ja taukojen noudattamista vaikeuttavista henkilökohtaisista asioista.

5 Yhteenveto

Tämän selvityksen tavoitteena oli kartoittaa kuljettajien ja yritysten näkemyksiä ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutuksista liikenneturvallisuuteen, logistiikkaan, kuljettajien työoloihin, kuljettajan ammatin houkuttelevuuteen, kuljetusten energiatehokkuuteen, ammattikuljettajan koulutustarpeisiin ja Suomen tiekuljetusalan kilpailukykyyn. Lisäksi selvitettiin säädösten valvontaan ja lisäjoustotarpeisiin liittyviä kysymyksiä. Selvityksessä toteutettiin internetkyselyt ammattikuljettajille ja tieliikenteen tavarakuljetuksissa toimiville yrityksille.

Työterveyslaitoksen tekemän Raskaanliikenteen taukopaikat -selvityksen mukaan 61 % kuljettajista tuntee ajo- ja lepoaikoihin liittyvät säädökset ja 48 % pystyy noudattamaan niitä. Saman selvityksen mukaan 45 % kuljettajista tekee työvuoroja, jotka ovat yleensä yli 12 tuntia pitkiä.

Edellisissä LOGHO – projekteissa on ajo- ja lepoaikasäädösten todettu lisäävän resurssien tarvetta, muuttaneen kuljetusjärjestelmiä ja aiheuttaneen lisäkoulutustarvetta koskien koko toimitusketjua. Lisäksi on havaittu, että kuljetusten suunnittelu on entistä tarkempaa ja vaikeampaa sekä huoltotoimenpiteisiin ja muihin tehtäviin jää vähemmän aikaa. Säädösten noudattamisessa kuljetusketjun eri osapuolten vastuut korostuvat. Tehokas valvonta vähentää yritysten mahdollisuuksia hankkia kilpailuetua ajo- ja lepoaikoja koskevia säädöksiä rikkomalla.

Seuraavassa kuvassa on esitetty nykyisen ajo- ja lepoaikasäädöksen pääkohdat.

Ajo – ja lepoaika-asetus 11.4.2007
Vuorokautinen ajoaika 9 tuntia
Viikoittainen ajoaika 56 tuntia
Kahden viikon ajoaika 90 tuntia
Vuorokausilepo 11 tuntia
Viikkolepo 45 tuntia
4,5 tunnin ajon jälkeen 45 min tauko

Kuva 44 Nykyiset ajo- ja lepoaikasäädökset

Tässä selvityksessä toteutettuun kyselyyn vastanneet kuljettajat ja yritykset eivät näe ajo- ja lepoaikasäädöksillä ja niiden valvonnalla olevan vaikutusta liikenneturvallisuuteen tai liikennevahinkojen määrään. Taloudelliseen ajotapaan säädöksillä ja niiden valvonnalla arvioitiin olevan heikentävä vaikutus. Lisäksi säädösten mukaisen sallitun ajoajan loppumisen arvioitiin lisäävän kuljetustehtävän jälkeen tapahtuvia ylimääräisiä järjestelyjä. Säädösten katsottiin myös vähentävän kuljettajan ammatin houkuttelevuutta sekä lisäävän pysäköinti- tauko- ja lepoaikkojen tarvetta.

Kuljettajien ja yritysten mielipiteet ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutuksista kuljettajien työssä jaksamiseen sekä vapaa-ajan ja kodissa olon määrään hajaantuivat. Lähes puolet kuljettajista näki, että vaikutuksia ei ole. Yritykset näkivät kielteisiä vaikutuksia kuljettajia enemmän.

Yritykset arvioivat ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan vähentävän kuljetustensa tehokkuutta ja täsmällisyyttä, lisäävän henkilöstö- ja kuljetuskustannuksia sekä työvoiman tarvetta. Lisäksi yritykset arvioivat säädösten ja niiden valvonnan heikentävän liiketoimintansa kannattavuutta, suomalaisten yritysten kilpailukykyä

sekä lisäävän ulkomaalaisten tiekuljetusyritysten hoitamien kuljetusten määrää. Yritykset arvioivat säädösten ja niiden noudattamisen lisäävän ammattikuljettajien perus- ja jatkokoulutuksen määrää.

Kuljettajat tuntevat mielestään ajo- ja lepoaikasäädökset ja pystyvät noudattamaan niitä melko hyvin. Kuljetusasiakkaiden arvioitiin tuntevan säädökset melko huonosti. Kyselyn vastausten perusteella kuljettajat osaavat käyttää ajopiirturia melko hyvin. Lähes puolet vastanneista kuljettajista koki ajo- ja lepoaikasäädökset positiivisena työhön liittyvänä asiana. Yli puolet kuljettajista kuitenkin koki ajo- ja lepoaikasäädösten ja niiden valvonnan lisäävän kiirettä ja stressiä työssä ja vähentävän mahdollisuutta valita ruokapaikka.

Kuljettajien ja yritysten näkemykset ajo- ja lepoaikojen lisäjoustoista olivat hyvin samansuuntaisia. Nykyisten vuorokautisten sekä viikoittaisten lepoaikojen koetaan olevan riittävän pitkiä, mutta sekä kuljettajat että yritykset kokevat vuorokautisiin ajo- ja lepoaikoihin liittyvän nykyisen jouston riittämättömänä ja liian kankeana (nykyiset pakolliset tauot, kahdesti viikossa sallittu tunnin ajoajan pidennys). Myös kahden peräkkäisen viikon ajoajan joustoa pidettiin riittämättömänä. Joustoa tulisi olla enemmän ja sitä tulisi saada käyttää vapaammin.

Sekä kuljettajat että yritykset katsoivat vuorokautisen ajoajan ja taukojen lisäjoustoilla olevan useita myönteisiä vaikutuksia. Kuljettajien mielestä ne lisäisivät taloudellista ajotapaa, edistäisivät kuljetuksen aikataulussa pysymistä sekä vähentäisivät kiirettä ja stressiä. Yritykset arvioivat, että ajonopeudet vähenisivät, kuljetusten täsmällisyys lisääntyisi, kuljetuskustannukset alenisivat sekä kuljetusjärjestelmän resurssien käyttö ja ajojärjestelyjen tehokkuus paranisivat. Liikennevahinkojen määrään ei vuorokautisten joustojen lisäämisellä katsottu olevan vaikutusta (yritykset ja kuljettajat); eikä myöskään työvoiman saatavuuteen tai tarpeeseen (yritykset).

Kuljettajat joutuvat ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamista valvovien viranomaisten tienvarsitarkastuksiin keskimäärin alle kaksi kertaa vuodessa. Kuljetusyrityksissä valvontaa suorittava viranomainen on tehnyt tarkistuksia vielä harvemmin, keskimäärin alle kaksi kertaa viidessä vuodessa. Lähes puolet yrityksistä valvoo itse omia kuljettajia vähintään kerran viikossa. Sekä kuljettajat että yritykset kokevat viranomaisvalvonnan määrän sopivana ja valvovia viranomaisia pidetään asiantuntevina. Yrityksistä 119 (21 % kaikista yrityksistä) oli saanut yhden tai useampia työsuojeluviranomaisen antamia toimintaohjeita tai poliisin määräämiä rangaistuksia ajo- ja lepoaikasäädösten rikkomisesta viimeisen viiden vuoden aikana. Kuljettajista 787:lle (39 % kaikista kuljettajista) oli määrätty yksi tai useampia seuraamuksia ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamatta jättämisestä viimeisen kolmen vuoden aikana. Kuljettajien yleisimmät ajo- ja lepoaikasäädösten rikkeet olivat ajoajan ylittäminen, liian lyhyt vuorokausilepo ja taukojen noudattamatta jättäminen.

Vuorokautisten ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamista vaikeuttavat kuljetusten aikataulupaineet, lastaukseen tai purkuun liittyvät viivästykset ja ongelmat, työnjohdon tai asiakkaiden vaatimukset, tien huono kunto, talvihoidon puutteet sekä pysäköinti-, tauko- ja lepoaikkojen vähäisyys.

Verrattuna aiempiin selvityksiin tämän selvityksen tulokset ovat pääosin samansuuntaisia, mutta joitakin eroavaisuuksiakin on havaittavissa. Ajo- ja lepoaikasäädöksillä ei esimerkiksi todettu tämän selvityksen kyselyissä olevan vaikutuksia kuljettajan huoltotoimenpiteisiin käyttämään aikaan toisin kuin aiemmissa selvityksissä. Lisäksi voidaan päätellä ajo- ja lepoaikasäädösten tuntemisen, mahdollisuuden nii-

den noudattamiseen ja niiden noudattamisen lisääntyneen verrattuna aiempiin selvi-
tyksiin.



Kuva 45 Yhteenveto ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutuksista perustuen kuljetusalan yrityksille ja ammattikuljettajille tehtyihin internetkyselyihin.

6 Lähdeluettelo

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) – Julistus, Virallinen lehti nro L 102, 11/04/2006 s. 0001 - 0014

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä, HE 179/2012 vp

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi tieliikennelain ja ajoneuvolain 89 §:n muuttamisesta

Komission asetus (EU) N:o 1266/2009, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 mukauttamisesta tekniikan kehitykseen kymmenennen kerran

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3820/85, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta

Neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen valvontalaitteista

Salanne I ja Tikkanen M: LOGHO 2: Logistiikkajärjestelmä, tiekuljetusten turvallisuus ja alan kehittyminen, Ajoneuvohallintokeskus, Helsinki 2009

Salanne I ja Rantala J: Logistiikkajärjestelmä, tiekuljetusten turvallisuus ja alan kehittyminen, Logistiikkajärjestelmän vaikutukset tiekuljetusten toimintamalleihin, liikenneturvallisuuteen ja alan houkuttelevuuteen sekä kehittymiseen, Ajoneuvohallintokeskus, Helsinki 2008

Tieliikennelaki 3.4.1981/267

Työsuojeluhallinto, Autonkuljettajan ajo- ja lepoajat, Työsuojeluoppaita ja – ohjeita 27, Tampere 2010

Työterveyslaitos, Työturvallisuusosasto, Raskaan liikenteen taukopaikat – nykytilanne ja kehittämistarpeet, Helsinki 2002

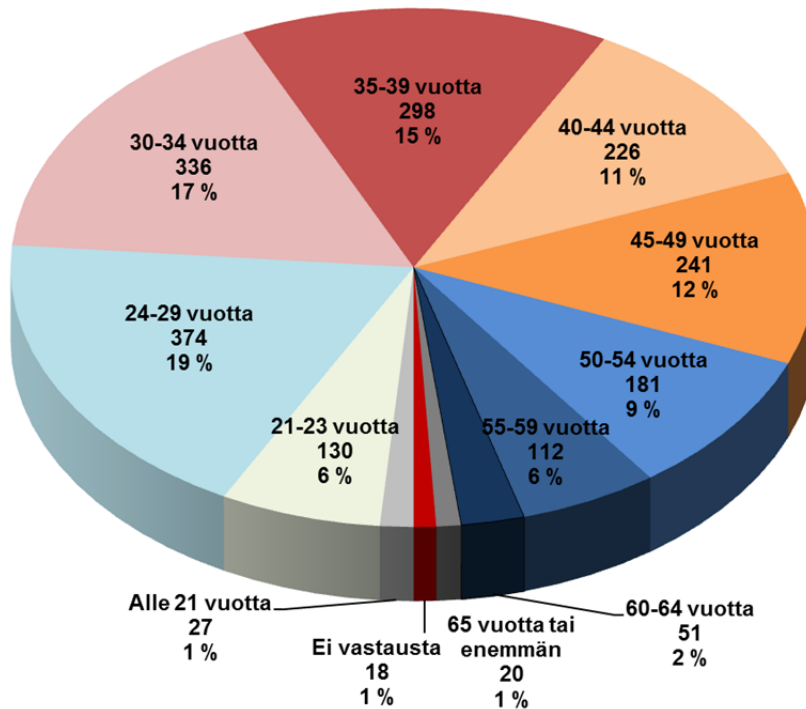
Aluehallintovirasto, Työsuojeluhallinto. Autonkuljettajan ajo- ja lepoajat. Työsuojeluoppaita ja ohjeita 27, Tampere 2013

Työaikalaki

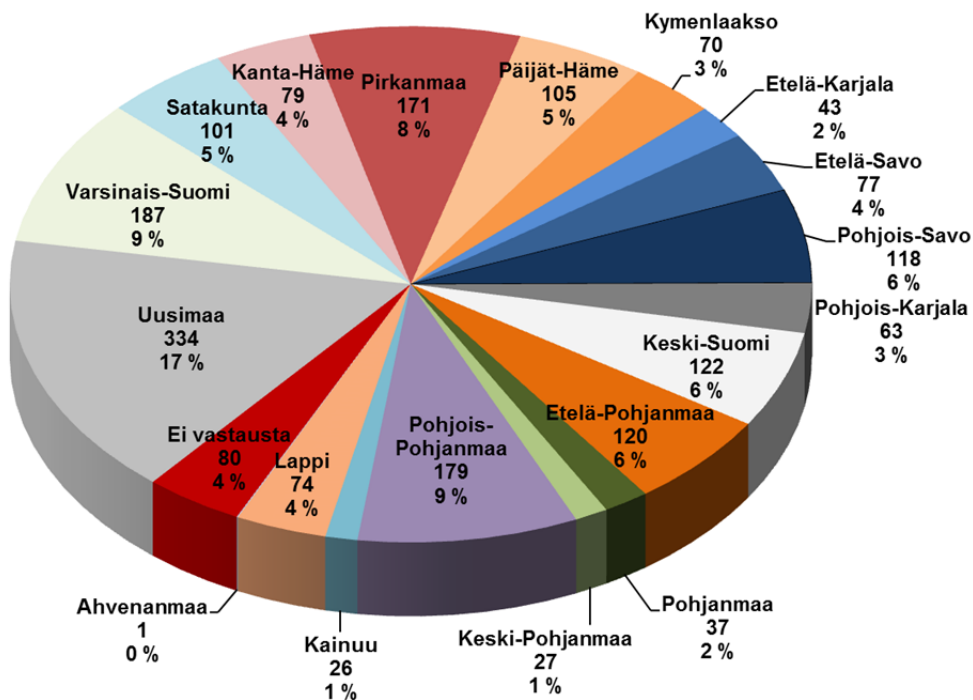
Liitteet

Liite 1. Tavaraliikenteen ammattikuljettajille suunnatun kyselyn vastaajien taustatiedot

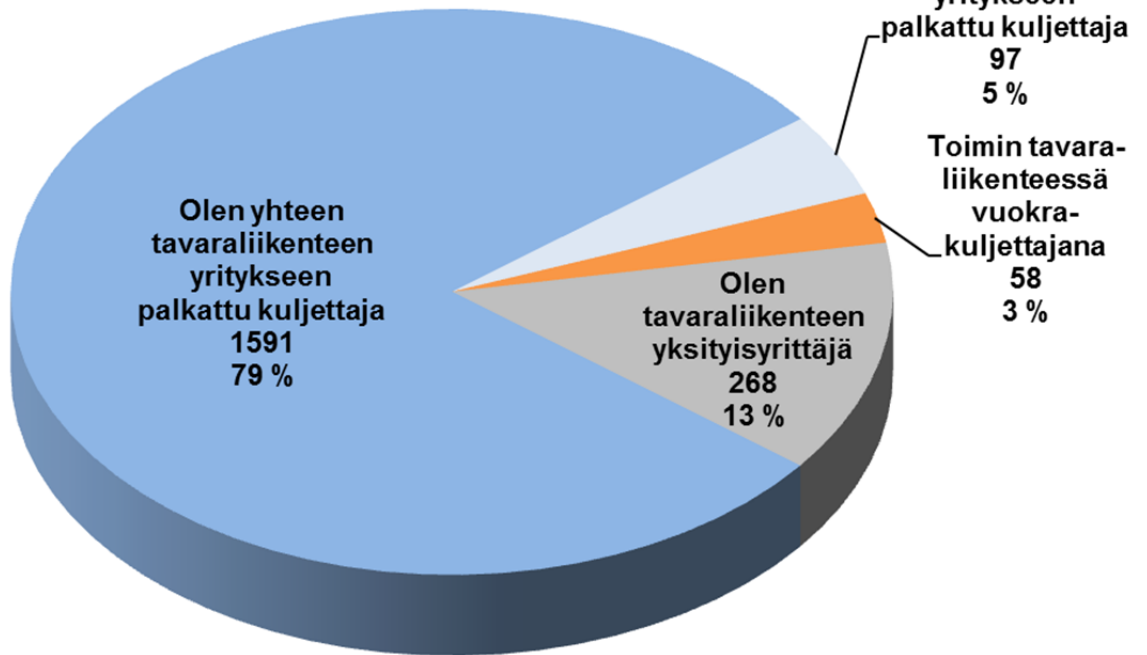
Vastaajien ikäjakauma



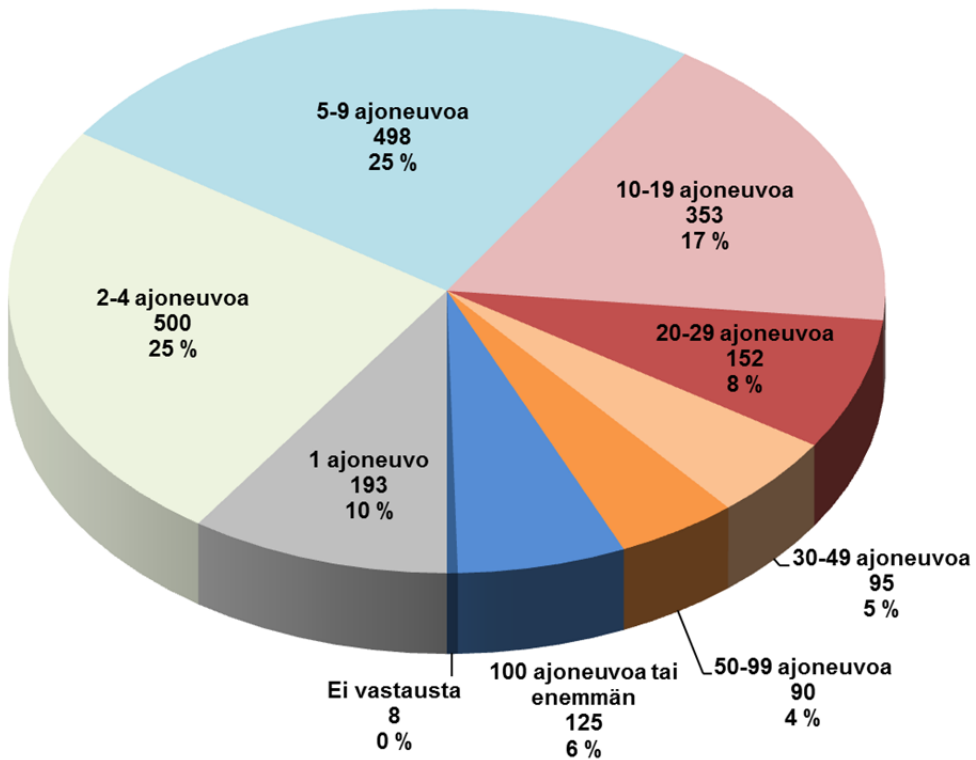
Vastaajien asuinmaakunnat



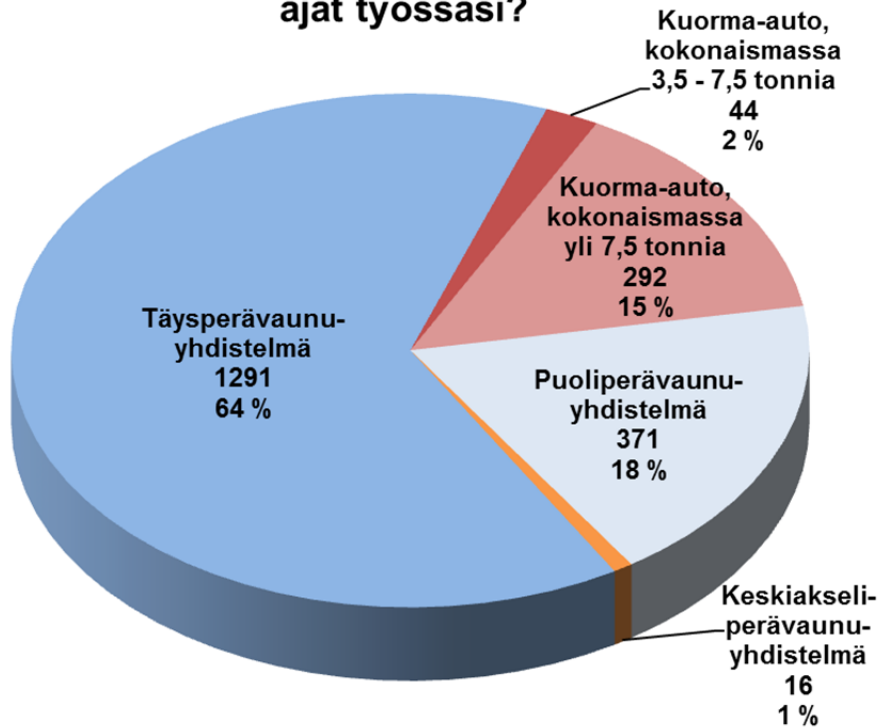
Mikä seuraavista kuvaa parhaiten tavaraliikenteessä työskentelyäsi?



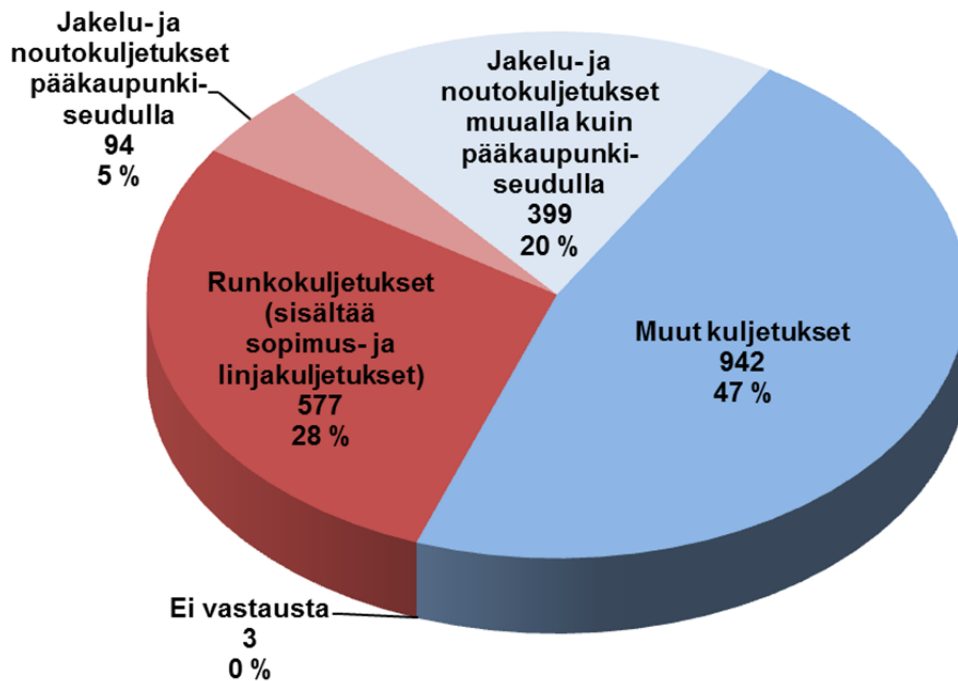
Kuinka paljon yrityksessä, jossa työskentelet, on kuljetuskalustoa?



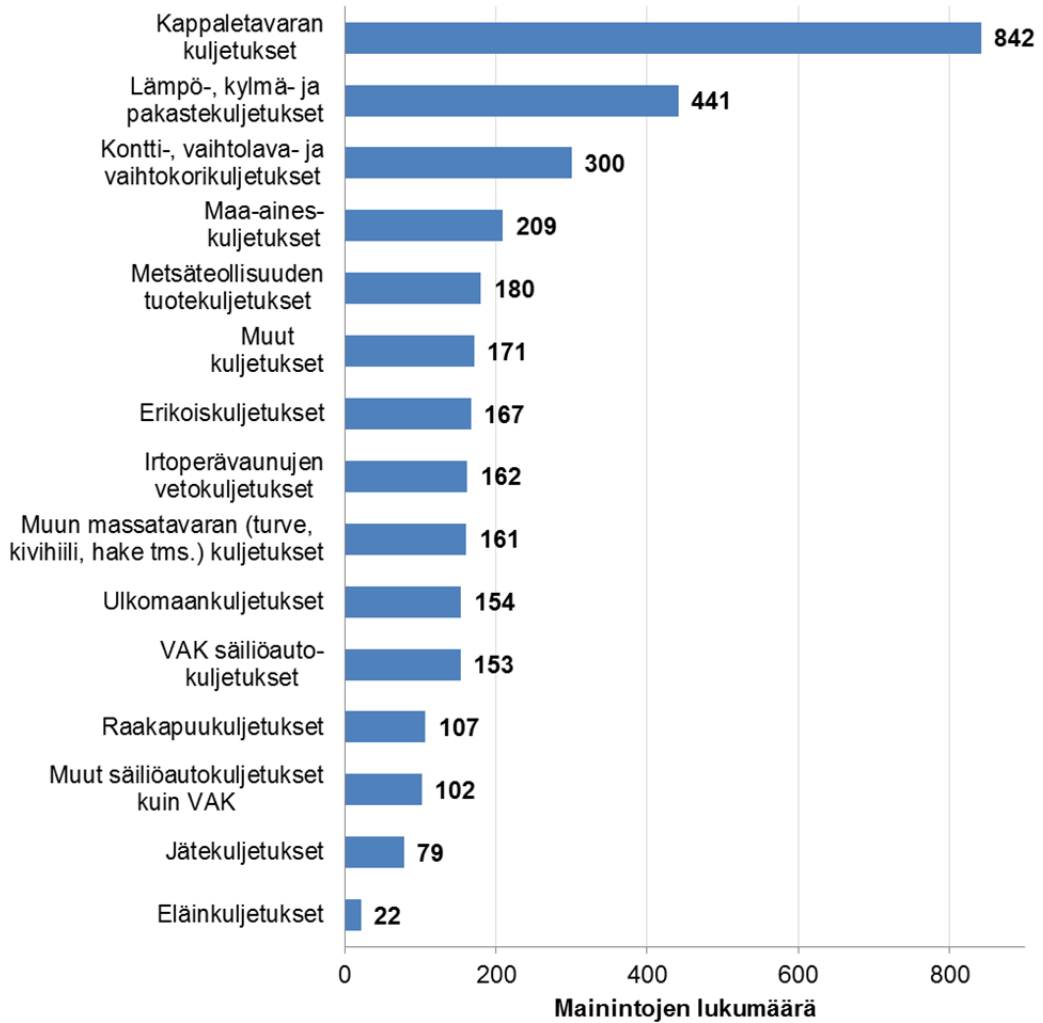
Millaisella ajoneuvolla pääsääntöisesti ajat työssäsi?



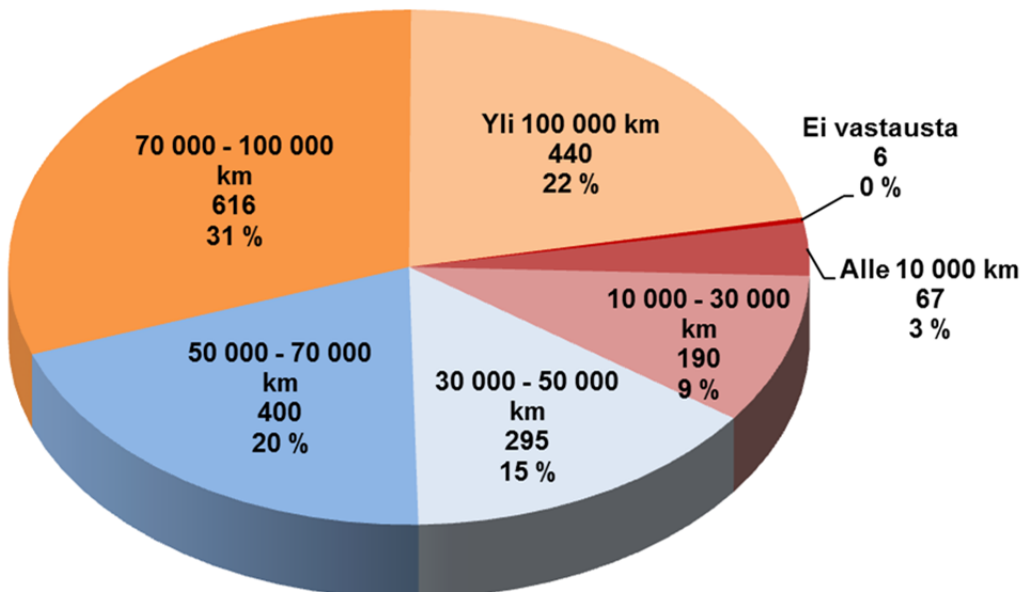
Missä kuljetuksissa toimit pääsääntöisesti kuljettajana tällä hetkellä?



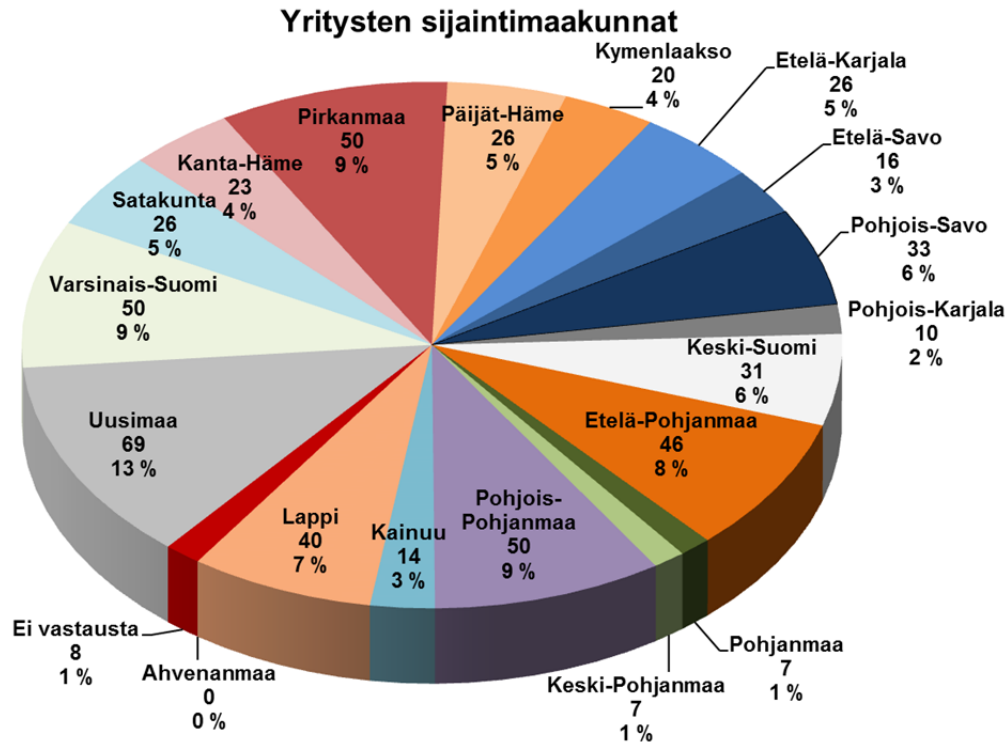
Millä kuljetussuoritealoilla toimit pääsääntöisesti kuljettajana tällä hetkellä?



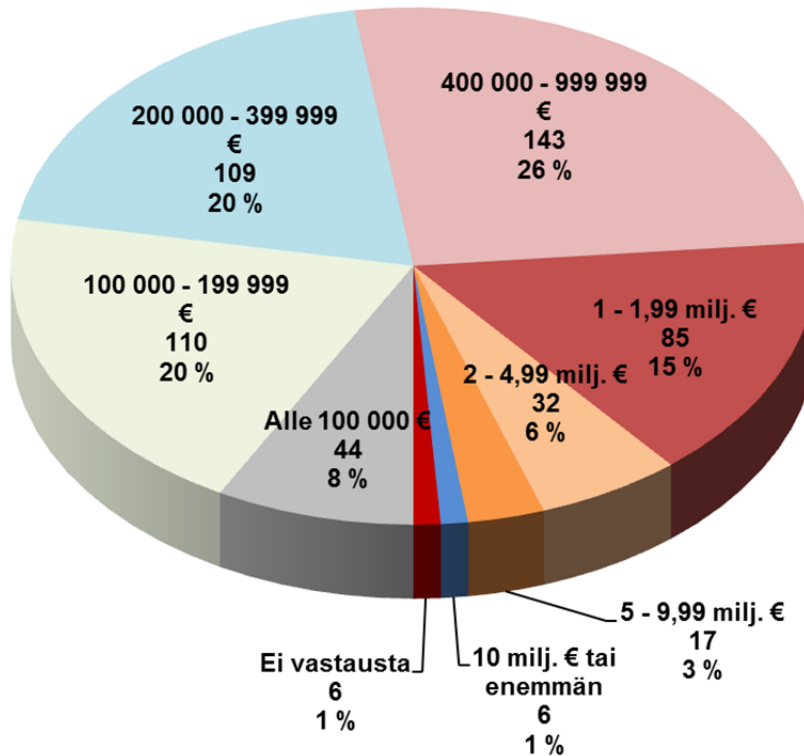
Kuinka paljon olet ajanut yhteensä viimeisen vuoden aikana työajoa?



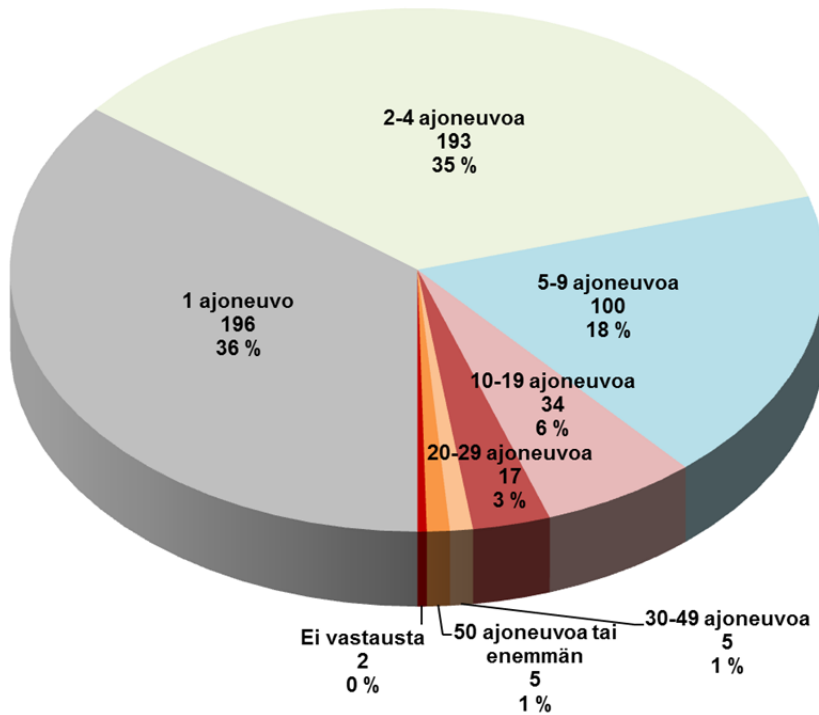
Liite 2. Tavaraliikenteen kuljetusyriityksille suunnatun kyselyn vastaajien taustatiedot



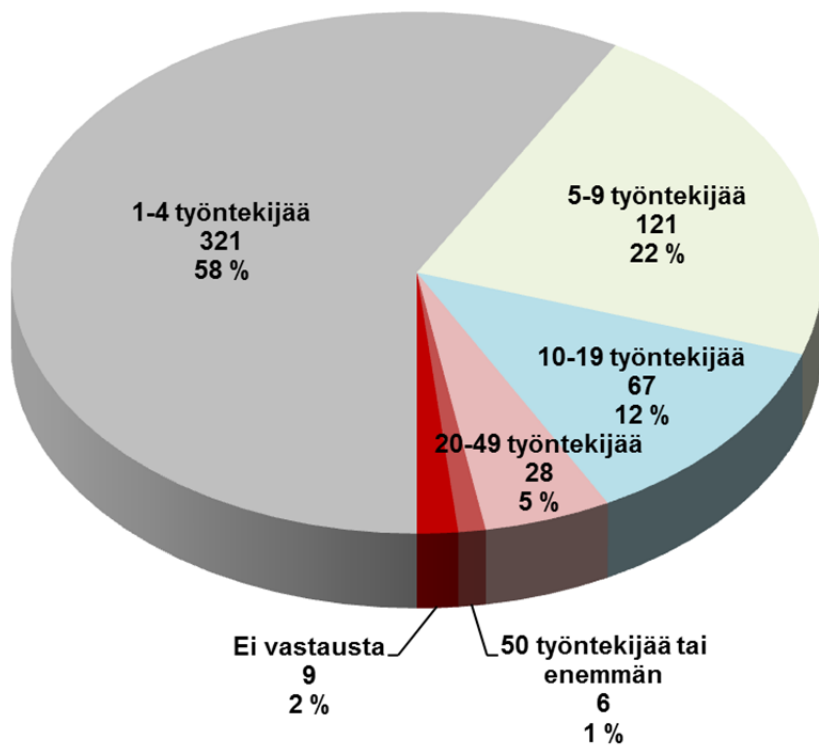
Mikä oli yrityksenne Suomen toimintojen liikevaihto vuonna 2012?



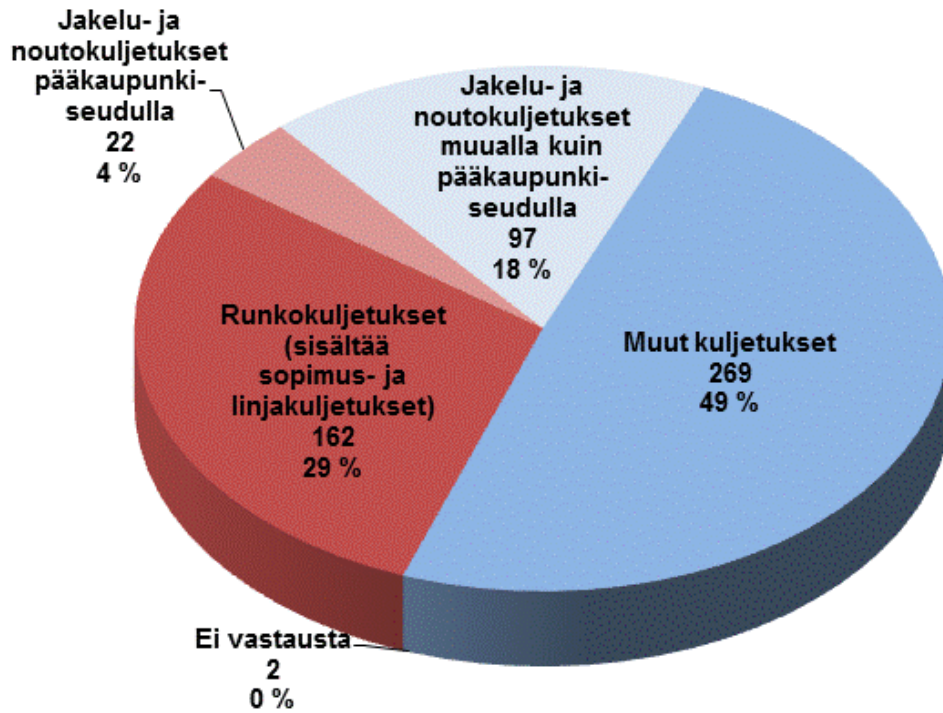
**Mikä oli yrityksenne Suomen toimintojen
kuljetuskaluston lukumäärä vuonna 2012?**



**Mikä oli yrityksenne työntekijöiden lukumäärä
Suomessa vuonna 2012?**



Missä kuljetusyrityksenne eniten operoi?



Mitkä ovat yrityksenne keskeisimmät kuljetussuoritealat Suomessa?

