21.9.2017

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

LiV@eduskunta.fi

U 41/2017 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (maantieliikenteen ajo- ja lepoaikojen valvontadirektiivin muuttaminen ja kuljettajien lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevien sääntöjen vahvistaminen)

Etelä-Suomen aluehallintoviraston työsuojelun vastuualue (myöh. työsuojeluviranomainen) toteaa, että ehdotetut muutokset muuttaisivat merkittävästi työsuojeluviranomaisen toteuttamaa valvontaa heikompaan suuntaan kuljetusalalla. Työsuojeluviranomainen ei kannata ehdotettuja muutoksia, koska muutokset voimaan tullessaan tulisivat heikentämään ja hankaloittamaan työsuojelun valvontaa merkittäväksi.

Työsuojeluviranomaiselle kuuluvien valvontatehtävät erityisesti työaikojen noudattamisen, lähetettyjen työntekijöiden työsuhteiden vähimmäisehtojen ja työaikojen osalta vaikeutuisivat merkittävästi ja osin jopa niin, ettei valvontaa edes pystyttäisi toteuttamaan. Lisäksi ehdotus rajaisi valvonnan menetelmät niin, ettei näiltä osin työsuojelunvalvontaa voitaisi kehittää.

Työaikojen valvonta

Ehdotuksen mukaan maantieliikenteen työaikadirektiiviä valvottaisiin mm. ajo- ja lepoaika ja ajopiirturitarkastusten yhteydessä tienvarsitarkastuksina. Työsuojeluviranomainen ei suorita työaikavalvontaa tienpäällä lainkaan. Tienvarsitarkastuksia suorittavat poliisi, tulli ja rajavartiolaitos. Työsuojeluviranomainen ei näe tarkoituksenmukaisena, että työaikojen valvontaa laajennettaisiin useille eri viranomaisille valvonnan yhdenmukaisuuden turvaamiseksi. Siten työaikavalvonta ei sovellu ehdotetussa muodossa tienpäällä tehtävinä tarkastuksina. Myöskään tienpäällä tehtävissä tarkastuksissa ei käytettävissä työ- tai palkkakirjanpitoa, joista voisi edes arvioida noudatetaanko työaikoja. Työaikavalvontaa on mahdollista tehdä tuloksellisesti vain yritystarkastusten yhteydessä. Jos työaikavalvontaa on toteutettava sama määrä kuin ajo- ja lepoaikasäännösten valvontaa, tarkoittaisi se myös sitä, että työsuojeluviranomainen joutuisi valvomaan työaikaa suhteessa huomattavasti enemmän.

Jäsenmaat valvovat nykyisin ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirturitietoja sovittuja tarkastusmääriä noudattaen. Osa tarkastusmääristä tulee työsuojeluviranomaisen tehtäväksi. Jos työaikadirektiivin valvontaa tehdään vastaava määrä kuin ajo- ja lepoaikavalvontaakin, tarkoittaisi se sitä, että työsuojeluviranomaisen olisi tehtävä yksin sovittu tarkastusmäärä. Tämä tarkoittaisi sitä, ettei työsuojeluviranomainen voisi tehdä kuljetusalalla muuta valvontaa nykyisillä resursseilla. Tämä saattaisi olla jopa kansainvälisen työjärjestön ILO:n sopimusten vastaista, joihin Suomi on sitoutunut.

Lähetetyt työntekijät

Lähetettyjen työntekijöiden työsuhteiden vähimmäisehtojen valvonta vaikeutuu tai muuttuu jopa mahdottomaksi, jos ehdotus nykymuodossaan tulisi voimaan. Ehdotuksen mukaan lähettämisestä ei tarvitsisi tehdä ilmoitusta kuin puolivuosittain eikä lähetetyillä työntekijöillä olisi lainkaan edustajaa. Myöskin ilmoituksen sisältö olisi puutteellinen kuljetuspalvelun tilaajatietojen osalta. Nämä tarkoittaisivat sitä, ettei valvontaa voitaisi kohdentaa edes teoreettisesti eikä valvontaa varten tarpeellisia tietoja voisi käytännössä saada lainkaan. Erityisesti tämä näkyisi 3. valtioiden kuljetusyritysten valvonnassa. He eivät ole edes IMI-tietojenvaihtojärjestelmässä mukana, jonka avulla olisi mahdollista saada valvontaa varten tarpeellisia tietoja kuten muistakin jäsenmaista.

Työsuojeluvalvonnan keinot

Ehdotuksessa on määritelty valvonnan keinot tyhjentävästi. Tämä tarkoittaisi ehdotuksen voimaan tullessa sitä, ettei työsuojeluviranomainen voisi kehittää valvontamenetelmiä sellaisiksi, jotka olisivat tarkoituksenmukaisia ja tehokkaita. Esimerkiksi työelämän muutoksia ei voitaisi ottaa huomioon valvontamenetelmiä valittaessa ja kehitettäessä.

Työsuojeluviranomaisen valvontakeinot lähetettyjen työntekijöiden osalta olisivat selkeästi rajoitetummat kuljetusalan valvonnassa kuin muiden toimialojen valvonnassa, jos sovellettavaksi tulisivat vain ne valvontakeinot, joita ehdotuksessa esitetään. Tämä ei ole työsuojeluviranomaisen näkemyksen mukaan tarkoituksenmukaista. Lähetettyjen työntekijöiden valvonta kuljetusalalla on jo käytettävissä olevilla keinoilla muita toimialoja haastavampaa ja olisi jatkossa vieläkin haastavampaa, ellei peräti mahdotonta.

Aiemmin todetun ilmoitusvelvollisuuden ja ilmoituksen sisällöllisten puutteiden vuoksi työsuojeluviranomainen ei voisi myöskään kohdentaa tilaajavastuulain valvontaa kuljetusalalle tehokkaasti.

Johtaja Kaarina Myyri-Partanen

Ylitarkastaja Harri Patrikainen