Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

Eduskunta
Työelämä- ja tasa-arvovaliokunta
TyV@eduskunta.fi

Lausunto
26.9.2017

Liite
TEM/2267/00.01.02/2016

Viite
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)

Työ- ja elinkeinoministeriön kannalta päähuomiot komission maantieliikennettä koskevasta paketista liittyvät lähetettyjen työntekijöiden työehtojen sääntelyyn ja tämän sääntelyn ulottamiseen myös maantieliikenteen alalla kansainvälisiin kuljetuksiin sekä työehtojen valvontaan. Työehtojen valvonta kuluu käytännön tasolla sosiaali- ja terveysministeriön toimialalle ja aluehallintoviranomaisten valvottavaksi (työsuojelun vastuualue).

*Lähetettyjen työntekijöiden työehtojen (palkka ja vuosiloma) soveltaminen kansainväliseen kuljetustoimintaan – valvontadirektiivin muutos*

Työntekijöiden lähettämisestä annetulla lailla (447/2016) on pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY (ns. lähetettyjen työntekijöiden direktiivi), joka säätää rajat yli tapatuvan palvelun tarjonnan puitteissa lähetettävien työntekijöiden vähimmäistyöehdoista (kuten palkat, työajat, vähimmäislepo ja enimmäistyöajat). Laki koskee alihankintaa, yritysryhmän sisäisiä siirtoja ja työvoiman vuokraustilanteita. Lähetettyjen työntekijöiden direktiiviä ja kansallista lakia lähetetyistä työntekijöistä ei ole sovellettu käytännössä kansainvälisiin kuljetuksiin, koska työnteko ei tapahdu Suomessa ja lähettämisen kriteerit eivät käytännössä täyty siten kuin direktiivi 96/71/EY edellyttää.

Komission liikennepaketin ehdotukset kuljetusalan osalta on erityissääntelyä suhteessa lähetettyjen työntekijöiden direktiiviin. Lähetettyjen työntekijöiden sääntelyn kannalta komission ehdotuksen lähtökohdat esitetyssä muodossa ovat ongelmattomia, koska direktiiviin 96/71/EY soveltamisalaan ei esitetä muutosta.

Sen sijaan komissio esittää liikennepuolen sääntelyssä ns. valvontadirektiivin 2006/22/EY liitteen muuttamista siten, että **kansainväliseen kuljetustoimintaan alihankintatilanteissa sovellettaisiin tietyn aikarajan jälkeen (neljäntenä päivänä Suomessa työskentelyn aloittamisesta) lähetettyjen työntekijöiden direktiivin 96/71 EY vaatimuksia palkasta mukaan lukien ylityökorvaukset ja vuosilomaoikeus yhden kalenterikuukauden ajanjaksolla**. Mikäli kuljettaja työskentelisi vastaanottavassa maassa vähemmän kuin neljä päivää eikä työskentely kestäisi näinä päivinä yli kuutta tuntia, ei lähetettyjen sääntelyä näistä asioista saisi soveltaa.

Ehdotettua neljän päivän aikarajaa ei esitetä sovellettavaksi kabotaasitoimintaan, ja siten se säilyisi lähetettyjen direktiivin soveltamisalassa nykytilaa vastaavasti.

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää perusteltuna ratkaisuna jättää kabotaasitoimintaan ehdotetun neljän päivän säännön soveltamisen ulkopuolelle ja nykytilan säilyttämistä asiassa. Lisäksi ehdotettu soveltamisalan laajennus on sääntelyteknisesti ongelmaton suhteessa lähetettyjen sääntelyyn.

Keskeisin ongelma lähetettyjen työntekijöiden työehtojen laajentamisessa liittyy ehdotettuun aikarajaan. Milloin lähetettyjen työntekijöiden sääntely palkoista ja vuosilomista tulisi soveltavaksi alihankintatilanteissa kansainvälisiin kuljetuksiin, jotta voitaisiin ratkaista nykyiset ongelman ja epäselvyydet sovellettavien työehtojen suhteen. Ehdotuksen vaikutusten arviointi tältä osin on vielä kesken ja jäsenmaiden kannat ovat jakautuneet.

*Lähetettyjen työntekijöiden valvontakeinot – valvontadirektiivin muutos*

Työntekijöiden lähettämisestä annetulla lailla on pantu täytäntöön myös ns. Euroopan parlamentin ja neuvoston lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivi 2014/67/EU, jossa säädetään myös sallituista valvontakeinoista ja hallinnollisista vaatimuksista, joita ulkomaisille palveluntarjoajille voidaan asettaa. Täytäntöönpanodirektiivin tarkoituksena on estää väärinkäytöksiä lähetettyjen työntekijöiden direktiivin soveltamisessa. Väärinkäytöksiä on pyritty estämään parantamalla työntekijöiden lähettämisen käsitteeseen liittyvää täytäntöönpanoa ja valvontaa sekä ottamalla käyttöön unionin tasolla yhdenmukaisempia perusteita, jotka helpottavat lähettämisen yhteistä tulkintaa. Täytäntöönpanodirektiivissä säädetään aidon lähettämisen tunnistamisesta, tiedonsaannin parantamisesta, hallinnollisesta yhteistyöstä, sallituista valvontatoimenpiteistä, täytäntöönpanon valvonnasta ja taloudellisten hallinnollisten seuraamusten ja sakkojen valtioiden rajat ylittävästä täytäntöönpanosta.

Liikennepaketin ehdotus valvontadirektiivin osalta olisi erityissääntelyä suhteessa lähetettyjä työntekijöitä koskevaan sääntelyyn ja siten kuljetusalalle tulisi esityksen mukaan sovellettavaksi vain ne valvontakeinot, joita ehdotuksessa nyt säädettäisiin.

Lähetettyjen työntekijöiden täytäntöönpanodirektiivissä on kuitenkin huomioitu myös mahdollisuus ottaa käyttöön kansallisesti uusia valvontakeinoja, jos tilanne muuttuu. Työsuojeluvalvonnassa haasteet liittyvät erityisesti ehdotuksessa mainittuihin rajoitettuihin valvontakeinoihin ja niiden suhde siihen, mitä on säädetty EU:n tasolla ns. täytäntöönpanodirektiivin 9 artiklassa ja tämän johdosta myös kansallisessa lainsäädännössä. Lähetettyjä työntekijöitä koskevassa laissa on kansalliset säännökset valvonnasta, edustajasta, asiakirjojen vaatimisesta ja ennakkoilmoituksesta. Valvontakeinoja koskevat ehdotukset vaativat vielä jatkotyötä sen suhteen, miten huomioidaan tulevaisuuden kehitys ja muut mahdolliset kehittämistarpeet kansallisessa valvonnassa.

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää tärkeänä sitä, että valvontakeinoissa huomioitaisiin mahdolliset tarpeet kehittää valvontakeinoja tulevaisuudessa.

*Maantieliikenteessä työaikojen valvontaa – valvontadirektiivin muutos*

Maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY on Suomessa täytäntöönpantu työaikalailla (605/1996), kuljetusalan yleissitovilla työehtosopimuksilla ja lailla yrittäjäkuljettajien työajasta tieliikenteessä

(349/2013). Maantieliikenteen työaikadirektiivin (2002/15/EY) soveltamisala on sama kuin ajo- ja lepoaika-asetuksen. Ajo- ja lepoaikasääntely ja työaikasääntely muodostavat osittain päällekkäisen ja toisiaan täydentävän kokonaisuuden, jota on tarkasteltava yhdessä.

Direktiivin 2006/22/EY artiklaan 2 on ehdotettu lisättäväksi myös direktiivin 2002/15/EY valvonta. Kokonaistyöajan valvonta ei kuitenkaan ole sama asia kuin ajo- ja lepoaikojen valvonta, jota voidaan tehdä ajopiirturivalvonnalla. Kokonaistyöajan valvonnan mahdollistaminen käytännössä on turvattava. Kokonaistyöajan valvontaa ei voida kokonaisuudessaan tehdä tien päällä.

Työ- ja elinkeinoministeriö tukee sosiaali- ja terveysministeriön näkemystä kokonaistyöajan valvonnasta.

*Lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivi ja sen käsittely*

Neuvostossa on parhaillaan neuvoteltavana lähetettyjen työntekijöiden muutosdirektiivi, jolla pyritään edistämään lähetettyjen työntekijöiden yhdenvertaista kohtelua paikallisten työntekijöiden kanssa ja siten yritysten tasavertaista kilpailuasemaa. Ehdotuksesta pyritään 23.10.2017 TSTK-neuvostossa saavuttamaan yleisnäkemys.

Tähän sääntelykokonaisuuteen liittyy olennaisesti liikennepaketti ja sosiaaliturva-asetuksen muutokset sekä pimeän työn torjuntaa koskevat asiat. Muutama jäsenmaa on linkittänyt yhteen toisaalta lähetettyjen muutosdirektiivin ja liikennepaketin sekä toisaalta lähetettyjen muutosdirektiivin ja sosiaaliturvan koordinaatioasetuksen muutoksen.

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää perusteltuna eri ehdotusten rinnakkaista käsittelyä ja edistämistä.

Päivi Kantanen
neuvotteleva virkamies

TIEDOKSI

TEM Kirjaamo
Tarja Kröger, TEM
Jan Hjelt,TEM
Seija Jalkanen, TEM
Liisa Heinonen, TEM
Pekka Timonen, TEM
Pasi Järvinen, TEM
Jari Gustafsson, TEM