Tiina Haapasalo, Ilari Kallio 27.9.2017

Eduskunnan työelämä- ja tasa-arvovaliokunnalle

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)

Komissio ehdottaa, että lähetettyjen työntekijöiden direktiivinperiaatteita sovellettaisiin tieliikenteessä. Tarkoitus on yhdenmukaistaa tieliikennemarkkinaa EU:ssa ja poistaa sosiaalisen polkumyynnin mahdollisuus.

Kabotaasiliikenteen osalta näin jo on komission aiemman tulkinnan mukaisesti. Eli kabotaasikuljetuksissa sovelletaan ensimmäisestä päivästä lähtien direktiivin 96/71/EY 3 artiklan 1 kohdan mukaan seuraavia kohdemaan ehtoja, jos ne (ovat kotimaan ehtoja parempia ja) perustuvat lakiin tai yleissitovaan työehtosopimukseen:

a) enimmäistyöajat ja vähimmäislepoajat
b) palkallisten vuosilomien vähimmäiskesto
c) vähimmäispalkat, myös ylityökorvaukset; tätä alakohtaa ei sovelleta täydentäviin työeläkejärjestelmiin
d) erityisesti tilapäistä työvoimaa välittävien yritysten käyttöön asettamia työntekijöitä koskevat ehdot
e) työturvallisuus, työterveys ja työhygienia
f) raskaana olevien naisten ja äskettäin synnyttäneiden naisten sekä lasten ja nuorten työehtoihin ja -oloihin sovellettavat suojatoimenpiteet
g) miesten ja naisten tasa-arvoinen kohtelu sekä muut syrjintäkieltoa koskevat säännökset.

Komission uuden esityksen mukaan em. listan kohtia b) ja c) eli vuosiloma- ja vähimmäispalkkasääntöjä ei sovellettaisi kansainvälisissä kuljetuksissa kuskeihin, jotka ovat kohdemaassa alle 3 pv/kk. Käänteisesti: muita sääntöjä ml. enimmäistyöajat tulisi soveltaa aina. Kabotaasista komissio toteaa erikseen, että sen kestosta riippumatta noudatetaan kohdemaan sääntöjä myös vuosiloman ja vähimmäispalkan osalta.

Ehdotus tarkoittaisi sitä, että kansainvälisissä kuljetuksissa toimittaisiin em. direktiivin mukaan aina kun kuljettaja on kolme päivää kuukaudessa toisessa maassa. Päiväksi laskettaisiin yli kuuden tunnin työskentelyjakso, ja tauko-, lepo- ja odotusajat rinnastetaan työskentelyyn. Kun päiviä kertyy kolme tai enemmän, on siltä osin palkka maksettava ao. maan kansallisten sopimusten mukaisesti. Yhdelle kuljettajalle voisi

siten kertyä kuukaudessa palkkaa useamman maan palkka- ym. tasojen mukaisesti.

Kuljettajan tulisi merkata ajopiirturiin rajan ylitykset. Myöhemmin tätä voitaisiin hoitaa paikannuksella kehittyneissä digitaalisissa ajopiirtureissa. Toistaiseksi noin 40 % EU:ssa käytössä olevista ajoneuvoissa ei ole edes digitaalista ajopiirturia.

Lähettävän yrityksen tulisi tehdä ilmoitus kuljettajan lähettämisestä kohdemaahan.

Komission ehdotus olisi iso muutos kuljetusalalle. Vaikuttaa siltä, ettei ehdotuksen käytännön toimivuutta ole mietitty. Yritysten hallintokustannukset kasvaisivat epäsuhtaisesti, mikä heijastuisi asiakasyritysten kustannuksiin ja tuotteiden ja palvelujen hintoihin.

Lainsäädäntö saattaisi asettaa isot ja pienet yritykset erilaiseen asemaan. Isommissa kuljetusyrityksissä voitaisiin kuskeja kierrättää eri maihin suuntautuvien ajojen välillä, jotta 3 pv/kk kynnys ei ylity, mutta pienemmissä tätä mahdollisuutta ei ole. Lisäksi on kyseenalaista, kuinka viranomaisvalvonta saataisiin järjestettyä tehokkaasti.

Laillisuuden valvonta ulottuisi myös tilaajan vastuulle ja em. hankaluudet lisäisivät myös tilaajan hallinnollista taakkaa. Lähtökohtaisesti olisi hyvä, jos kaikkialla EU:ssa olisi samanlainen tilaajanvastuuta koskeva lainsäädäntö. Tärkeää on kuitenkin varmistaa se, että samalla kun EU direktiivillä asetetaan yhteiset kriteerit selvitysvelvollisuudelle, rajataan pois mahdolliset kansalliset lisävelvollisuudet. Tärkeää on myös se, että tilaajalla on helpot, selkeät ja mahdollisimman vähän byrokratiaa aiheuttavat keinot huolehtia omasta selvitysvelvollisuudestaan.