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

LAUSUNTO KOSKIEN VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄÄ EDUSKUNNALLE U 41/2017 vp

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry haluavat kunnioittavasti esittää yhteisenä asiantuntijalausuntonaan valtioneuvoston kirjelmän U 41/2017 vp osalta seuraavaa:

Valtioneuvoston kirjelmä U 41/2017 vp koskee Euroopan komission 31.5.2017 julkaiseman ns. Liikkuvuuspaketin ajo- ja lepoaikojen valvontadirektiivin 2006/22/EY muuttamista sekä erityisten työntekijöiden lähettämistä koskevien säännösten laatimista kuljettajille poiketen yleisistä työntekijöiden lähettämistä koskevista direktiiveistä 96/71/EY ja 2014/67/EU.

1. Valvontadirektiivi 2006/22/EY

Komission ehdotuksessa laajennetaan viranomaisten valvontavelvollisuutta ja vähimmäisvalvontamääriä ajo- ja lepoaikasetuksen 561/2006/EY ja ajopiirturiasetuksen 165/2014/EU säännöksistä koskemaan myös työaikadirektiivin 2002/15/EY työntekijä- ja yrittäjäkuljettajia koskevia työaikoja. Lähtökohtaisesti säännösten noudattamisen viranomaisvalvonnan lisääminen ja tehostaminen on hyvä asia.

Ongelmallista ehdotuksessa on, että työaikavalvontaa pitäisi hoitaa myös tienvarsitarkastuksissa. Tämä tarkoittaisi Suomen osalta muun muassa, että poliisin tulisi tarkastaa liikennevalvonnassaan myös yleissitovien kuljetusalan työehtosopimusten työaikamääräysten noudattamista. Tämä olisi viranomaisresurssit huomioiden mahdotonta ja aikaa vievänä aiheuttaisi kuljetustapahtumien katkeamista.

Suomessa kuljetusalan kuten muidenkin alojen työaikavalvonta suoritetaan työsuojeluviranomaisten toimesta yrityksissä tehtävissä tarkastuksissa. Työajan tarkastaminen on aikaa vievää ja erityistä osaamista vaativa tehtävä, jota ei voi laajentaa suoritettavaksi tienvarsitarkastuksissa.

2. Kuljettajia koskevat lähetettyjen työntekijöiden erityissäännökset

Komissio esittää kuljettajia koskevaa erityissääntelyä, jota sovellettaisiin yleisten lähetettyjä työntekijöitä koskevien direktiivien 96/71/EY ja 2014/67/EU asemesta. Ehdotus liittyy olennaisesti Liikkuvuuspaketin kabotaasin harjoittamista koskeviin säännöksiin. Suomessa yleiset lähetettyjä työntekijöitä koskevat säännökset on voimaansaatettu työntekijöiden lähettämisestä annetulla lailla 447/2016.

Lähetettyjä työntekijöitä koskevien yleisten säännösten noudattaminen tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien osalta on ollut viime vuosina EU:ssa erityisen keskustelun kohteena. Epäselvästä kokonaistilanteesta johtuen useat jäsenvaltiot ovat omilla toimenpiteillään ulottaneet kansallisen sosiaalilainsäädäntönsä koskemaan myös muista jäsenvaltioista alueelleen tulevia kuljetusyrityksiä.

Taustalla tässä kaikessa on sosiaalilainsäädännön, muun muassa vähimmäispalkkasäännösten, suuret erot jäsenvaltioiden välillä. Esimerkiksi Ranskan CNR:n (Le Comité National Routier) marraskuussa 2016 julkaiseman tutkimuksen mukaan jäsenvaltiokohtainen ero tavaraliikenteen kuljettajien palkoissa on yli nelinkertainen pelkästään Keski-Euroopassa (*http://www.cnr.fr/en/CNR-Publications/2016-social-synthesis-of-CNR-s-European-studies*). Tasapuolinen kilpailu ja työntekijöiden asema onkin turvattu kaikilla aloilla nimenomaan lähetettyjen työntekijöiden säännöksillä.

Kabotaasiliikenteeseen noudatetaan niin tavara- kuin henkilöliikenteessä nykyisin kaikkinensa yleisiä lähetettyjä työntekijöitä koskevia direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU ja Suomessa lakia 447/2016. Lähetettyjä työntekijöitä koskevia säännöksiä sovelletaan kabotaasiliikenteen lisäksi lähtökohtaisesti myös silloin, kun on kyse työntekijän lähettämisestä yritysryhmän sisäisenä siirtona tai vuokratyöntekijänä, sillä kyseisissä tilanteissa lähettämisen yleiset kriteerit yleensä täyttyvät. Jäsenvaltioiden välisenä kädenväännön kohteena ovat olleet etenkin alihankintana suoritetut kansainväliset kuljetukset ja transitoliikenne.

Ongelmalliseksi ja sekavaksi tilanteen tekee se, että komissio on ilmoittanut Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sen käsitellessä ehdotusta COM(2017)278, että ehdotetut uudet kuljetusalan lähetettyjen työntekijöiden erityissäännökset koskisivat sekä kaikenlaisia kabotaasikuljetuksia että kansainvälisiä kuljetuksia.

Kabotaasin osalta ehdotus merkitsisi nykytilaan nähden selkeää huononnusta, koska ehdotetut hallinnolliset vaatimukset ja valvontatoimenpiteet ovat nykyisiä eli yleisiä lähetettyjä työntekijöitä koskevia säännöksiä suppeampia. Ehdotetuista hallinnollisista vaatimuksista ja valvontatoimenpiteistä (2 artiklan 4 kohta) puuttuvat viranomaisvalvonnan toteuttamisen kannalta olennaiset, nykyisin Suomessakin voimassaolevat välineet: ennakkoilmoituksessa annettava tieto kuljetuksen tilaajasta (yksilöintitieto ja yhteystieto) ja velvollisuus pitää saatavilla työaikakirjanpito. Komission ehdotukseen on sisällytetty työaikatietoihin liittyen ainoastaan ”ajopiirturirekisterit” (2 artiklan 4c kohta), mutta ne eivät riitä, sillä ajopiirturin käyttövelvollisuus ei koske ajo- ja lepoaika-asetuksen 561/2006/EY soveltamisalan ulkopuolelle jääviä kuljetuksia, esimerkiksi pakettiautoja. Mikäli työaikakirjanpitotietoja ei tarvitsisi esittää eikä pitää saatavilla, työaikasäännösten ja sen myötä vähimmäispalkkasäännösten valvominen olisi mahdotonta.

Lähettämisen ennakkoilmoituksen voisi komission ehdotuksen mukaan tehdä pisimmillään kuuden kuukauden ajanjaksoksi ilman muutosten aiheuttamaa päivitysvelvollisuutta. Kuljetustilausten tekemisen lyhyen aikajänteen vuoksi pitkälle ajanjaksolle tehtävät ilmoitukset eivät pitäisi todellisuudessa paikkaansa eikä niitä voitaisi käytännössä hyödyntää valvonnassa.

Lähettämisen erityissääntelyn nimenomainen ulottaminen koskemaan kansainvälisiä kuljetuksia on kannatettavaa, sillä rajanvedon tekeminen kabotaasikuljetusten ja kansainvälisten kuljetusten välille on valvonnallisestikin hankalaa. Ehdotus on kuitenkin rajattu koskemaan vain alihankintana suoritettavia kansainvälisiä kuljetuksia. Epäselväksi jää, sovellettaisiinko kuljettajien vuokratyöhön ja yritysryhmien sisäisiin siirtoihin yleisiä lähetettyjä työntekijöitä koskevia direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU vai jäisivätkö ne sekä kabotaasikuljetuksissa että kansainvälisissä kuljetuksissa kaiken sääntelyn ulkopuolelle.

Suomen tulisi ensisijaisesti vaikuttaa aktiivisesti siihen, että kaikessa kabotaasiliikenteessä sekä kuljettajan lähettämisessä yritysryhmän sisäisenä siirtona ja vuokratyöntekijänä noudatettaisiin jatkossakin alusta alkaen yleisiä lähetettyjä työntekijöitä koskevia direktiivejä 96/71/EY ja 2014/67/EU. Komission ehdottamien erityissäännösten soveltaminen tulisi rajata koskemaan vain alihankintana suoritettavia kansainvälisiä kuljetuksia. Vain tällä varmistettaisiin ehdotuksen tavoitteeksi asetettu tasapuolinen kilpailu, työolojen parantaminen sekä säännösten selkeys ja valvottavuus.

Mikäli kaikki kabotaasikuljetukset ja kansainväliset kuljetukset pysyisivät erityissääntelyn piirissä, Suomen tulisi aktiivisesti vaikuttaa siihen, että

- vuokratyönä ja työntekijän yritysryhmän sisäisenä siirtona toteuttavat kabotaasi- ja muut kuljetukset eivät jää lähetettyjen työntekijöiden sääntelyn ulkopuolelle;
- ennakkoilmoitukseen lisätään tilaajatieto;
- kohdemaassa oloaikana saatavilla oleviin asiakirjoihin lisätään työaikakirjanpito;
- lähettäjäyrityksellä on velvollisuus päivittää ennakkoilmoituksen sisältämät tiedot, mikäli niissä tapahtuu muutoksia ilmoituksen tekemisen jälkeen.

Helsingissä 2. päivänä lokakuuta 2017

AUTOLIIKENTEEN TYÖNANTAJALIITTO RY	AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖNTEKIJÄLIITTO AKT RY	
Mari Vasarainen toimitusjohtaja	Marko Piirainen puheenjohtaja	Harri Pasanen 2. varapuheenjohtaja