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

U 41/2017 vp

Lausunto komission ehdotuksesta maantieliikenteen valvontadirektiivin muutoksesta ja lähetettyjen työntekijöiden sääntelystä

Eduskunnan työelämä- ja tasa-arvovaliokunta on pyytänyt lausuntoa valtioneuvoston U-kirjelmästä komission ehdotuksesta direktiiviksi, jolla muutettaisiin maantieliikenteen ajo- ja lepoaikojen valvontadirektiiviä 2006/22/EY ja vahvistettaisiin kuljettajien lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevat säännöt.

Valvontadirektiivin muutos

Komission ehdotus laajentaisi viranomaisten valvontavelvollisuutta ja vähimmäisvalvontamääriä kuljettajien ajo- ja lepoaika-asetuksen ja ajopiirturiasetuksen säännöksistä siten, että jatkossa valvonta kohdistuisi myös ns. maantieliikenteen työaikadirektiivin 2002/15/EY noudattamiseen. Ehdotukseen sisältyy myös säännös tarkastusten sitovasta vähimmäismäärästä.

Komission ehdotuksen tavoite on kannatettava, mutta sen toteuttaminen aiheuttaa merkittäviä haasteita. Käytännössä kyse on työaikavalvonnan lisäämisestä tienvarsitarkastuksissa tarkastettaviin asioihin. Työaikavalvonta edellyttää kuitenkin paitsi työaikalainsäädännön, myös yleissitovien työehtosopimusten tuntemista. Viranomaisten resurssien tarkoituksenmukaisen käytön näkökulmasta laajennus ehdotetussa muodossaan ei ole järkevä.

Kuljettajien lähettämistä koskevat erityissäännökset

Komissio esittää myös erityissääntelyä, jolla vahvistettaisiin kuljettajien lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevat säännöt. Kyse olisi poikkeus direktiivien 96/71/EY ja 2014/67/EU yleisiin työntekijöiden lähettämistä koskeviin säännöksiin.

Suomen Yrittäjät suhtautuu myönteisesti siihen, että maantieliikenteen tarpeet lähetettyjen työntekijöiden osalta huomioitaisiin erityissääntelyllä. Maantieliikenteen erityispiirteistä johtuen olemassa oleva lähetettyjen työntekijöiden sääntely ei luo toimivia puitteita tehokkaalle viranomaisvalvonnalle, joka kuljetusalan yritysten reilun kilpailun edellytys.

Komission ehdotus sisältää luettelon sallituista valvontakeinoista täytäntöönpanodirektiivin 2014/67/EU tapaan. Luettelo on tyhjentävä, joten vain

siinä mainitut valvontakeinot olisivat sallittuja. Valvontakeinojen rajaaminen on sinänsä toivottavaa, jotta turvataan vapaa kilpailu jäsenvaltioiden protektionistisilta toimilta, mutta luettelon valvontakeinojen tarkoituksenmukaisuus on arvioitava huolella. Yrityksille ei tule aiheutua kohtuutonta hallinnollista taakkaa, mutta toisaalta valvonnan on oltava riittävän tehokasta, jottei reilu kilpailu vaarannu.

Kabotaasikuljetukset olisivat komission ehdotuksen mukaan jatkossakin lähetettyjen työntekijöiden sääntelyn piirissä. Tämä on kannatettavaa epäreilun kilpailun ehkäisemiseksi. On kuitenkin huomattava, että kabotaasikuljetusten valvonnan kannalta edellä mainittu tyhjentävä luettelo sallituista valvontakeinoista ei vastaa nykytilaa, mikä voi vaarantaa tehokkaan valvonnan toteutumisen.

Alihankintana tehtäviin kansainvälisiin kuljetuksiin komissio ehdottaa kolmen päivän aikarajaa, jonka jälkeen kohdevaltion työehdot vasta soveltuisivat täysimääräisesti. Lähetettyjen työntekijöiden sääntelyn ulottaminen kansainvälisiin kuljetuksiin on sinänsä järkevää. Komission ehdotukseen sisältyy kuitenkin tiettyä epäselvyyttä, sillä se on rajattu koskemaan vain alihankintana suoritettavia kansainvälisiä kuljetuksia. Näin ollen kuljettajien vuokratyötä ja yritysten sisäisiä siirtoja koskisivat todennäköisesti yleiset työntekijöiden lähettämistä koskevat säännökset. On kuitenkin varmistettava, ettei sääntelyyn jää aukkoja. Selkeintä olisi, että myös vuokratyö ja yritysten sisäiset siirrot sisältyisivät lähetettyjen työntekijöiden maantieliikenteen erityissääntelyyn.

Valtioneuvoston kantana on todettu, että direktiivin soveltamisala tulee rajata vain työntekijäkuljettajiin. Suomen Yrittäjät yhtyy valtioneuvoston kantaan ja pitää tarkoituksenmukaisena, että yrittäjäkuljettajat pidetään lähetettyjen työntekijöiden sääntelyn ulkopuolella.

Kaikkea lähetettyjen työntekijöiden sääntelyä tarkasteltaessa on myös huomattava, että sääntely ei koske ainoastaan ulkomaisten yritysten Suomessa harjoittamaa kuljetustoimintaa. Se koskee myös suomalaisten kuljetusyritysten toimintaa muissa EU-maissa. Tämän vuoksi on pyrittävä kohti tasapainoista direktiiviä, joka ei aiheuta suhteettoman suurta hallinnollista taakkaa myöskään suomalaisille kuljetusyrityksille.

Kunnioittavasti

Suomen Yrittäjät

Albert Mäkelä
asiantuntija, OTM