

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 235
00131 HELSINKI

20.11.2008

Maantiekuljetusalojen työaikadirektiivin muutosesitys

Pyydettyinä lausuntona liikenne- ja viestintäministeriön eduskunnalle osoittamaan U-kirjelmään koskien komission ehdotusta 15.10.2008 KOM(2008) 650, maanteiden tavaraliikennettä edustavat **Suomen Kuljetus ja Logistikka SKAL ry** sekä **Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry** esittävät seuraavat näkemyksensä.

Työaikadirektiivin kanssa kuljettu pitkä tie

EU:n komissio teki ensimmäisen ehdotuksensa maantiekuljetusalojen koskevaksi työaikadirektiiviksi jo marraskuussa 1998. Ehdotusta oli edeltänyt silloisten jäsenmaiden (EU15) maantiekuljetuksia edustavien työmarkkinatahojen sekä komission edustajista koostuvan kolmikantaisen sekakomitean (Joint Committee) väliset neuvottelut kokonaistyöaikaa rajoittavista yhdenmukaisista säännöistä alan palkkasuhteisille työntekijöille Euroopan Unionissa. Koska lopullista yhteisymmärrystä ei syntynyt sekakomiteassa, otti komissio ohjat omiin käsiinsä ja julkaisi ehdotuksen itsenäisesti. Komission esitys noudatti sekakomitean työskentelyssä syntyneitä näkemyksiä, mutta täysin yllättäen komissio oli laajentanut direktiiviehdotuksessa säädösten soveltamisalaa koskemaan myös itsenäisiä kuljetusyrittäjiä.

Kuluneen kymmenvuotisjakson aikana työaikadirektiivihankkeessa on käyty läpi kaikki mahdolliset EU-päätöksentekovaiheet aina parlamentin ja neuvoston välistä sovittelumenettelyä sekä Suomen ja Espanjan asiasta nostamaa EY-tuomioistuinkannetta myöten. Käsittelyä on pitkittänyt juuri mainittu ehdotus soveltamisalan laajenuksesta yrittäjiin. **Suomen hallitus, eduskunta sekä maantiekuljetusalat ovat johdonmukaisesti ja määrätietoisesti vastustaneet säädösten ulottamista kuljetusalan yrittäjiin kaikissa yhteyksissä koko edellä kuvatun käsittelyjakson ajan.**

Nyt voimassa olevan direktiivin mukaan kokonaistyöaikaa rajoittavien säädösten ulottamisesta alan yrittäjäkuntaan luovuttiin 7 vuoden (2002-2009) siirtymäajaksi, jonka jälkeen lopullinen ratkaisu alistettiin tehtäväksi komission asiaa koskevan selvityksen perusteella.

Vuonna 2007 teetetty erillisselvitys päättyi johtopäätökseen, jonka mukaan kokonaistyöaikaa rajoittavien säädösten soveltamisalan laajentaminen kuljetusyrittäjiin ei ole millään perusteilla arvioiden tarpeellista. Tämän nojalla komission liikenteen pääosasto onkin nyt (15.10.2008) päättänyt esittämään maantiekuljetusalojen työaikadirektiivin 2002/15/EY tavalla, joka on yksityiskohtaisesti kuvattu lausunnon kohteena olevassa ministeriön U-kirjelmän kohdassa 3. *esityksen sisältö.*

Valtioneuvoston kanta on muodostettu oikein perustein

SKAL ja ALT kannattavat komission tekemää muutosehdotusta ja yhtyvät valtioneuvoston esittämään kantaan. Ainoa järkevä ratkaisumalli on jättää itsenäiset, yhteisön liikenneluvalla toimivat suomalaiset kuljetusyrittäjät direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Kiitämme tässä yhteydessä sekä komissiota että Suomen liikenne- ja viestintäministeriötä kuljetuselinkeinon etujen mukaisesta suhtautumisesta asiaan.

Maantiekuljetusalojen toiminnan, suomalaisen kaupan, teollisuuden ja yhteiskunnan logistiikkatarpeiden tyydyttämisen sekä uusien yrittäjäpolvien alalietulon jatkuvuuden kannalta ainoa vaihtoehto on säilyttää Suomessa nykyinen malli, jonka mukaan kokonaistyöaika koskevat määräykset rajoitetaan kuljetusalan palkkasuhteisiin työntekijöihin. Suomen työaikalainsäädännöllinen perusta on lisäksi selkeästi kohdennettu koskemaan yksinomaan työsuhteessa toimivia.

Suomessa ei ole ilmennyt mitään nykyisestä, jo viisi vuosikymmentä vallinneesta työaikalain soveltamiskäytännöstä johtuvia kilpailuvääristymiä kuljetusalalla. Ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltaminen sekä työsuhteisiin että yrittäjäkuljettajiin on taannut riittävät puitteet kuljetusten järjestämiseksi työ- ja liikenneturvallisesti.

Yrittäjiin ulotetut kokonaistyöaikarajoitteet olisivat myös täysin ristiriidassa EU:n Lissabonin Strategian kilpailukykytavoitteiden kanssa eivätkä liioin tukisi EU:n pk-yritysten kehittämiseksi laadittua Small Business Act-ohjelmaa. Yhteisön liikennepoliittisen Valkoisen kirjan mukaan kaikkia kuljetusmuotoja on kohdeltava tasavertaisesti, joten maantieliikenteen toiminnan rajoittaminen työaikadirektiivin soveltamisalan laajennuksella olisi vastoin myös liikennepoliittisia linjauksia.

Näin ollen pidämme liikenne- ja viestintäministeriön U-kirjelmässä esitettyjä perusteita oikeina ja yhdyimme täysin tavoitteeseen sulkea suomalaisyrittäjät pysyvästi säädöksen ulkopuolelle. Esitämme, että Suomen eduskunta vahvistaa U-kirjelmän nojalla kansallisen kantamme ja antaa kaiken tukensa asian käsittelyyn myös EU:n yhteispäätösmenettelyssä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Pasi Moisio
johtaja

Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry

Hannu Parvela
toimitusjohtaja