

SISÄASIOIDEN PÄÄOSASTO

OSASTO B: RAKENNE- JA KOHEESIOPOLITIIKKA

LIIKENNE JA MATKAILU

MAANTEIDEN RAHTILIIKENTEN HARJOITTAJIEN SOSIAALI- JA TYÖOLOJAT

TUTKIMUS

Tiivistelmä

Tutkimuksessa analysoidaan maanteiden rahtiliikenteen ammattikuljettajien sosiaali- ja työoloja. Siinä keskitytään kyseisen liikennealan sosiaalisiin peruskysymyksiin, muun muassa ajo- ja lepoaikoihin sekä suoraan kuljettajien elämänlaatuun vaikuttaviin käytännön näkökulmiin, esimerkiksi työllisyysjärjestelmiin ja tulotasoihin. Ensin esitetään yleinen analyysi oikeudellisesta kehyksestä, joka sisältää maanteiden rahtiliikenteen sosiaalisen ulottuvuuden kannalta merkityksellisen lainsäädännön, ja sen jälkeen tulokset sidosryhmien ja kuljettajien kuulemisesta.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C2/SC2

2013

PE 495.855

FI

Tämä asiakirja on laadittu Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan pyynnöstä.

LAATIJAT

TRT Trasporti e Territorio Srl - Alessio Sitran, Enrico Pastori

VASTAAVA HALLINTOVIRKAMIES

Piero Soave
Euroopan parlamentti
Osasto B: Rakenne- ja koheesiopolitiikka
B-1047 Bryssel
Sähköposti: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

TOIMITUSSIHTEERI

Nóra Révész

KIELIVERSIOT

Alkuperäinen: EN.
Käännökset: DE, FR.

TIETOJA JULKAISIJASTA

Yhteydenotot poliittikkayksikköön tai sen kuukausitiedotteen tilaukset: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Käsikirjoitus valmistui huhtikuussa 2013.
© Euroopan unioni, 2013.

Tämä asiakirja on saatavilla internetissä osoitteessa:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

VASTUUVAPAUSLAUSEKE

Laatija on yksin vastuussa tässä asiakirjassa ilmaistuista kannoista, jotka eivät välttämättä vastaa Euroopan parlamentin virallista kantaa.

Kopiointi ja kääntäminen muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin on sallittu, kun lähde mainitaan ja julkaisijalle toimitetaan etukäteen kopio julkaisusta.

YHTEENVETO

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on antaa parlamentin käsittelyä varten tietoa maanteiden rahtiliikenteen ammattikuljettajien sosiaali- ja työoloista antamalla yleiskatsaus alan asiaankuuluvasta EU:n lainsäädännöstä ja yhteenveto tuloksista, joita on saatu sidosryhmien (ammattiliittojen) ja joidenkin jäsenvaltioiden kuljettajien kuulemisesta.

Tutkimuksessa tehdään perusteellinen analyysi kiireellisimmistä ammattikuljettajien sosiaali- ja työoloihin vaikuttavista kysymyksistä ja suuntauksista. Siinä pyritään määrittämään tekijät, joihin olisi kiinnitettävä enemmän huomiota, jotta voidaan ottaa käyttöön tehokas valvontastrategia, jolla taataan kuljettajien sosiaalisten oikeuksien aiempaa parempi kunnioittaminen, mikä puolestaan takaa heille paremmat elin- ja työolot. Tämän osalta tutkimuksessa annetaan ajankohtainen ja tosiasiallinen perusta keskustelulle ja esitetään päätelmät ja suositukset, jotka laatijat ovat muotoilleet aiemmassa Euroopan parlamentille tekemässään tutkimuksessa ammattimaista maantiekuljetusta koskevan EU:n sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanosta¹.

Kuljettajien sosiaali- ja työoloihin vaikuttava EU:n lainsäädäntö

Tutkimuksessa esitetään pääpiirteittäin EU:n nykyiset lainsäädäntöpuitteet, jotka koskevat sosiaalisia näkökohtia (työaika ja ajo- ja lepoajat) ja maanteiden rahtiliikenteen markkinoille pääsyä (tieliikennepaketti), käsittelemällä perusteita lainsäädännön muutoksille, joita näillä kahdella alalla on EU:n tasolla tehty.

Maanteiden rahtiliikennetoimien liikkuvan ja kansainvälisen luonteen vuoksi tutkimuksessa on tarkasteltu muita EU:n lakeja, joita ei ole alun perin ja erityisesti tarkoitettu maanteiden tavaraliikennealalle mutta jotka vaikuttavat huomattavasti sosiaali- ja työoloihin.

Kuljettajien sosiaali- ja työolot: arviointi

Tutkimuksen ydinosa on omistettu kuljettajien sosiaali- ja työolojen arvioinnille. Analyysi perustuu suurelta osin asianosaisten sidosryhmien (kansallisten ammattijärjestöjen ja kahden Euroopan laajuisen yhdistyksen) ja kuljettajien kuulemismenettelystä saatuihin havaintoihin. Siitä on saatu sekä laadullista että määrällistä tietoa kysymyksistä, jotka vaikuttavat välittömimmin ammattikuljettajien työympäristöön ja elintason.

Sen jälkeen, kun vapauttamisprosessi alkoi 1990-luvulla, maanteiden rahtiliikennealalla on tapahtunut muutamia suuria muutoksia. EU:n markkinoiden avaaminen entistä enemmän on ollut tärkein tekijä, joka on muokannut uudelleen paitsi tapaa, jolla maanteiden rahtiliikenneala oli siihen asti järjestetty ja jäsennelty, myös tarjottujen palvelujen luonnetta ja kustannuksia. Näistä muutoksista tuli entistä selkeämpiä, kun EU laajeni 12 uudella jäsenvaltiolla kahdessa vaiheessa vuosina 2004 ja 2007.

Kuten tutkimus on osoittanut, vapauttamisprosessiin ei kuitenkaan ole liittynyt rinnakkaista työllisyys- ja työolojen sosiaalista yhdenmukaistamisprosessia: päinvastoin niissä on havaittavissa yleinen ja jyrkkä alaspäin menevä suuntaus sekä EU:n että EU:n ulkopuolisten ammattikuljettajien osalta².

¹ Lainattu jäljempänä, katso huomautus 8.

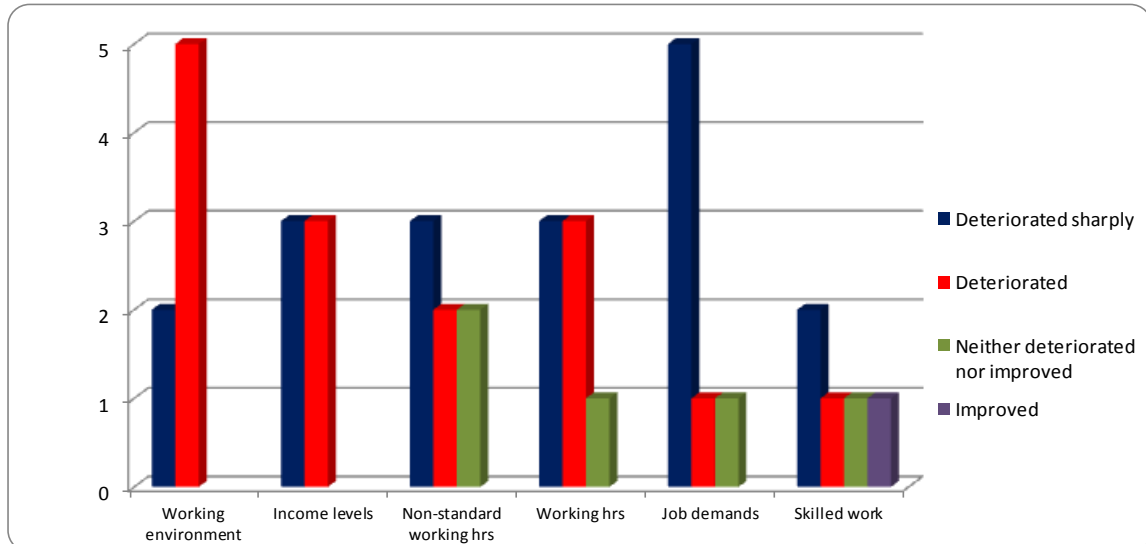
² Ulkomaiset kuljettajat ovat kuljettajia, jotka työskentelevät muusta maasta kuin omasta maastaan käsin.

EU:n jäsenvaltioiden välillä on edelleen suuria eroja työ- ja sosiaalimarkkinoiden rakenteissa sekä valvontamekanismien tehokkuudessa. Nämä puutteet aiheuttavat eroja, jotka saattavat kannustaa kuljetusyrityksiä harjoittamaan epäoikeudenmukaista kilpailua ja sosiaalisen polkumyynnin käytäntöjä (esimerkiksi postilaatikkoyritykset, sellaisten kuljettajien käyttäminen, jotka väittävät väärin olevansa itsenäisiä ammatinharjoittajia, suoritukseen perustuvat työllisyysjärjestelmät) sen sijaan, että ne tarjoaisivat tilaisuuksia sosiaaliseen ja taloudelliseen kasvuun.

Nämä epäoikeudenmukaiset käytännöt kertovat yleisemmästä tason laskusta kuljetusalalla eli työskentely-ympäristön huononemisesta ja asteittaisesta taantumisesta tulotasojen, työ- ja perhe-elämän tasapainon, työn vaatimusten ja elintason osalta. On kuitenkin korostettava, että edellä mainitut epäoikeudenmukaiset käytännöt ja hyväksikäytöt vaikuttavat huomattavasti myös kuljettajien elin- ja työolojen huonolaatuisuuden lisääntymiseen, minkä todistavat kuulemisten havainnot ja joidenkin jäsenvaltioiden tässä tutkimuksessa esittämät esimerkit.

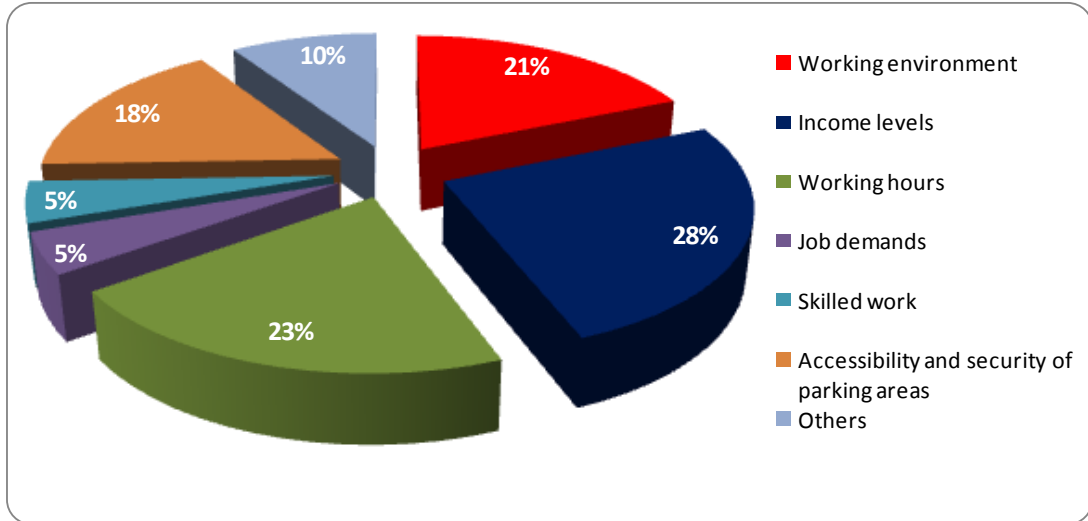
Näitä havaintoja tukee sekä sidosryhmiltä että kuljettajilta saatu palaute. Kuten kerätystä tiedosta käy ilmi, sidosryhmien mielestä erityisesti **työskentely-ympäristö** (mukaan lukien EU15-maiden ja EU12-maiden välisen syrjinnän lisääntyminen), **työn vaatimukset** (eli tehtävien joustavuuden lisääntyminen sekä suurempi määrä toimia, jotka eivät liity ajamiseen) ja **tulotasot** (eli kuljettajien palkkatason jatkuva lasku) ovat sosiaalisia tekijöitä, jotka ovat heikentyneet eniten maanteiden rahtiliikennealalla viiden viime vuoden aikana.

Kuva 1: Viiden viime vuoden aikana eniten heikentyneet osat



Lähde: Laatioiden laatima

Kuljettajat tukevat sidosryhmien arviota ja näkemystä ja korostavat erityisesti palkkatasojen laskua, jota seuraa työtuntien määrän kasvu, työskentely-ympäristön huononeminen ja pysäköintialueiden saatavuuden ja turvallisuuden puute. Tämä alaspäin menevä suuntaus vaikuttaa erityisesti EU 15-maiden kuljettajiin, koska heidän mukaansa kuljetusyritykset hankkivat halvempaa työvoimaa Itä-Euroopasta.

Kuva 2: Kuljettajien arvio näkökohdista, jotka ovat heikentyneet eniten viiden viime vuoden aikana

Lähde: Laatijoiden laatima

Sidosryhmien mukaan valvonta on erityisen ongelmallinen ala, ja siinä olisi toivottavaa rohkaista EU:n toimintaa, jotta jäsenvaltioissa voitaisiin ottaa käyttöön tehokkaampia valvontamekanismeja niitä kuljetusyrityksiä vastaan, jotka harjoittavat lainvastaisia tai epäoikeudenmukaisia työllisyyskäytäntöjä. Valvontakäytäntöjä, seuraamuksia ja rangaistuksia on yhdenmukaistettava EU:n jäsenvaltioissa enemmän tällä alalla, jotta voidaan selvittää nykyiset puitteet, joissa valvontavaatimukset eroavat huomattavasti toisistaan tai joissa valvonnalle ei anneta kaikissa EU-maissa samaa ensisijaista asemaa.

Taulukko 1: Lisää sidosryhmien määrittämiä maanteiden rahtiliikennealan työoloja koskevia kriittisiä kysymyksiä³

Asia	Tärkeystaso
Sosiaalista polkumyyntiä aikaansaavat lainvastaiset/epäoikeudenmukaiset työllisyysjärjestelmät (muun muassa postilaatikkoyritykset)	*****
Valvonnan ja tarkastusten puute	*****
Sosiaalista yhdenmukaistamista EU:n 27 jäsenvaltiossa ei ole läheskään saavutettu	****
Lainvastaiset kabotaasitoimet	****
Levon ja sitä varten tarkoitettujen tilojen laatu	***
Ajo- ja lepoajat	**

Lähde: Laatijoiden sidosryhmien kuulemisen tulosten perusteella laatima

³ Tutkimuksen laatijat ovat määrittäneet tärkeystason arvot laadullisesti lainsäädäntötoimien tärkeystasoa koskevan tutkimuksen perusteella. Nämä arvot eivät edusta arviot kunkin kohdan tärkeydestä vaan pikemmin tulevan toiminnan ensisijaisuuden astetta. Koska ajo- ja lepoaikoja koskevaa nykyistä lainsäädäntöä periaatteessa kunnioitetaan ja valvotaan, näillä alalla tulevat toimet eivät ole niin kiireellisiä kuin muut kuljettajien ja sidosryhmien määrittämät kysymykset.

Tärkeimmät päätelmät

Kyseisen päättelyn tulos sekä tämän tutkimuksen tärkeimmät päätelmät ovat, että suunta, johon maanteiden rahtiliikennemarkkinat ovat 1990-luvulla alkaneen vapauttamisprosessin jälkeen kehittyneet, ei ole sisältänyt lisääntyneen kilpailun ja rinnakkaisen sosiaalisen yhdenmukaistumisen lähentymistä EU:n jäsenvaltioissa maanteiden rahtiliikenteen työntekijöiden sosiaali- ja työoloissa.

Erot EU-maiden työ- ja sosiaalimarkkinoiden rakenteissa ovat edelleen huomattavan suuria, ja erityisesti niissä käytetään heikkoja tai tehottomia valvontamekanismeja, mikä voi johtaa siihen, että epäoikeudenmukaiset kuljetusyritykset harjoittavat epäoikeudenmukaista kilpailua ja sosiaalista polkumyyntiä koskevia käytäntöjä. Se vaikuttaa kielteisesti nykyiseen alaspäin menevään suuntaukseen, josta maanteiden rahtiliikennealalla tällä hetkellä kärsii.

Valvonta on myös edelleen keskeinen toimenpide, jonka avulla yhdenmukaistettuja työoloja koskeva tavoite voitaisiin saavuttaa yhdessä asiaankuuluvien määräysten yhteisen ymmärryksen ja soveltamisen kanssa, mitä tuettaisiin yhdenmukaisemmalla määritelmällä rikkomuksista ja niihin liittyvistä rangaistuksista.

Tiivistelmä suosituksista

Tutkimuksen havainnot tukevat monia suosituksia, jotka voivat tarjota ohjausta tietyillä aloilla, joilla saatetaan tarvita lisäparannuksia ammattikuljettajien sosiaali- ja työoloihin. Tekijät suosittelevat näin ollen keskittymistä seuraaviin toimiin:

- **Jäsenvaltioiden valvontamekanismien vahvistaminen.** Tämä edellyttäisi nykyisten tarkastus- ja valvontamekanismien lisäämistä ja niiden tehokkuuden parantamista, ja se saattaisi sisältää erityisdirektiivin laatimisen tukemaan asetusten (EY) N:o 1071/2009 ja 1072/2009 soveltamista. Valvontatoimet voidaan myös kohdentaa maanteiden rahtiliikenteen työ- ja sosiaalilakeihin, kuten asetukseen (EY) N:o 593/2008 (Rooma I -asetus) esimerkiksi tieliikenteen valvontaviranomaisten ja työvoimaviranomaisten yhteisten tarkastusten avulla.
- **Valvonnan vaikutustenarviointien käyttöönotto.** Nämä voitaisiin ottaa käyttöön, jotta EU:n lainsäädännön valvontaosiota voitaisiin vahvistaa huomattavasti ja samalla kannustaa jäsenvaltioita kantamaan vastuunsa tällä alalla. Näihin kaikkiin pitäisi liittää lainsäädäntöehdotus, jotta voitaisiin arvioida vaikutusta, joka sovellettavilla toimenpiteillä olisi ehdotuksen täytäntöönpanokelpoisuuteen sen jälkeen, kun EU:n lainsäädäntö tulee voimaan.
- **Työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY soveltamisesta ilmoittamista koskevan mekanismin käyttöönotto.** Valvontaa voidaan tehostaa, jos sitä tuetaan jatkuvasti päivitettyillä tilastoilla ja tiedoilla eri standardien täytäntöönpanon tilasta. Tästä saattaisi olla kyse työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY tapauksessa ottamalla käyttöön asetuksen (EY) N:o 1072/2009 ilmoitusmekanismia koskeva säännös, jossa edellytetään, että jokainen jäsenvaltio tiedottaa komissiolle direktiivin 96/71/EY soveltamisesta, ja tulevan lähetettyjen

työntekijöiden valvontaa koskevan direktiivin tapauksessa. Kyseisestä ehdotuksesta⁴ keskustellaan parhaillaan Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä.

- **Jäsenvaltioiden välisen yhteistyön ja saman jäsenvaltion eri viranomaisten välisen yhteistyön parantaminen.** Tämä voitaisiin saada aikaan helpottamalla tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa, edistämällä valvontavirkailijoiden koulutusta ja tukemalla keskitettyjä koulutusohjelmia. Se voisi lisäksi sisältää direktiivillä 2006/22/EY perustetun yhteisön sisäisen yhdyselimen toimivallan laajentamisen.
- **Kabotaasisääntöjen soveltamisen laajentaminen direktiiviin 96/71/106.** Tämä saattaa edellyttää asetuksen (EY) N:o 1072/2009 tarkistamista, jotta poikkeukset voidaan poistaa ja tehdä kabotaasisäännöistä helpommin valvottavia.
- **Kuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin luominen.** Tämä rekisteri sisältäisi mustan listan niistä yrityksistä, joiden on havaittu harjoittavan lainvastaisia tai epäoikeudenmukaisia käytäntöjä. Se voitaisiin sisällyttää riskinluokittelujärjestelmään, joka jäsenvaltioiden on otettava käyttöön ajo- ja lepoaikoja koskevia EU:n sääntöjä rikkovien yritysten osalta.

Edellä mainittujen ehdotusten lisäksi esitetään lisäsuosituksia, joilla pyritään jatkamaan työn valvontaa ja arviointia pysäköintialueiden laadun osalta (mukaan lukien joka toinen vuosi järjestettävät kyselyt, joilla mitataan ammattikuljettajien mielipiteitä ja näkemyksiä ammatistaan ja työ- ja elinoloistaan) ja panemaan täytäntöön valistus- ja tiedotuskampanjoita, joiden tarkoituksena on tiedottaa kuljettajille pysäköintialueista, jotka ovat helposti saatavilla, laadukkaita, turvallisia ja varmoja. Näissä kampanjoissa olisi myös keskityttävä jatkuvaan sukupuolten väliseen epätasapainoon maanteiden rahtiliikennealalla.

⁴ Euroopan parlamentti, EMPL-valiokunta, mietintö (2012/0061(COD)) (esittelijä Euroopan parlamentin jäsen Danuta Jazłowiecka).