



2015/2349(INI)

29.9.2016

LAUSUNTO

työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunnalta

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

pienen liikenteenharjoittajien uusista mahdollisuuksista ja yhteistoimintaan perustuvista liiketoimintamalleista
(2015/2349(INI))

Valmistelija: Elena Gentile

PA_NonLeg

SUGGESTIONS

Työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään seuraavat ehdotukset päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

- A. toteaa, että tekninen kehitys, uudet liiketoimintamallit ja digitalisaatio ovat muuttaneet liikennealaa merkittävästi viime vuosina, millä on ollut suuria vaikutuksia perinteisiin liiketoimintamalleihin sekä alan työoloihin ja -ehtoihin sekä työllisyyteen; panee merkille, että samalla, kun liikenneala on vapautunut, työolot ja -ehdot ovat monissa tapauksissa huonontuneet talouskriisin vuoksi ja joissakin tapauksissa nykyisten sääntöjen puutteellisen täytäntöönpanon seurauksena;
- B. toteaa, että liikenneala kattaa suoraan liikennepalveluja tarjoavien tahojen ohella myös pk-yritykset, jotka tarjoavat esimerkiksi kuljetuskaluston huoltopalveluja, myyvät varaosia, kouluttavat henkilöstöä ja vuokraavat ajoneuvoja ja välineitä; toteaa, että tällaiseen toimintaan sisältyy valtavia mahdollisuuksia työpaikkojen luomiseen, mikä koskee myös korkean pätevyyden hankkineiden työntekijöiden työllistämistä; toteaa, että liikennealaa koskevassa politiikassa olisi otettava huomioon koko arvoketjun etu;
- C. ottaa huomioon, että komissio huomauttaa antamassaan tiedonannossa ”Yhteistyötaloutta koskeva eurooppalainen toimintasuunnitelma” (COM(2016)0356), että yhteistyötalouden joustavat työjärjestelyt luovat epävarmuutta sovellettavista oikeuksista ja sosiaalisen suojelun tasosta ja että itsenäisten ammatinharjoittajien ja työntekijöiden välinen raja hämärtyy jatkuvasti;
- D. toteaa, että vain 1,7 prosenttia EU:n yrityksistä hyödyntää kehittyntä digitaalitekniikkaa täysimääräisesti ja 41 prosenttia ei käytä sitä lainkaan; toteaa, että kaikkien alojen digitalisoituminen on tärkeää EU:n kilpailukyvyn säilyttämiseksi ja parantamiseksi;
- E. ottaa huomioon pk-yritysten erityistehtävän uusien työpaikkojen luomisessa liikenteen ja erityisesti maantiiliikenteen alalla sekä niiden heikomman aseman suuriin yrityksiin nähden tarvittavien investointien rahoituksen saannissa, mukaan lukien lainat ja tuki Euroopan unionin varoista;
- F. ottaa huomioon, että yhteistyötaloudelle ominaiset joustavuus ja toiminnan aloittamisen helppous voivat luoda työllistymismahdollisuuksia ryhmille, jotka ovat perinteisesti jääneet työmarkkinoiden ulkopuolelle, kuten erityisesti naisille, nuorille ja maahanmuuttajille;
- G. ottaa huomioon, että unionin alakohtaiset työmarkkinaosapuolet ovat huolestuneita kilpailun vilpillisyydestä kaupunkien sisäisillä liikkuvuusmarkkinoilla, mikä johtuu korvausta vastaan yhteiskyytejä järjestävien alustojen syntymisestä, ja katsoo näiden yhdistyvän usein vilpilliseen toimintaan markkinoilla, kuten verojen ja sosiaaliturvamaksujen välttelyyn sekä työ- ja sosiaalinenormien kiertämiseen;
- H. toteaa, että liikennepalvelut tarjoavat hyvän lähtökohdan itsenäiseen elinkeinonharjoittamiseen ja voivat edistää yrittäjyyskulttuuria;

- I. ottaa huomioon, että viimeaikaisten havaintojen mukaan suuntauksena on siirtää vastuu sosiaaliturvamaksuista ja työetuuksista liikennealalla alihankkijoille ja itsenäisinä ammatinharjoittajina toimiville kuljettajille; katsoo, että riskinä on, että itsenäisinä ammatinharjoittajina toimivat kuljettajat pakotetaan epävarmoihin työoloihin samalla, kun näennäinen itsenäisenä ammatinharjoittajana toimiminen yleistyy¹;
- J. toteaa, että liikennepalveluiden verkkoalustat voivat tarjota mahdollisuuden sovittaa nopeasti yhteen asiakkaiden palvelupyynnöt ja toisaalta rekisteröityjen yritysten tai työntekijöiden tarjoama työvoima;
- K. ottaa huomioon, että OECD pitää laadukkaita työpaikkoja keskeisenä tekijänä toimissa, joilla torjutaan merkittävää eriarvoisuutta ja edistetään sosiaalista yhteenkuuluvuutta²;
1. korostaa sellaisen oikeasuhteisen sääntely-ympäristön ja hallinnollisen ympäristön tarvetta, joka kannustaa investointeihin ja helpottaa rahoituksen saantia ja varmistaa samalla kestävä kasvun sekä ihmisarvoiset työpaikat pienten liikenteenharjoittajien osalta;
 2. panee merkille yhteistyötalouden nousun liikennealalla ja samalla entistä joustavimmat työn muodot; painottaa, että liikennealan yhteistyötalouteen perustuvia liiketoimintamalleja olisi tarkasteltava osana laajempaa keskustelua tasapuolisten ja avointen kilpailuedellytysten luomiseksi; korostaa vakaan oikeudellisen kehyksen merkitystä yhteistyötalouden kehittämiseen liittyvissä toimissa;
 3. toteaa, että osa-aikaisten työntekijöiden, vuokratyövoiman ja itsenäisten ammatinharjoittajien lukumäärä liikennealalla on kasvanut ja että yleinen suuntaus on siirtyminen kohti joustavampia työsopimuksia; toteaa, että liikennealan yhteistyötalous tarjoaa näin ihmisille uusia mahdollisuuksia lisätulojen hankkimiseen ja nuorten työllistymiseen (etenkin tilapäistä työtä etsiville ja sellaisia joustavia työllisyyden muotoja haluaville, jotka mahdollistavat työn ja opiskelun yhdistämisen), mikä helpottaa työn ja yksityiselämän yhteensovittamista ja vähentää vajaatyöllisyyttä ja työttömyyttä; toteaa kuitenkin, että joissakin olosuhteissa tällainen kehitys voi myös aiheuttaa epävarmuutta; korostaa, että joustavaan työllisyyteen on sovellettava voimassa olevia terveys- ja turvallisuusmääräyksiä sekä sosiaalisen suojelun toimia, jotta voidaan välttää pitkän aikavälin sosiaaliset ja rahalliset vaikutukset; katsoo, että samalla on suljettava pois mahdolliset riskit, kuten työntekijöiden ylikuormitus ja palkat, jotka eivät vastaa työsuoritusta; painottaa siksi työmarkkinoiden joustavuuden ja toisaalta työntekijöiden taloudellisen turvan ja sosiaaliturvan välttämättömyyttä; korostaa, ettei kustannusten vähentäminen saa heikentää työoloja ja -ehtoja eikä työnormeja;
 4. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa arvioimaan säännöllisesti digitalisaation vaikutusta liikennealan työpaikkojen määrään

¹ Maanteiden tavaraliikenteen tilaa koskeva Euroopan komission tilaama kertomus ”State of the EU Road Haulage Market (2014), Task A: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union” (3. helmikuuta 2014). <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>.

² Työllisyydestä, työvoimasta ja sosiaaliasioista vastaavan OECD:n osaston apulaisjohtajan Mark Pearsonin esitys 21. kesäkuuta 2016 järjestetyssä EMPL- ja ECON-valiokuntien kuulemistilaisuudessa, jossa käsiteltiin eriarvoisuutta. <https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upmloas/e54ad36f-29cb-4c77-a9c7-2e4e2858fe55/Microsoft%20-%20Inequality%20OECD%20Pearson.pdf>.

ja tyypeihin sekä varmistamaan, että työllisyys- ja sosiaalipolitiikka pysyy liikennealan työmarkkinoiden digitalisaation vauhdissa;

5. toteaa, että digitaali ala käsittää myös ammattimaisia palveluja ja välittäjiä, jotka tarjoavat alustoja vain palveluntarjoajien ja käyttäjien yhdistämiseen; kehottaa jäsenvaltioita määrittämään vähimmäiskynnykset, joiden avulla ne voivat erottaa toisistaan taloudellisen toiminnan, jonka yhteydessä tarjotaan ammattimaisia palveluita, ja toisaalta ei-ammattimaisen vertaistoiminnan; korostaa, että vaikka ammattimaisten palveluiden yhteydessä onkin luonnollisesti noudatettava verotusta ja sosiaaliturvaa koskevia säännöksiä, myös ammattimaista vertaistoimintaa olisi säänneltävä;
6. panee merkille yhteistyötalouden ja digitaalisten sisämarkkinoiden tarjoamat mahdollisuudet työpaikkojen luomisessa ja osallistavan kasvun toteuttamisessa pienten liikenteenharjoittajien osalta; korostaa, että yhteistyötalouden on kuten kaiken muunkin talouden maksettava verot ja sosiaaliturvamaksut, noudatettava työllisyys- ja sosiaalilainsäädäntöä ja varmistettava kuluttajansuoja; katsoo, että yhteistyötalouden hyvät mahdollisuudet avoimuuteen mahdollistavat liikennepalveluiden hyvän jäljitettävyyden, mikä mahdollistaa voimassa olevan lainsäädännön valvonnan; kehottaa komissiota julkistamaan suuntaviivoja, jotka koskevat unionin oikeuden soveltamista erilaisiin yhteistyötalouden liiketoimintamalleihin, jotta tarvittaessa voidaan poistaa sääntelyn puutteita työllisyyden ja sosiaaliturvan alalla niin, että samalla kunnioitetaan kansallista toimivaltaa; kehottaa jäsenvaltioita suorittamaan tarvittavat tarkastukset ja määräämään seuraamuksia, jos sääntöjä on rikottu;
7. panee merkille työelämään pääsyn suhteellisen alhaisen kynnyksen liikennealalla ja näin avautuvat merkittävät mahdollisuudet pitkäaikaistyöttömyyden torjunnassa;
8. korostaa, että kaikkien liikennepalveluiden tarjoajien, yhteistyötaloudessa toimivien palveluntarjoajien mukaan luettuina, on noudatettava terveys- ja turvallisuusäännöksiä sekä turvallisuus- ja sosiaaliturvanormien vähimmäistasoa liiketoiminta- tai työsuhdemalleistaan riippumatta, onpa kyse sitten yhteiskyytien järjestämisestä maksusta, vuokratyöstä tai mistä tahansa muusta mallista;
9. kehottaa jäsenvaltioita panemaan täysimääräisesti täytäntöön kaikki lait ja asetukset, jotka koskevat kuljetuspalveluja verkossa tarjoavia alustoja, ja valvomaan niiden noudattamista;
10. painottaa, että liikennealalla on tärkeää valvoa työ-, ajo- ja lepoaikoja koskevien pakollisten sääntöjen noudattamista; muistuttaa, että tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista annettua asetusta (EU) N:o 165/2014 ei sovelleta alle 3,5 tonnin painoisiin ajoneuvoihin (kevyet hyötyajoneuvot); korostaa, että valvonta olisi tämän asetuksen mukaisesti hoidettava ajoneuvoihin asennettavilla digitaalisilla valvontalaitteilla; kehottaa tehostamaan työ- ja lepoaikojen noudattamisen valvontaa; muistuttaa, että kaikki työntekijän toimenkuvaan liittyvät tehtävät lasketaan työajaksi; korostaa myös, että on tärkeää valvoa työterveyttä ja -turvallisuutta ja esimerkiksi ajoneuvoissa vallitsevia työoloja koskevan eurooppalaisen ja kansallisen sääntelyn noudattamista kaikkien liikennealalla toimivien henkilöiden osalta riippumatta siitä, ovatko he työsuhteensa perusteella itsenäisiä ammatinharjoittajia, alihankkijoita vai tilapäisiä työntekijöitä vai onko heillä työsopimus;

11. panee tyytyväisenä merkille ammattijärjestöjen suuren merkityksen, kun ne monissa jäsenvaltioissa tekevät yhteistyötä liikennepalvelujen tarjoajien kanssa, jotta liikennealan muutos olisi sosiaalisesti kestävä; korostaa merkitystä, joka on liikennealan vahvoilla ja riippumattomilla työmarkkinaosapuolilla, vakiinnutetulla työmarkkinaosapuolten vuoropuhelulla unionin tasolla ja kansallisella tasolla sekä työntekijöiden osallistumisella yritysten asioihin; kehottaa työmarkkinaosapuolia neuvottelemaan kaikkia liikennepalveluita koskevista työehtosopimuksista kansallisten lakien ja käytäntöjen mukaisesti, koska tällaiset sopimukset ovat tehokas väline, jolla varmistetaan asianmukaiset sosiaaliset ja työelämän normit; kannustaa alan pk-yrityksiä perustamaan yhteenliittymiä tai foorumeita, jotka tukevat niitä tässä ja antavat niille tietoa;
12. panee merkille käynnissä olevat neuvottelut siitä, että joissakin jäsenvaltioissa otettaisiin käyttöön niiden alueella toimivien liikenteenharjoittajien minimipalkat; panee merkille, että komission puheenjohtaja Juncker totesi parlamentissa pitämässään avauspuheenvuorossa, että samassa paikassa tehtävästä samasta työstä olisi saatava unionissa sama korvaus¹;
13. suosittelee, että yhteistyötalouden yritykset sekä liikennealan työntekijät etsivät yhteistyömalleja yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi esimerkiksi vakuutusten alalla;
14. kehottaa jäsenvaltioita takaamaan reilun kilpailun, kunnolliset työolot ja -ehdot ja sosiaaliturvan kaikille liikennealan työntekijöille, jotta voidaan vähentää epävarmoja työsuhteita tällä murrosvaiheessa olevalla alalla ja parantaa voimassa olevien sääntöjen ja työehtosopimusten noudattamisen valvontaa; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita torjumaan liikennealan kilpailua haittaavia käytäntöjä ja vaihtamaan asiaan liittyviä parhaita käytäntöjä; kehottaa erityisesti jäsenvaltioita ja työmarkkinaosapuolia osallistumaan pimeän työn torjunnan foorumiin; katsoo, että yhteistyötalous voi tallennettavien sähköisten maksutapahtumien välityksellä auttaa jäsenvaltioita torjumaan mahdollisesti vilpilliseen kilpailuun johtavia käytäntöjä;
15. muistuttaa, että unionin tuomioistuin on määritellyt ”työntekijän” käsitteen käyttäen pohjana tiettyjen ehtojen mukaisesti määritettyä työsuhdetta niin, että huomioon otetaan esimerkiksi alisteisuus, palkka ja työn laatu; pitää tässä suhteessa myönteisenä komission tiedonantoa yhteistyötaloutta koskevasta eurooppalaisesta toimintasuunnitelmasta; kehottaa toteuttamaan lisätoimia näennäisen itsenäisenä ammatinharjoittajana toimimisen torjumiseksi, työntekijöiden suojelemiseksi ja yhtäläisten toimintaedellytysten luomiseksi liikennealan yrityksille;
16. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita takaamaan kaikille liikennealan työntekijöille kunnolliset työolot ja -ehdot sekä asianmukaisen terveyden ja turvallisuuden suojatason työpaikalla riippumatta heidän työllistävän yrityksen koosta ja tyypistä, työpaikasta tai tehdystä sopimuksesta; painottaa työterveyden ja työturvallisuuden merkitystä

¹ ‘Uusi alku Euroopalle: työllisyyden, kasvun, oikeudenmukaisuuden ja demokraattisen muutoksen ohjelma – poliittiset suuntaviivat seuraavalle Euroopan komissiolle; avauspuheenvuoro Euroopan parlamentin täysistunnossa Strasbourgissa 15. heinäkuuta 2015; Jean-Claude Juncker, komission puheenjohtajaehdokas’, s. 7; <http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/jean-claude-juncker---political-guidelines.pdf>.

erityisesti ottaen huomioon väestörakenteen muutokset ja työntekijöiden merkittävän liikkuvuuden liikennealalla;

17. pyytää kiinnittämään huomiota tapauksiin, joissa liikennealalla on ilmennyt pieniin liikenteenharjoittajiin usein erityisen haitallisesti vaikuttavaa vilpillistä kilpailua; muistuttaa, että vilpillinen kilpailu voi heikentää työoloja ja -ehtoja; kehottaa asiasta vastaavia viranomaisia määräämään tähän liittyvistä väärinkäytöksistä asianmukaisia seuraamuksia;
18. korostaa, että työntekoa ja työelämää koskevia normeja ei saa kiertää käyttämällä alihankkijoita; kehottaa jäsenvaltioita seuraamaan tilannetta ja tarvittaessa tiukentamaan yhteisvastuullisuutta koskevia lakeja ja varmistamaan nykyisten sääntöjen asianmukaisen täytäntöönpanon ja sen valvonnan;
19. pitää myönteisinä liikennealan työmarkkinaosapuolten neuvottelemia työaikamalleja, joiden ansiosta työntekijät voivat entistä paremmin sovittaa yhteen työn ja yksityiselämän; korostaa kuitenkin, että on tärkeää valvoa työ-, ajo- ja lepoaikoja koskevien pakollisten sääntöjen noudattamista, mitä liikennealan digitalisointi helpottaisi;
20. korostaa liikennealalla toimivien pk-yritysten erityistä merkitystä pienissä kaupungeissa, yhteyksiltään huonoilla alueilla ja suurten kaupunkitaajamien laitamilla kuljetusten tarjoamisessa työhön, kouluun, kaappoihin tai palveluiden luokse matkustaville henkilöille erityisesti silloin, kun julkinen liikenne ei toimi asianmukaisesti;
21. pitää tärkeinä liikennealan työntekijöiden 2000-luvun työskentelytaitoja, kuten digitaalista osaamista, ryhmätyötaitoja, kriittistä ajattelua ja ongelmanratkaisua, jotta työntekijät voivat selvitä alan muutoksista ja teknisestä kehityksestä; painottaa, että työntekijöiden koulutus on sosiaalisesti kestävä muutoksen ja sopeutumisen avain liikennealalla; kehottaa työmarkkinaosapuolia sekä opetus- ja koulutuslaitoksia kehittämään pienille liikenteenharjoittajille sopivia osaamisstrategioita ja koulutusohjelmia; katsoo, että työnantajan tehtävänä on perehdyttää työntekijät asianmukaisesti uuteen teknologiaan, kuten tietotekniikkaan ja seurantasovelluksiin; korostaa, että vuokratyösopimusten yhteydessä työntekijöitä välittävän toimiston on huolehdittava työntekijöiden asianmukaisesta perehdyttämisestä ja koulutuksesta;
22. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita edistämään yhteisötalouden malleja liikennealalla ja vaihtamaan tähän liittyen parhaita käytäntöjä, koska yhteisötalouden yritykset ovat osoittautuneet muita liikennetoimintamalleja kestävämmiksi talouskriisien aikana;
23. kehottaa komissiota keräämään luotettavia tietoja liikennealan yhteistyötaloudesta ja tutkimaan työoloihin ja -ehtoihin kohdistuvia vaikutuksia.

**LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS LAUSUNNON ANTAVASSA
VALIOKUNNASSA**

Hyväksytty (pvä)	26.9.2016
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 35 -: 2 0: 9
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Laura Agea, Tim Aker, Guillaume Balas, Brando Benifei, Mara Bizzotto, Enrique Calvet Chambon, David Casa, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Thomas Händel, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Ádám Kósa, Kostadinka Kuneva, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Dominique Martin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Sofia Ribeiro, Maria João Rodrigues, Anne Sander, Jutta Steinruck, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Georges Bach, Rosa D'Amato, Rosa Estaràs Ferragut, Tania González Peñas, Sergio Gutiérrez Prieto, Flavio Zanonato, Gabriele Zimmer