

**TYÖELÄMÄ- JA TASA-
ARVOVALIOKUNNAN LAUSUNTO
7/2014 vp**

Valtioneuvoston kirjelmä ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi (sisävesiliikenteen työaikadirektiivi)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan puhemies on 26 päivänä syyskuuta 2014 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi (sisävesiliikenteen työaikadirektiivi) (U 37/2014 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Susanna Siitonen, työ- ja elinkeinoministeriö
- asiantuntija Antti Kujala, Palvelualojen työnantajat PALTA ry
- puheenjohtaja Juha Nyberg, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Fin-Terpuu Oy
- Suomen Vesitietoyhdistys r.y.

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Euroopan komissio antoi 7 päivänä heinäkuuta 2014 ehdotuksen neuvoston direktiiviksi tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä Euroopan sisävesiliikenneliiton (EBU), Euroopan laivurijärjestön (ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä 15 päivänä helmikuuta 2012 tehdyn eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta (COM(2014) 452 lopullinen).

Nämä sisävesiliikennealan EU-tason työmarkkinaosapuolet ovat katsoleet, ettei Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY tietyistä työajan järjestämistä kos-

kevista seikoista (työaikadirektiivi) vastaa alan tarpeita. Tästä syystä ne ovat neuvotelleet tammikuun 2008 ja marraskuun 2011 välisenä aikana erillisen sopimuksen, joka koskee tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelyä sisävesiliikenteessä, ja pyytäneet komissiolta maaliskuussa 2012, että sopimus pantaisiin täytäntöön komission esityksestä tehtävällä neuvoston päätöksellä SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Komission arvion mukaan sopijapuolet ovat asemaltaan riittävän edustavia sisävesiliikenteen alalla yleensä ja sisävesiliikenteen työntekijöiden ja työnantajien osalta. Lisäksi ne ovat saaneet kansallisilta jäse-

niltään valtuuden neuvotteluihin ja sopimuksen tekemiseen.

Direktiiviehdotus koostuu kahdesta osasta, varsinaisesta direktiivistä ja liitteenä olevasta sopimuksesta, jossa olisivat varsinaiset sisävesiliikennettä koskevat työaikamääräykset. Direktiiviehdotuksen 1 artiklan mukaan työmarkkinaosapuolten sopimus pantaisiin täytäntöön direktiivillä. Direktiiviehdotuksen 2 artiklassa olisivat määräykset, joiden perusteella direktiiviehdotusta edullisempien säännösten antaminen tai suotuisempien olosuhteiden turvaaminen on aina mahdollista. Direktiivin toimeenpano ei ole peruste työntekijöiden suojelun yleisen ta-

son alentamiselle. Direktiivi ei rajoita uusien säännösten antamista tai vanhojen muuttamista, jos olosuhteet muuttuvat. Direktiivissä säädettyjä vähimmäisvaatimuksia on tuolloinkin noudatettava. Direktiiviehdotuksen 3—6 artikkelit sisältäisivät tavanomaiset säännökset, jotka liittyvät direktiivin saattamiseen osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen, ja suhtautuu direktiiviehdotukseen myönteisesti.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Euroopan komissio on heinäkuussa 2014 antanut ehdotuksen neuvoston direktiiviksi tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä. Direktiivillä pannaan täytäntöön Euroopan sisävesiliikenneliiton (EBU), Euroopan laivurijärjestön (ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) pyynnöstä heidän välillään tehty sopimus sisävesiliikenteen tietyistä työaikoja koskevista näkökohdista.

Valiokunta pitää myönteisenä sitä, että direktiiviehdotus on ns. minimidirektiivi, joka ei estä jäsenvaltioiden sellaisten säännösten, toimintatapojen tai käytäntöjen soveltamista, joilla turvataan työntekijöille direktiivin säännöksiä suotuisimmat olosuhteet. Direktiivi mahdollistaa myös direktiivin asettamien vähimmäisvaatimusten puitteissa kansallisten uusien säännösten antamisen tai vanhojen muuttamisen, mikäli olosuhteet muuttuvat.

Valiokunnan arvion mukaan direktiiviehdotuksella on kuitenkin vaikutuksia Suomessa voimassa olevaan lainsäädäntöön, ja valiokunta pitää valitettavana, että se on käytännössä asetettu jo tapahtuneiden tosiasioiden eteen direktiiviehdotuksen osalta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan direktiiviehdotuksen sisältö koostuu edellä mainittujen työmarkkinajärjestöjen

keskinäisestä, tammikuun 2008 ja marraskuun 2011 välisenä aikana neuvotellusta ja helmikuussa 2012 solmitusta sopimuksesta, eikä siihen voida enää asian käsittelyn tässä vaiheessa tehdä EU-tasolla muutoksia, vaan neuvosto voi vain joko hylätä tai hyväksyä nyt kysymyksessä olevan lainsäädäntöaloitetta koskevan työmarkkinajärjestöjen pyynnön (SEUT 155 artiklan 2 kohta). Valiokunta katsoo, että Suomen käytävissä olevia tosiasiallisia vaikutusmahdollisuuksia vähentää myös se, että direktiiviehdotus tulee hyväksytyksi määräenemmistöpäätöksensä.

Valiokunnan arvion mukaan direktiiviesityksen taustalla olevan sopimuksen valmistelu on pitkälti tapahtunut Etelä-Euroopan sisävesiliikennöntialueen olosuhteet huomioiden. Valiokunta pitääkin valitettavana, ettei direktiiviehdotuksen valmisteluasiakirjoista käy ilmi, onko Suomen sisävesien matkustaja-alusliikenteen erityispiirteitä, joihin kuuluvat mm. työn kausiluonteisuus ja määräaikaisten työsuhteiden ja pienten, yhden alusten yritysten suuri määrä, riittävällä tavalla huomioitu direktiiviehdotuksen ja siihen pohjautuvan sopimuksen valmistelussa. Myös aluksella vietetyn lepoajan määrä on Suomessa vähäisempi kuin Keski-Euroopan sisävesillä liikennöivien alusten työntekijöillä. Direktiivi voi myös lisätä tarpeettomasti byrokratiaa ja kustannuksia alan suomalaisissa yri-

tyksissä ja näin vaikuttaa tosiasiallisesti haitallisesti myös työllisyyteen. Vastaavia vaikutuksia ei ole arvioitu olevan tavarakuljetusten sisävesiliikennöintialalla.

Edellä esitetystä seuraa, että direktiivin kansalliseen täytäntöönpanoon on kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta direktiivi voidaan saattaa sekä tavara- että matkustajaliikennöintialalla tasapainoisella ja joustavalla tavalla osaksi Suomen oikeusjärjestystä samalla työntekijöiden direktiiviin perustuvat oikeudet turvaten. Valiokunta edellyttää, että direktiivin kansallisessa täytäntöönpanovaiheessa on otettava huomioon kansallisen sisävesiliikenteemme erityispiirteet ja työehtosopimuskäytännöt ja taattava kansallinen harkintavalta myös jatkossa. Myös direktiiviehdotuksen, erityisesti sen työ- ja lepoaika-säännöksiä koskevat, epäselvyydet on täytäntöönpanovaiheessa poistettava. Samalla on arvioitava, voitaisiinko jatkossakin säilyttää kan-

sallinen laivaväen lääkärintarkastuksista annettussa laissa (1171/2010) määritelty malli, jossa työterveystarkastus tehdään työntekijälle kahden vuoden välein lääkärintodistuksen antamisen yhteydessä. Myös tapaan, jolla direktiivi ja sopimus saatetaan osaksi vesiliikenteen työaikoja koskevaa säännöstöä, on kiinnitettävä huomiota. Tältä osin valiokunta kiinnittää erityistä huomiota siihen, että työajasta kotimaan liikenteen aluksissa annettu laki (248/1982) on soveltamisalaltaan direktiiviehdotusta laajempi.

Lausunto

Lausuntonaan työelämä- ja tasa-arvovaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa edellä esitetyn täsmennyksin ja huomautuksin valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 7 päivänä lokakuuta 2014

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Tarja Filatov /sd
vpj. Anne-Mari Virolainen /kok
jäs. Anna Kontula /vas
Jari Lindström /ps
Lea Mäkipää /ps
Merja Mäkisalo-Ropponen /sd
Elisabeth Naclér /r

Mikael Palola /kok
Terhi Peltokorpi /kesk
Kristiina Salonen /sd
Mikko Savola /kesk
Eero Suutari /kok
Katja Taimela /sd
Jani Toivola /vihr.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Anna Sorto.

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Perustelut

Kyseessä on neuvoston ehdotus direktiiviksi tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä eri Euroopan sisävesiliikenneliittojen välillä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta. Lisäksi esitys koskee myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista (työaikadirektiivi). Sisävesiliikenteessä toimivien työntekijöiden työsuhteen ehdoista säädetään merityösopimuksissa (756/2011), työajasta kotimaan liikenteen aluksissa annetussa laissa (248/1982) sekä merimiesten vuosilomalaissa (433/1984). Lääkärintarkastuksista säädetään puolestaan laivaväen lääkärintarkastuksista annetussa laissa (1171/2010). Muista säännöksistä keskeisin direktiiviehdotuksen kannalta on kotimaan liikenteen työaikalaki. Direktiiviehdotuksen 5. lausekkeessa on määräyksiä työ- ja lepopäivien keskinäisestä suhteesta.

Katsomme, että Suomen tulisi asian neuvotokäsittelyssä vastustaa direktiiviehdotuksen hyväksymistä seuraavin perustein. Ensinnäkin valiokuntaryhmämme haluaa kiinnittää siihen huomiota, että direktiiviesitys ja sen eri lausekkeiden perustelut ovat hyvin puutteelliset. Jälleen kerran direktiivin valmistelussa on käynyt niin kuin hyvin usein muutoinkin, eli vaikutusarviointeja ei ole tehty riittävällä laajuudella. Toisaalta on myös muistettava sekin tosiasia, että sisävesiliikenteen olosuhteet eroavat suuresti eripuolilla Eurooppaa. Suomessa tämä yritysmuoto kestää 3–4 kuukautta kesästä riippuen, kun

puolestaan muualla Euroopassa kausi voi kestää jopa 8 kuukautta.

Toisaalta valiokuntaryhmämme haluaa muistuttaa myös siitä, että maamme sisävesiliikenteen yrittäjät tai näitä edustavat tahot eivät ole olleet edustettuina nyt alan eurooppalaisissa järjestöissä, missä valmistelua on tehty. Tästä johtuen direktiiviesityksen taustalla on voimallisesti Keski-Euroopassa tapahtuva sisävesiliikenne. Täten valiokuntaryhmämme haluaa esittää huolen siitä, että esitetty direktiiviesitys on epätarkoituksen mukainen maamme olosuhteisiin.

Kolmanneksi valiokuntaryhmämme haluaa jälkeen kerran kiinnittää huomiota siihen, että esitetty direktiivi lisää kustannuksia sekä alan suomalaisille toimijoille sekä yrityksille. Toisaalta esitys tuo myös mukanaan uutta byrokratiaa. Tällaista kehitystä perussuomalaisen eduskuntaryhmä eikä valiokuntaryhmämme voi pitää hyväksyttävänä missään olosuhteissa. Lopuksi haluamme tuoda esiin sen näkemyksemme, että direktiivin valmistelussa ja myöhemmin direktiivin täytäntöönpanossa tulisi huomioida tässä vastalauseessa esitetyt näkökohdat. Pidämme erittäin tärkeänä myös sitä, että aikaan direktiivin täytäntöönpanossa huomioidaan maamme alan keskeiset toimijat.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valiokunta ottaa edellä olevan huomioon eikä yhdy valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 7 päivänä lokakuuta 2014

Jari Lindström /ps
Lea Mäkipää /ps