

FI

FI

FI



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 15.10.2008
SEK(2008) 2631 lopullinen

**KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA
TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA**

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi maantielikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä annetun direktiivin 2002/15/EY muuttamisesta

{COM(2008)650}

{SEC(2008)2632}

1. JOHDANTO

Tässä tiivistelmässä, joka on laadittu vaikutusten arviointia koskevasta raportista, käsitellään havaittuja ongelmia, jotka liittyvät maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivia henkilöitä koskevan lainsäädännön soveltamisalaan ja täytäntöönpanoon, sekä tarkastellaan erilaisia toimintavaihtoehtoja, joilla ne voidaan ratkaista.

Direktiivissä 2002/15/EY¹ asetetaan maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työaikaan koskevat vähimmäisvaatimukset, millä pyritään suojelemaan näiden työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta, parantamaan liikenneturvallisuutta sekä pienentämään kilpailuolosuhteissa ilmeneviä eroja. Direktiivi täydentää asetusta (EY) N:o 561/2006², jossa vahvistetaan kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevat säännöt.

Direktiiviä 2002/15/EY koskevan sovittelusopimuksen mukaan sitä olisi sovellettava 23. maaliskuuta 2009 alkaen itsenäisiin kuljettajiin sen jälkeen, kun komissio on antanut asiasta kertomuksen ja esittänyt sen perusteella säädösehdotuksen (direktiivin 2 artiklan 1 kohta).

Komissio on antanut 23. toukokuuta 2007 kertomuksen³, jossa pohditaan, mitä seurauksia voisi olla itsenäisten kuljettajien jättämisestä direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, sekä arvioidaan yöaikaan koskevia säännöksiä.

Kertomuksessa todetaan, että kumpaankin vaihtoehtoon, eli direktiivin ulottamiseen koskemaan itsenäisiä kuljettajia ja näiden kuljettajien jättämiseen direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle, liittyy etuja ja haittoja, joita on vaikea suhteuttaa toisiinsa, minkä vuoksi asiasta olisi tehtävä perusteellinen vaikutusten arviointi. Kertomuksessa käsitellään myös sääntöjen tehokkaaseen ja toimivaan täytäntöönpanoon liittyvää ongelmaa.

2. MENETTELYTAPAKYSYMYKSET

Vaikutusten arviointi perustuu useisiin vuosina 2003–2008 tehtyihin tutkimuksiin ja selvityksiin, muun muassa kahteen sidosryhmien kuulemiseen, sekä tavanomaiseen yhteydenpitoon jäsenvaltioiden ja työmarkkinaosapuolten kanssa. Siinä on otettu huomioon sidosryhmien näkemykset sekä kannanotot, jotka on saatu arviointia varten perustetulta komission yksiköiden väliseltä ohjausryhmältä.

Useimpien sidosryhmien mielestä direktiivillä on sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia. Niiden mielestä työaikasäännöt vaikuttavat myönteisesti työntekijöiden terveyteen ja turvallisuuteen, työoloihin ja kilpailun edellytyksiin, mutta säännöillä on myös monia kielteisiä sivuvaikutuksia, sillä ne aiheuttavat muun muassa ansionmenetystä, kuljettajapulaa ja lisäkustannuksia.

Sidosryhmät ovat tuoneet esiin työaikasääntöjen täytäntöönpanoon liittyviä ongelmia ja todenneet, että sääntöjen tarkkaa noudattamista ei voida varmistaa nykyisellä heikolla valvontajärjestelmällä. Niiden mielestä direktiivin soveltamisalaa olisi selvennettävä,

¹ EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

² EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.

³ KOM(2007) 266 lopullinen.

sääntöjen täytäntöönpanoa olisi tehostettava, kansallisten viranomaisten välistä yhteistyötä olisi parannettava ja näennäisesti itsenäisiin kuljettajiin liittyvä ongelma olisi ehkäistävä.

Vaikutustenarviointilautakunta käsitteli vaikutusten arvioinnista laadittua luonnosta 16. huhtikuuta 2008 pitämässään kokouksessa ja ehdotti tekstiin parannuksia 22. huhtikuuta 2008 antamassaan lausunnossa sekä toisessa lausunnossa, jonka sen antoi uudelleen esitetystä vaikutusten arvioinnista 26. kesäkuuta 2008. Lausunnoissa arvosteltiin ennen kaikkea sitä, että erityisen työaikadirektiivin suhdetta muihin sovellettaviin säädöksiin ei ollut selitetty kunnolla, ratkaistavaa ongelmaa ei ollut määritelty riittävän tarkasti, käsitellyistä toimintavaihtoehtoista ei ollut alun perin valittu yhtäkään ja niitä ei ollut myöhemmin rajattu riittävän tarkasti ja sosiaalisia vaikutuksia oli analysoitu puutteellisesti. Nämä kommentit on otettu huomioon selittämällä eri säädösten välisiä suhteita, tarkentamalla ongelman määrittelyä, tarkistamalla eri toimintavaihtoehtoja ja tekemällä kvalitatiivinen arviointi kunkin vaihtoehdon sosiaalisista vaikutuksista.

3. HAVAITUT ONGELMAT

Direktiivin suurimpana ongelmana on sen 2 artiklan 1 kohdassa määritelty soveltamisala eli se, olisiko sitä sovellettava itsenäisiin kuljettajiin ja jos olisi, millä ehdoilla. Itsenäisten ammatinharjoittajien työaikaa ei ole yleensä rajoitettu, koska se kaventaisi yrittäjien vapautta. Vaikutusten arvioinnissa käsitellään edellä mainittua ongelmaa selvittämällä, mitä taloudellisia, yhteiskunnallisia, hallinnollisia ja ympäristövaikutuksia liittyy erilaisiin skenaarioihin, joissa itsenäiset kuljettajat joko kuuluvat direktiivin soveltamisalaan tai jäävät sen ulkopuolelle.

Edelliseen liittyvä ongelma on liikkuvat työntekijät, jotka ovat näennäisesti itsenäisiä kuljettajia. Näiden työntekijöiden keskuudessa sääntöjen noudattaminen on heikkoa, mihin on olemassa monia syitä: säännösten saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä on viivästynyt, osa kuljetusyrityksistä on haluttomia noudattamaan säännöksiä, tiettyjä säännöksiä on tulkittu väärin tai niiden täytäntöönpano on ollut heikkoa.

Direktiivissä ei ole erityisiä säännöksiä sen soveltamisen valvonnasta. Tilanne poikkeaa ajo- ja lepoaikojen valvonnasta, sillä direktiivissä 2006/22/EY säädetään siitä, kuinka paljon ja millaisia tarkastuksia on tehtävä teiden varsilla ja yritysten tiloissa. Komissio oli alun perin ehdottanut, että työaikasääntöjen noudattamista valvottaisiin direktiivin 2006/22/EY nojalla, mutta lainsäätäjät ei hyväksynyt tätä lähestymistapaa.

Sääntöjen vajavainen noudattaminen ja heikko täytäntöönpano liittyvät ennen kaikkea näennäisesti itsenäisiin kuljettajiin. Tähän ryhmään kuuluvat kuljettajat, jotka ovat muodollisesti itsenäisiä mutta jotka tekevät säännöllisesti työtä saman yrityksen lukuun eivätkä voi vapaasti tarjota palvelujaan muille osapuolille. Direktiivissä ei ole nimenomaisesti määritelty tätä ryhmää, mutta koska kyseiset kuljettajat eivät täytä ”itsenäiselle kuljettajalle” asetettuja vaatimuksia, heihin olisi sovellettava samoja velvollisuuksia ja etuja kuin liikkuviin työntekijöihin. Monet kuljettajat ja yritykset eivät kuitenkaan noudata tätä erottelua asianmukaisella tavalla.

Kuljettajien väsymykseen liittyvät tieturvallisuusongelmat estetään valvomalla tiukasti niiden ajo- ja lepoaikasääntöjen noudattamista, jotka koskevat kaikkia kuljettajia heidän ammattiasemastaan riippumatta. Työaikadirektiivillä ei voida enää merkittävästi parantaa liikenneturvallisuutta.

Kaikki edellä mainitut ongelmat heikentävät yhteisön sääntöjä ja vaarantavat direktiivin keskeisten poliittisten tavoitteiden saavuttamisen.

4. TAVOITTEET

Yleisenä tavoitteena, joka oikeuttaa EU-toimiin, on direktiivin soveltamisalan tarkistaminen ja sääntöjen noudattaminen. Tämä saavutetaan seuraavasti:

- tarkentamalla direktiivin soveltamisalaa itsenäisten kuljettajien osalta
- erottamalla selkeästi toisistaan itsenäiset kuljettajat ja sellaiset kuljettajat, joita on direktiiviä sovellettaessa pidettävä työsuhteessa olevina liikkuvina työntekijöinä
- tehostamalla säännösten täytäntöönpanoa
- lujittamalla jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä, jotta sääntöjä noudatettaisiin yhdenmukaisella tavalla.

5. TOIMINTAVAIHTOEHDOT

Määriteltyjä toimintavaihtoja on neljä, joista kolme liittyy direktiivin soveltamisalaan ja yksi säännösten täytäntöönpanoon.

Vaihtoehto A: ”Ei tehdä mitään”. Tässä vaihtoehdossa Euroopan parlamentti ja neuvosto eivät ryhdy mihinkään toimiin, mikä ei kuitenkaan merkitse tilanteen säilymistä ennallaan. Direktiiviä alettaisiin soveltaa itsenäisiin kuljettajiin 23. maaliskuuta 2009 vain siinä tapauksessa, että 2 artiklan 1 kohdassa asetetut ehdot on täytetty eli komissio on antanut asiasta kertomuksen ja esittänyt sen perusteella säädösehdotuksen.

Vaihtoehto B: Direktiivin soveltamisalaa laajennetaan ulottamalla se koskemaan kaikkia muita itsenäisiä kuljettajia paitsi niitä, jotka suorittavat pelkästään kansallisia kuljetuksia. Tässä vaihtoehdossa direktiivi ulotetaan koskemaan ainoastaan niitä itsenäisiä kuljettajia, jotka suorittavat kansainvälisiä kuljetuksia. Tämä edellyttää direktiivin soveltamisalan tarkistamista. Kaikki muut säännökset pysyisivät ennallaan.

Vaihtoehto C: Direktiivin täytäntöönpanoa tehostetaan yksityiskohtaisilla säännöillä, joilla varmistetaan, että direktiiviä sovelletaan näennäisesti itsenäisiin kuljettajiin, kun taas aidosti itsenäiset kuljettajat jätetään sen ulkopuolelle. Tässä vaihtoehdossa direktiivi ulotetaan koskemaan näennäisesti itsenäisiä kuljettajia selventämällä joitakin säännöksiä ja asettamalla valvontavaatimuksia.

Tästä vaihtoehdosta on kolme muunnelmaa:

C.1: Direktiivin puitteissa tapahtuva oikeudellinen selventäminen. Tässä vaihtoehdossa selvennetään liikkuvien työntekijöiden määritelmää, joka käsittää myös näennäisesti itsenäiset kuljettajat, ja estetään siten erilaisten tulkintojen syntyminen. Lisäksi voidaan julkaista ohjeita, joilla varmistetaan määritelmien yhdenmukainen tulkinta.

C.2: Hallinnolliset toimenpiteet, joilla mahdollistetaan säännösten täysimittainen täytäntöönpanoa, sekä sen seikan selventäminen, ketkä kuuluvat ”itsenäisiin

kuljettajiin” ja ”liikkuviin työntekijöihin”. Tässä vaihtoehdossa otetaan käyttöön hallinnollisia toimenpiteitä, joilla lisätään säännösten täytäntöönpanon tehokkuutta ja toimivuutta. Sitä varten on tarkistettava direktiiviä muuttamalla liikkuvien työntekijöiden määritelmää, kuten vaihtoehdossa C.1, ja asettamalla yhteistyövaatimuksia. Näin pyritään varmistamaan sääntöjen tasapuolinen soveltaminen ja tarkka noudattaminen koko yhteisössä.

C.3: Vaiheittaisen lähestymistavan soveltaminen näennäisesti itsenäisiin kuljettajiin. Tässä vaihtoehdossa direktiivi ulotetaan koskemaan näennäisesti itsenäisiä kuljettajia selventämällä liikkuvien työntekijöiden määritelmää ensimmäisessä vaiheessa (vuosina 2009-2011) ja ottamalla valvontavaatimukset käyttöön vuodesta 2011 alkaen. Tämä edellyttää direktiivin tarkistamista, kuten vaihtoehdossa C.2, ja määräajan asettamista tarkistuksen täytäntöönpanolle.

Vaihtoehto D: Itsenäiset kuljettajat jätetään kokonaan direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Tässä vaihtoehdossa itsenäiset kuljettajat jätetään kokonaan direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Se heijastaa nykyistä tilannetta, jossa itsenäiset kuljettajat on ainakin väliaikaisesti jätetty soveltamisalan ulkopuolelle, eikä se muuta tilannetta mitenkään. Näin ollen tätä vaihtoehtoa on pidetty perusskenaariona, johon muita vaihtoehtoja on verrattu.

On muistettava, että riippumatta siitä, päätetäänkö itsenäiset kuljettajat sisällyttää direktiivin soveltamisalaan tai jättää sen ulkopuolelle, heihin sovelletaan joka tapauksessa asetuksella (EY) N:o 561/2006 vahvistettuja ajoaika-, tauko- ja lepoaikasääntöjä.

Vaihtoehtojen A, B ja C vaikutuksia on analysoitu vertaamalla niitä nykytilannetta edustavaan vaihtoehtoon D. Lisäksi on analysoitu neljän päävaihtoehdon taloudellisia, sosiaalisia, hallinnollisia ja ympäristövaikutuksia vertaamalla niitä kilpailua, sosiaalisia olosuhteita ja sääntöjen noudattamista koskeviin poliittisiin tavoitteisiin.

6. VAIHTOEHTOJEN VERTAILU JA PÄÄTELMÄT

Vaihtoehto D

Tätä vaihtoehtoa ei ole valittu, koska ongelmana on, että näennäisesti itsenäiset kuljettajat laiminlyövät usein sääntöjen noudattamisen. Ongelma jäisi ratkaisematta ja vieläpä pahenisi, koska sääntöjen täytäntöönpano on heikkoa, niitä sovelletaan eri tavoin eikä näennäisesti itsenäisiä kuljettajia, jotka kuuluvat direktiivin soveltamisalaan, ole vieläkään erotettu selvästi aidosti itsenäisistä kuljettajista, jotka on jätetty sen soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä vaikeuttaisi poliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Vaihtoehto A

Tässä vaihtoehdossa sosiaalilainsäädäntöä sovellettaisiin tasapuolisesti kaikkiin, jotka osallistuvat maantieliikenteen liikkuviin tehtäviin. Tämä ei kuitenkaan tasapuolistaisi kilpailua, koska valtaosa itsenäisistä kuljettajista ei voisi jatkaa liiketoimintaansa lyhentyneen työajan ja siitä johtuvan tulonmenetyksen vuoksi. Tällä olisi kielteisiä vaikutuksia yrittäjyyden kehitykseen ja kuljetusalan asemaan niissä maissa, joissa itsenäisten kuljettajien osuus on suuri. Suuret yritykset saisivat kilpailuetuja ja entistä suurempia markkinaosuuksia, koska ne selviytyisivät paremmin työajan lyhentymisestä mittakaavaetujen ansiosta, kun taas pienet ja keskisuuret yritykset olisivat häviäjinä. Itsenäiset kuljettajat, jotka jatkaisivat liiketoimintaansa, saattaisivat tuntea kiusausta hankkia toinenkin työ kompensoidakseen

tulonmenetystä tai työskennellä intensiivisemmin voidakseen säilyttää suurimman osan liikevaihdostaan. Tämä lisäisi työhön liittyvää stressiä ja väsymystä. Näennäisesti itsenäisiin kuljettajiin liittyvä ongelma menettäisi merkitystään, mutta sääntöjen noudattaminen ei suhteellisesti ottaen paranisi vaan luultavasti heikkenisi, koska sääntöjä sovellettaisiin suurempaan ryhmään, niiden täytäntöönpano olisi heikkoa ja niiden noudattamisaste olisi alhainen näennäisesti itsenäisten kuljettajien keskuudessa. Lisäksi yritysten toiminta- ja hallintokustannukset kasvaisivat tässä vaihtoehdossa, koska niiden olisi rekrytoitava uusia kuljettajia voidakseen tarjota saman määrän tavarankuljetuspalveluja. Kuljettajien kysynnän kasvu voisi aiheuttaa pulaa ammattikuljettajista, jolloin tavarankuljetuspalvelujen markkinakysyntää ei voitaisi tyydyttää kokonaan. Samalla vaikeutuisi sääntöjen täytäntöönpano itsenäisten kuljettajien työajan valvonnan osalta, koska nämä kuljettajat eivät pidä kirjaa työtunneistaan palkanlaskua varten.

Vaihtoehto B

Ulottamalla direktiivi koskemaan itsenäisiä kuljettajia, jotka suorittavat kansainvälisiä kuljetuksia, varmistettaisiin tasapuoliset toimintaedellytykset kansainvälisten liikenteenharjoittajien osalta, mutta tämä ei parantaisi merkittävästi sääntöjen noudattamisastetta, vähentäisi näennäisesti itsenäisten kuljettajien määrää eikä edistäisi poliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Vaihtoehto C.1

Vaihtoehdossa C.1 erotettaisiin selvemmin toisistaan direktiivin soveltamisalaan kuuluvat kuljettajat (liikkuvat työntekijät ja näennäisesti itsenäiset kuljettajat) ja sen ulkopuolelle jäävät kuljettajat (aidosti itsenäiset kuljettajat), mikä lievittäisi näennäisesti itsenäisiin kuljettajiin liittyvää ongelmaa. Tämä vaihtoehto vähentäisi kuitenkin ainoastaan niiden kuljettajien määrää, jotka ovat tulkinneet sääntöjä väärin ja laiminlyövät niitä siitä syystä, eikä vaikuttaisi niihin näennäisesti itsenäisiin kuljettajiin, jotka tietoisesti laiminlyövät sääntöjen noudattamisen luottaen tarkastusten tehottomuuteen. Tämä vaihtoehto ei lisäisi juuri ollenkaan sääntöjen noudattamisastetta eikä edistäisi poliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Vaihtoehto C.2

Tässä vaihtoehdossa eri kuljettajaryhmät erotetaan selvemmin toisistaan, kuten vaihtoehdossa C.1, minkä lisäksi siinä asetetaan sääntöjen yhtenäistä täytäntöönpanoa koskevia vaatimuksia. Vaihtoehto aiheuttaa jäsenvaltioille jonkin verran hallintokustannuksia, jotka liittyvät tehokkaaseen täytäntöönpanoon. Kustannusten vastapainona ovat kuitenkin edut, jotka saadaan, kun sääntöjen noudattamisaste kasvaa ja poliittisten tavoitteiden saavuttaminen helpottuu. Yritysten hallintokustannukset kasvaisivat jonkin verran, koska ne joutuisivat palkkaamaan uusia kuljettajia, kun näennäisesti itsenäisiä kuljettajia ei olisi enää tarjolla. Aidosti itsenäisten kuljettajien liikevaihto kasvaisi, kun suuret yritykset ulkoistaisivat toimintaansa. Tämä lisäisi ammatin houkuttavuutta ja edistäisi uusien yritysten perustamista. Samalla estettäisiin kilpailun vääristyminen, jota esiintyy sääntöjä noudattavien työsuhteessa olevien kuljettajien kilpaillessa näennäisesti itsenäisten kuljettajien kanssa, jotka eivät noudata lainsäädäntöä. Nämä näennäisesti itsenäiset kuljettajat, jotka hyötyvät nykyään siitä, että heidän työaikaansa ei ole rajoitettu (millä on omat seurauksensa), joutumatta kantamaan omaan yritykseen liittyviä vastuita tai riskejä, eivät olisi tällöin vaarantamassa aidosti itsenäisten kuljettajien kilpailuasemaa. Tällä vaihtoehdolla voidaan tehokkaasti vähentää kuljettajien näennäiseen itsenäisyyteen liittyvää ilmiötä ja ratkaista sääntöjen heikkoon noudattamiseen liittyvä ongelma.

Vaihtoehto C.3

Tässä vaihtoehdossa ehdotetaan samoja toimenpiteitä kuin vaihtoehdoissa C.1 ja C.2 mutta yhdistetään niihin aikataulu. Vaihtoehdon C.3 myönteiset ja kielteiset vaikutukset ovat melkein samat kuin vaihtoehdossa C.2, ja vain jotkin luvut ovat hieman suurempia tai pienempiä kuin jälkimmäisessä vaihtoehdossa. Toisaalta tuloksia saataisiin luultavasti myöhemmin ja ongelmien ratkaiseminen olisi hitaampaa kuin vaihtoehdossa C.2.

Säännösten noudattamisesta aiheutuvien kustannusten vertailu

Kustannus-hyötyanalyysin tulokset osoittavat, että vaihtoehto A on kaikkein kallein ja aiheuttaa eniten täytäntöönpanokustannuksia jäsenvaltioille ja työaikojen kirjaamiseen ja raportointiin liittyviä kustannuksia yksityissektorille. Lisäksi se on kaikkein vaikein panna täytäntöön, koska itsenäisten kuljettajien ei tarvitse kirjata työaikatietojaan palkanlaskua varten, minkä vuoksi tietojen luotettavuutta on vaikea tarkistaa. Näin ollen kustannukset, jotka aiheutuvat säännösten noudattamisasteen paranemisesta, eivät välttämättä ole kohtuullisia saavutettuihin tuloksiin nähden. Kaikkein halvin vaihtoehto on D, koska siihen ei sisälly uusia toimia. Toisaalta se ei ratkaise sitä ongelmaa, että näennäisesti itsenäiset kuljettajat laiminlyövät sääntöjen noudattamisen, minkä vuoksi laiminlyönnistä aiheutuisi edelleen suuria kustannuksia. Vaihtoehto B aiheuttaa vähiten hallintokustannuksia yrityksille, mutta melkein yhtä paljon täytäntöönpanokustannuksia kuin vaihtoehto C. Toisaalta se ei tuo suurtakaan parannusta näennäisesti itsenäisistä kuljettajista johtuvaan ongelmaan. Vaihtoehto C.2 on halvempi kuin vaihtoehto A, mutta jonkin verran kalliimpi kuin vaihtoehto B. Se on kuitenkin tehokkain ratkaisu näennäisesti itsenäisiin kuljettajiin liittyvään ongelmaan ja lisää parhaiten sääntöjen noudattamista tällä alalla.

Päätelmät

Verrattaessa eri toimintavaihtoehtoja ja niihin liittyviä kustannuksia, joita aiheutuu säännösten noudattamisesta, vaihtoehtoa C.2 voidaan pitää ihanteellisena vaihtoehtona. Vaihtoehdoissa A, B ja C.1 käsitellään direktiivin soveltamisalaa, eikä niillä ratkaista sääntöjen laiminlyönnistä johtuvaa ongelmaa eikä edistetä poliittisten tavoitteiden saavuttamista. Vaihtoehdolla C.3 saavutettaisiin samat tulokset kuin vaihtoehdolla C.2, mutta vasta myöhemmin. Vaihtoehto C.2, jossa käsitellään sekä määritelmiä että täytäntöönpanotoimia, on tehokkain tapa ratkaista ongelmat ja saavuttaa poliittiset tavoitteet.

Ehdotuksessa puututaan suoraan sääntöjen laiminlyönnin taustatekijöihin varmistamalla, että näennäisesti itsenäiset kuljettajat kuuluvat direktiivin soveltamisalaan, ja tehostamalla sääntöjen täytäntöönpanoa. Näin ollen voidaan todeta, että yhdistämällä nykyiset työaikasäännöt, direktiivin soveltamisalan tarkentaminen ja selvät täytäntöönpanosäännöt toisiinsa voidaan vähentää kilpailun vääristymistä ja taata työntekijöille ja niihin rinnastettaville ryhmille parempi sosiaaliturva.