

Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheista:

- ”Ehdotus neuvoston direktiiviksi tietyistä työajan järjestelyä koskevista seikoista 23. marraskuuta 1993 annetun direktiivin 93/104/EY muuttamisesta ja sen soveltamisalan ulottamisesta koskemaan kyseisen direktiivin soveltamisalan ulkopuolisia toimialoja ja toimintoja”,
- ”Ehdotus neuvoston direktiiviksi maantieliikenteen alalla työskentelevien liikkuvien työntekijöiden ja itsenäisten kuljettajien työajan järjestämisestä”, ja
- ”Ehdotus neuvoston direktiiviksi merenkulkijoiden työaikojen valvonnasta yhteisön satamia käyttävillä aluksilla”⁽¹⁾

(1999/C 138/11)

Neuvosto päätti 23. joulukuuta 1998 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 75 artiklan, 118 a artiklan ja 84 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainituista ehdotuksista.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -jaosto antoi lausuntonsa 9. maaliskuuta 1999. Esittelijä oli Joseph Konz ja apulaisesittelijä Carlos Ribeiro.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 24.–25. maaliskuuta 1999 pitämässään 362. täysistunnossa (maaliskuun 25. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 72 ääntä puolesta, 33 vastaan, ja 6 pidättyi äänestämästä.

1. Johdanto

1.1. Direktiivi 93/104/EY⁽²⁾ sisältää työaikaan liittyvät yleiset säännökset. Seuraavat alat ovat direktiivin soveltamisalan ulkopuolella: lento-, meri-, rautatie-, maantie-, joki- ja järvi-liikenne, merikalastus, muu merellä tehtävä työ sekä lääkärin erikoistuminen.

1.2. Komissio on sitoutunut useaan otteeseen⁽³⁾ tekemään aloitteita, jotka koskevat direktiivin sovellusalan ulkopuolisia toimialoja ja toimintoja.

1.3. Komissio hyväksyi 15. heinäkuuta 1997 valkoisen kirjan työaikadirektiivin ulkopuolisista toimialoista⁽⁴⁾. Sen katsottiin olevan ensimmäinen vaihe direktiivin ulkopuolisten alojen työaika koskevassa virallisessa kuulemismenettelyssä. Valkoisessa kirjassa tarkasteltiin soveltamisalan ulkopuolelle jättämisen luonnetta ja laajuutta, ongelman kattavuutta, oikeudellista ja sopimustilannetta jäsenvaltioissa sekä tehtyjä aloitteita. Siinä analysoitiin ja arvioitiin kunkin toimialan erityispiirteitä ja ongelmia.

1.4. Saatuaan palautteen valkoisesta kirjasta komissio käynnisti 31. maaliskuuta 1998 kuulemismenettelyn toisen vaiheen ehdotuksen sisällöstä. Komissio kannatti edelleenkin eriytettyä ratkaisumallia.

1.5. Kuulemismenettelyn jälkeen työmarkkinaosapuolten väliset keskustelut tiivistyivät useimmissa asianomaisten alojen sekakomiteoissa. Tietyillä aloilla päästiin virallisiin sopimuksiin, toisilla aloilla (maantieliikenne) siinä epäonnistuttiin.

1.6. Tässä asiakirjassa otetaan huomioon työmarkkinaosapuolten väliset sopimukset ja esitellään komission suunnittelemat toimet direktiivin 93/104/EY soveltamisalan ulkopuolelle jäävien työntekijöiden suojelemiseksi heidän terveyteensä ja turvallisuuteensa sekä muiden henkilöiden hyvinvointiin ja turvallisuuteen kohdistuvilta haitoilta, jotka aiheutuvat kohtuuttoman pitkistä työajasta, riittämättömästä levosta, yötyöstä tai rasittavista työjärjestelyistä.

1.7. Komissio ehdottaa seuraavia toimia:

1.7.1. Laaja-alaiset toimet

- tiedonanto työajan järjestelystä direktiivin soveltamisalan ulkopuolisilla toimialoilla ja
- ehdotus direktiiviksi direktiivin 93/104/EY muuttamisesta.

Ehdotuksen tavoitteena on laajentaa direktiivin soveltamisala koskemaan kaikkia kiinteässä asemapaikassa työskenteleviä henkilöitä, myös erikoistumiskoulutuksessa olevia lääkäreitä ja offshore-työntekijöitä, sekä rautatieliikenteen työntekijöitä, joiden asemapaikka vaihtelee. Lisäksi pyritään toteuttamaan tiettyjä toimenpiteitä, jotka koskevat muita liikkuvia työntekijöitä.

(1) EYVL C 43, 17.2.1999, s. 1-25.

(2) Tietyistä työajan järjestämisestä koskevista seikoista 23 päivänä marraskuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi 93/104/EY. EYVL L 307, 13.12.1993, s. 18. TSK:n lausunto, EYVL C 60, 8.3.1991, s. 26.

(3) Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, SEC(93) 1054 final, 7. heinäkuuta 1993 ja komission tiedonanto neuvostolle, Euroopan parlamentille, talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Keskipitkän ajan sosiaalinen toimintaohjelma 1995-1997, KOM(95) 134 lopull.

(4) KOM(97) 334 lopull. TSK:n lausunto, EYVL C 157, 25.5.1998, s. 74.

1.7.2. Alakohtaiset toimet

a) Direktiivi maantieliikenteestä

- ehdotus direktiiviksi maantieliikenteen työntekijöiden työaikaa koskevista erityistoimista. Direktiivillä on kolme päätavoitetta:
 - taata sama sosiaalisen suojan taso kuin muilla liikennealan työntekijöillä, joiden asemapaikka vaihtelee
 - suojella kaikkien tiellä liikkuvien terveyttä ja turvallisuutta
 - poistaa epäterve kilpailu liikennealan yhtenäismarkkinoilta.

b) Kaksi direktiiviä ja yksi suositus meriliikenteestä

- ehdotus direktiiviksi merenkulkijoiden työajan järjestämisestä koskevasta ECSAn ja FST:n tekemästä sopimuksesta
- ehdotus direktiiviksi merenkulkijoiden työajan valvonnasta yhteisön satamia käytävillä aluksilla
- suositus ILO:n yleissopimuksen N:o 180 (1996) ratifioinnista ja ILO:n yleissopimukseen N:o 147 (1976) liittyvästä vuoden 1996 pöytäkirjasta.

Näihin kolmeen asiakirjaan sisältyy työmarkkinaosapuolien 30. syyskuuta 1998 tekemän sopimuksen päätelmien tärkeimmät kohdat sekä työaikaa koskevat kansainväliset säännöt.

2. Yleistä

2.1. Ehdotus neuvoston direktiiviksi työaikadirektiivin 93/104/EY muuttamisesta koskemaan tietyn ehdoin direktiivin ulkopuolisia aloja sekä ehdotus neuvoston direktiiviksi maantie-liikenteen alalla työskentelevien liikkuvien työntekijöiden ja itsenäisten kuljettajien työajan järjestämisestä perustuvat direktiivin 93/104/EY tapaan Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 118 a artiklaan, jonka mukaan jäsenvaltiot

”pyrkivät parantamaan erityisesti työympäristöä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden suojelemiseksi – –.”

2.2. Komissio viittaa läheisyys- ja suhteellisuusperiaatteiden noudattamiseen liittyen aiheellisesti Yhdistyneen kuningaskunnan tekemään työaikadirektiivin kumoamispyyntöön ja siihen

liittyvään päätökseen, jonka Euroopan yhteisöjen tuomioistuin antoi 12. marraskuuta 1996⁽¹⁾. Tuomioistuin huomautti:

”Koska neuvosto on todennut tarpeelliseksi parantaa olemassa olevaa työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden suojelun tasoa ja yhdenmukaistaa tämän alan olot niitä parannettaessa, tällaisen tavoitteen toteuttaminen säätämällä vähimmäisvaatimuksia edellyttää väistämättä yhteisön laajuisia toimia.”

”– – käytetyt keinot ovat soveltuvia tavoiteltuun päämäärään ja rajoittuvat siihen, mikä on välttämätöntä kyseisen päämäärän saavuttamiseksi.”

Koska nämä direktiiviehdotukset eivät ylitä periaatteiltaan direktiivin 93/104/EY säännöksiä, talous- ja sosiaalikomitea kannattaa komission toimia ja toivoo, että neuvosto säätää lain mahdollisimman pian.

Komitea kannattaa myös sitä, että komissio liittyy maantieliikennettä koskevaan ehdotukseen työntekijöiden rinnalle neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 tapaan myös itsenäiset kuljettajat, jotka ajavat linja-autoa, turistibussia tai rekkaa, heidän terveytensä suojelemiseksi ja turvallisuutensa takaamiseksi. Näin parannetaan myös liikenneturvallisuutta ja pyritään vähentämään kilpailu-väärästymiä, jotka johtuvat maantiekuljetusta harjoittavien yhtiöiden hajoamisesta pienempiin osiin.

2.3. TSK hyväksyi 18. joulukuuta 1990 suurella äänen enemmistöllä lausunnon aiheeseen liittyvästä ensimmäisestä direktiiviehdotuksesta⁽²⁾, joka ei sisältänyt poikkeuksia. TSK kannatti komission ehdotuksia, mutta halusi vahvistaa niitä ja viittasi useaan otteeseen ILO:n ohjeisiin.

2.4. Seitsemän vuotta myöhemmin, 26. maaliskuuta 1998, TSK tuki aiheesta ”Valkoinen kirja työaikadirektiivin ulkopuolisista toimialoista” antamassaan lausunnossa⁽³⁾ komissiota sellaisten vähimmäisvaatimusten hyväksymiseksi, joilla taataan työajan osalta neuvoston direktiivin 93/104/EY ulkopuolelle toistaiseksi jääneiden toimialojen työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojeleminen.

2.5. TSK valitsi komission tavoin eriytetyn ratkaisumallin, jonka tarkoituksena on:

- laajentaa kaikki direktiivin 93/104/EY säännökset koskemaan kaikkia kiinteässä asemapaikassa työskenteleviä työntekijöitä

⁽¹⁾ Tuomioistuimen päätös 12. marraskuuta 1996 (Yhdistynyt kuningaskunta ja Pohjois-Irlanti vastaan Euroopan unionin neuvosto – Neuvoston direktiivi 93/104/EY tietyistä työajan järjestämisestä koskevista seikoista – Kumoamiskanne), asia C-84/94 – Oikeustauspaukkoelma 1996, s. I-5755.

⁽²⁾ EYVL C 60, 8.3.1991, s. 26.

⁽³⁾ EYVL C 157, 25.5.1998, s. 74.

- laajentaa seuraavat direktiivin 93/104/EY säännökset koskemaan kaikkia liikkuvia työntekijöitä (mukaan lukien merikalastus) sekä muuta merellä tehtävää työtä tekeviä:
 - neljän viikon palkallinen vuosiloma
 - yötyötä tekevien terveystarkastukset
 - takeet riittävästä levosta
 - työajan vuosittainen enimmäismäärä.
- hyväksyä jokaiselle toimialalle oma työaika ja lepoaika koskeva lainsäädäntö liikkuville työntekijöille sekä *mutatis mutandis* merikalastustyöntekijöille ja muuta merellä tehtävää työtä tekeville.

2.6. TSK toivoi aikanaan, että liikenne- ja merikalastusalan työmarkkinaosapuolet pääsisivät keskenään sopimukseen. TSK vetosi komissioon, jotta se jatkaisi toimiaan ja sitoisi työmarkkinaosapuolet eri sekakomiteoiden työhön sekä tarkentaisi uusien säästöjen ehtoja.

Uusien säästöjen tulisi täyttää seuraavat ehdot:

- 1) niiden tulisi olla luonteeltaan samalla tavalla sitovia kuin direktiivi
- 2) niitä tulisi soveltaa kaikkiin asianomaisiin eli myös alalle tuleviin uusiin toimijoihin
- 3) niitä ei tulisi voida käyttää perusteena nykyisten työolojen heikentämiselle
- 4) niihin tulisi liittää mahdollisia ja tarpeellisia poikkeuksia koskevat direktiivin 93/104/EY säännökset
- 5) niiden tulisi noudattaa läheisyysperiaatetta, jonka mukaisesti poikkeuksista voidaan neuvotella niillä tahoilla ja niiden kanavien kautta, joita on käytetty aiemmin eri jäsenvaltioissa
- 6) ne tulisi saattaa voimaan samanaikaisesti, jotta voidaan välttää eri kuljetusmuotojen välistä kalliiksi käyvää kilpailua, joka johtuu työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojelua koskevien sääntöjen eroista
- 7) niissä tulisi korostaa säännösten väestölle tuomia etuja, sillä liian pitkistä työajasta johtuva väsymys on todellinen ja välitön vaaratekijä muiden hyvinvoinnille ja turvallisuudelle.

2.7. TSK toteaa, että nykyään vain rautatie- ja meriliikenteen alalla on tehty viralliset sopimukset. TSK pahoittelee erityisesti, etteivät työmarkkinaosapuolet ole päässeet tieliikenteen sekakomiteassa käydyistä tiivistä neuvotteluista huolimatta sopimukseen viimeisessä, 30 syyskuuta 1998 pidetyssä kokouksessa, vaikka monissa asioissa on jo tapahtunut lähentymistä.

2.8. TSK suositti, että työmarkkinaosapuolien väliset neuvottelut saataisiin päätökseen pikaisesti ja toivoi, että komissio pyytäisi ilman turhaa viivettä neuvostolta konkreettisia ehdotuksia tehokkaan suojan takaamiseksi niiden työntekijöiden työaika-, terveys- ja turvallisuusasioissa, jotka toimivat direktiivin soveltamisalan ulkopuolisilla aloilla kuitenkin niin, että yrityksille jätetään joustomahdollisuus tietyissä rajoissa. Komitea kiittääkin komissiota tehokkuudesta ja selkeistä, asianmukaisista ja punnituista ehdotuksista, jotka vastaavat pääosin TSK:n edellä esittämiä ehtoja.

2.9. Direktiiviin 93/104/EY myönnetään poikkeus 17 artiklan 1 kohdan a alakohdassa johtavassa asemassa oleville tai muille henkilöille, joilla on itsenäinen päätöksentekovalta. Tätä ei aseteta kyseenalaiseksi komission ehdottamissa teksteissä. TSK ehdottaa, että asiaa käsitellään, kun saadaan tulokset tutkimuksesta, jota tehdään parhaillaan johtavien henkilöiden työajasta Euroopassa. On vältettävä tilannetta, jossa nämä henkilöt jäisivät viimeiseksi yleisen työaikadirektiivin ulkopuoliseksi ryhmäksi.

2.10. TSK huomauttaa lopuksi, että naisten työskentelyä, erityisesti äitiysaikana, koskevat yleiset säännökset ovat edelleenkin oikeudellisesti päteviä.

3. Alakohtaiset huomiot

3.1. Rautatieliikenne

3.1.1. Työmarkkinaosapuolet pääsivät 18. syyskuuta 1996 rautatieliikenteen sekakomiteassa sopimukseen siitä, että kaikki rautatieläiset, sekä kiinteässä asemapaikassa työskentelevät että työntekijät, joiden asemapaikka vaihtelee, liitetään direktiivin 93/104/EY soveltamisalaan kuitenkin niin, että kuljettajille ja junissa työskenteleville rautatieliikenteen työntekijöille myönnetään erityispoikkeus.

3.1.2. TSK on tyytyväinen, että tämän tärkeän ja 24 tuntia vuorokaudessa, seitsemän päivää viikossa toimivan alan työntekijät (joita on lähes miljoona) ovat mukana komission ehdotuksessa, jonka tarkoituksena on muuttaa direktiiviä 93/104/EY. Alalla on vielä laaja kansallisen lainsäädännön ja yleisesti velvoittavien työehtosopimusten antama sosiaalinen suoja. Vastedes näillä työntekijöillä, myös niillä, joita uudet toimijat palkkaavat, on suojanaan yhteisön lainsäädäntö, jossa annetaan työaikaan koskevat vähimmäisvaatimukset sellaisten terveydelle ja turvallisuudelle koituvien haittavaikutusten torjumiseksi, jotka aiheutuvat

- liian pitkistä työajasta
- riittämättömästä levosta
- yötyöstä tai
- rasittavista työjärjestelyistä.

3.1.3. Ei ole tarpeen osoittaa toteen, että junaliikenteen turvallisuuden takaavasta lainsäädännöstä on väestölle etua, sillä tiedetään, että liian pitkistä työajoista johtuva väsymys on todellinen ja välitön onnettomuusriski.

3.1.4. TSK kannattaa lausunnon kohteena olevia ehdotuksia sillä ehdolla, että 6 artiklan (viikottainen enimmäistyöaika) vertailujaksoon myönnettävä poikkeus ei ylitä kuutta kuukautta (ks. 17 artiklan 4 kohdan ensimmäinen alakohta) ja ettei uutta 17 a artiklaa, joka koskee työntekijöitä, joiden asemapaikka vaihtelee, sovelleta rautatieläisiin. Komitean mielestä ehdotukset vastaavat työmarkkinaosapuolten välistä sopimusta.

3.1.5. Työmarkkinaosapuolien mukaan vertailujakson mahdollinen pidennys yli kuuteen kuukauteen voi vaikuttaa kielteisesti yrityksiin, joilla ei olisi enää vuoden lopulla käytössään osaa henkilöstöstään työaikakiintiön täyttyttyä.

3.1.6. Epäselvyyksien välttämiseksi 2 artiklan uudesta 7 kohdasta (työntekijät, joiden asemapaikka vaihtelee) tulee poistaa maininta "ferroviaire" ja 17 artiklan (poikkeukset) 2 artiklan 1 kohdan a alakohtaa tulee täydentää lisäämällä loppuun "erityisesti kun kyseessä on rautatieliikenteen kuljettajat ja junassa työskentelevät työntekijät".

3.2. Maantieliikenne

3.2.1. TSK on vakuuttunut, että tällä Euroopan talouden kannalta elintärkeällä alalla on pyrittävä ratkaisemaan mahdollisimman pian työaikaan liittyvät ongelmat, jotka koskevat noin 3,2 miljoonaa toisen lukuun työskentelevää tieliikenteen liikkuvaa työntekijää.

Vaikka noin 3,5 miljoonaa liikennöintiyritysten palkkaamaa omaan lukuunsa työskentelevää liikkuvaa työntekijää kuuluu jo nyt direktiivin 93/104/EY soveltamisalaan, heitä tulisi kohdella samalla tavoin kuin muita palkallisia ammattikuljettajia.

Itsenäisten kuljettajien terveyttä tulee suojella ja heidän turvallisuutensa on taattava työaikaan liittyvillä vähimmäisvaatimuksilla. Kun he kuljettavat linja-autoa, turistibussia tai rekkaa kyseessä on matkustajien ja rahdin turvaaminen sekä muiden tiellä liikkuvien turvallisuus. Samalla poistetaan liikennealan yhtenäismarkkinoiden toimintaa haittaavat vakavat kilpailuvääristymät.

3.2.2. EU-alueella olevia maantieliikennealan yrityksiä tulee suojella myös sosiaaliselta polkumyynniltä, jota harjoittavat EU:n ulkopuoliset alhaisen sosiaalisen tason maat. Euroopan unionin tulee huolehtia siitä, että jäsenvaltiot eivät omaksuvat viipymättä ja ilman ehtoja yhteisön säännösten sekä ottavat käyttöön tarvittavan valvonnan ja pakotteet. Mikäli kaikki

Euroopan valtiot olisivat ratifioineet työaika- ja lepoaikoja maantieliikenteessä käsittelevän ILO:n yleissopimuksen N:o 153 (1979), ongelmilta olisi välttytty ja alan työntekijöiden suoja olisi voitu tehostaa. Samalla olisi päästy myös avoimeen ja rehelliseen kilpailuun.

3.2.3. Lisäksi etenkin maanteiden tavaraliikenteessä on etsittävä sellaisia rakentavia sosiaalisia ratkaisuja, joilla voidaan välttää merkittävien sosiaalisten ristiriitojen syntyminen ja sopimaton sosiaalinen polkumyynti.

3.2.4. TSK pahoittelee edelleenkin, etteivät työmarkkinaosapuolet päässeet sopimukseen tieliikenteen sekakomiteassa (ks. kohta 2.6). TSK onkin tyytyväinen komissioon, joka esitti pikaisesti, kuten komitea toivoi 26. maaliskuuta 1998 antamassaan lausunnossa, neuvostolle maantieliikenteen työaikajärjestelyitä koskevat omat ehdotuksensa.

3.2.5. Tarkoituksena on ennen kaikkea laajentaa direktiivin 93/104/EY soveltamisalaa koskemaan myös kaikkia niitä alan työntekijöitä, joilla on kiinteä asemapaikka, sekä yleisesti maantieliikenteen liikkuvia työntekijöitä.

3.2.6. Komissio ehdottaa toisessa vaiheessa erillistä direktiiviä, jota sovelletaan maantieliikenteen liikkuviin työntekijöihin, mukaan lukien yritysten palkkaamat omaan lukuunsa kuljetuksia tekevät liikkuvat työntekijät. Linja-autoa, turistibussia tai rekkaa kuljettavat itsenäiset kuljettajat kuuluvat myös tähän neuvoston direktiiviehdotukseen, jolla täydennetään työajan osalta ajo- ja lepoaikoja koskevan asetuksen (ETY) N:o 3820/85⁽¹⁾ säännöksiä. Uusi ehdotus neuvoston direktiiviksi ei kuitenkaan rajoita kyseistä asetusta, jota sovelletaan edelleenkin sellaisenaan (ks. 1 artiklan 4 kohta).

TSK ehdottaa, että direktiivin 93/104/EY 2 artiklaan lisättyä uutta 7 kohtaa (työntekijät, joiden asemapaikka vaihtelee) täydennetään maininnalla "ja joka työskentelee omaan lukuunsa". Komitea ehdottaa lisäksi, että tähän samaan 7 kohtaan lisätään toinen alakohta:

"Maantieliikenteen liikkuvien työntekijöiden työaika- ja lepoaikoja koskevat vähimmäisvaatimukset ovat erillisessä direktiivissä artiklan 14 'Yksityiskohtaisemmat yhteisön määräykset' mukaisesti."

3.2.7. Komissio tarkentaa, että se on sisällyttänyt ehdotuksiinsa ne osat työmarkkinaosapuolien valmistelemasta tekstistä, joista päästiin yhteisymmärrykseen. Komissio esittää erimielisyyttä synnyttäneistä asioista omia vaihtoehtoja, joita tulee arvioida yhdessä niiden osatekijöiden kanssa, joista työmarkkinaosapuolet pääsivät yhteisymmärrykseen.

(1) Neuvoston asetus (ETY) N:o 3820/85, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta, EYVL L 370, 31.12.1985, s. 1, TSK:n lausunto, EYVL C 303, 25.11.1985, s. 29 ja EYVL C 104, 25.4.1985, s. 4.

3.2.8. Maantieliikenteen alalla työskenteleviä liikkuvia työntekijöitä koskevaan direktiiviehdotukseen sisältyy erityisesti:

- työajan määritelmä, joka on laajempi kuin nykyisten säädösten ajo- ja lepoaikaan rajoittuva määritelmä
- keskimääräinen viikottainen 48 tunnin työaika neljän kuukauden viitejaksolla ja ehdoton 60 tunnin viikottainen enimmäistyöaika
- vähintään 30 minuutin tauko, jos kokonaistyöaika on 6-9 tuntia, ja vähintään 45 minuutin tauko, jos kokonaistyöaika on yli 9 tuntia
- vähintään 11 tunnin lepoaika päivittäisen työajan päätteeksi; lepoajan kesto voidaan lyhentää kymmeneen tuntiin, jos lyhennys korvataan vähintään 12 tunnin lepoajalla seuraavien neljän viikon aikana
- viikottainen lepoaika 35 tuntia
- yötyöntekijän päivittäinen työaika enintään kahdeksan tuntia tai kymmenen tuntia, jos kahdeksan tunnin päivittäinen keskiarvo ei ylity kahden kuukauden kuluessa
- yleisdirektiiviä tiukempi yötyön määritelmä.

Komissio säätää samalla seuraavista poikkeuksista:

- artiklaan (viikottainen enimmäistyöaika), 5 artiklaan (lepoaika) ja 6 artiklaan (yötyöntekijät) voidaan myöntää poikkeuksia kansallisen lainsäädännön, työehtosopimusten tai työmarkkinaosapuolten välisten muiden sopimusten perusteella, kunhan asianomaisille työntekijöille tarjotaan vastaavaa korvaavaa lepoaikaa
- artiklaan (viikottainen enimmäistyöaika) voidaan myöntää poikkeus 48 tunnin viikottaisen keskimääräisen enimmäistyöajan laskemisen perusteena olevan viitejakson pidentämiseksi neljästä kuuteen kuukauteen paitsi jos jäsenvaltiot vähentävät viikottaista työaika keskimäärin 39 tai 35 tuntiin.

3.2.9. TSK ei hyväksy viitejakson pidentämistä 3 artiklan 1 kohdassa säädetyistä neljästä kuukaudesta yli kuuteen kuukauteen laskettaessa 48 tunnin keskimääräistä viikottaista enimmäistyöaika, vaikka jäsenvaltiot myöntäisivät lyhennystä viikottaiseen työaikaan.

Mikä pätee rautatieliikenteeseen (ks. kohta 3.1.5), pätee myös maantieliikenteeseen: viitejakson pidentäminen yli kuuteen kuukauteen voi vaikuttaa kielteisesti yrityksiin, joilla ei ole enää vuoden lopulla käytössään osaa henkilöstöstään työaika-kiintiön täytyttyä.

3.2.10. TSK:n mielestä 7 artiklan (poikkeukset) 3 kohta ei ole ymmärrettävä, ellei sitä muuteta seuraavaan muotoon:

”Säännöllisessä henkilöliikenteessä alle 50 kilometrin matkoilla tauot (poistetaan: tai pysähdysajat) voidaan jakaa 4 artiklasta poiketen vähintään 15 minuutin jaksoihin. Nämä tauot saatetaan yhdistää linjan päätteen pysähdysaikoihin.”

Kaupunkihenkilöliikenteelle on tyyppillistä ajon keskeyttäminen pysähdysajaksi linjan päässä. Pysähdysajat ovat palkallista työaika, ja ne sijoittuvat ajallisesti kulkuneuvon päätepysäkillä saapumisen ja seuraavaan vuoroon lähtemisen välille.

3.2.11. Yöaika (ks. 2 artiklan 6 kohta) ja yötyöntekijöitä (ks. 6 artikla) koskevan ehdotetun tekstin osalta TSK toteaa, että yötyön määritelmän tiukentamista tulee vielä tarkastella uudestaan, jotta vältetään mahdolliset kohtuuttomuudet etenkin harvaan asutuissa maissa.

3.2.12. TSK kannattaa yleisesti ottaen komission ehdotuksia ja vetoaa neuvostoon, jotta se täyttäisi velvollisuutensa ja poistaisi alan oikeudellisen tyhjiön.

3.3. Joki- ja järvi liikenne

3.3.1. TSK pahoittelee edelleenkin, etteivät työmarkkinaosapuolet ole käyneet vakavia neuvotteluita sisävesiliikenteen sekakomiteassa ja ettei sopimusta ole saatu aikaan (ks. kohta 2.6).

3.3.2. TSK onkin tyytyväinen siihen, että komissio on täyttänyt velvollisuutensa liittämällä työntekijät, joiden asemapaikka vaihtelee, direktiiviin 93/104/EY (ks. 2 artiklaan lisätty uusi 7 kohta). Tosin uuden 17 a artiklan mukaan 3 artiklan (päivittäinen lepoaika), 4 artiklan (tauot), 5 artiklan (viikottainen lepoaika) ja 8 artiklan (yötyön kesto) säännöksiä ei sovelleta kyseisiin työntekijöihin. Jäsenvaltioiden onkin ryhdyttävä tarvittaviin toimiin, jotta näille työntekijöille voidaan taata oikeus riittävään lepoon.

3.3.3. TSK ei voi hyväksyä tässäkin kohdassa 16 artiklan 2 kohdan neljän kuukauden vertailujakson pidentämistä yli kuuteen kuukauteen, kun sovelletaan 6 artiklaa, jossa säädetään, että keskimääräinen työaika jokaisena seitsemän päivän jaksossa, ylityö mukaan lukien, voi olla enintään 48 tuntia (ks. kohdat 3.1.5 ja 3.2.9).

3.3.4. Komission vielä valmistellessa alakohtaisia lisäsäännöksiä (ks. komission 18.11.1998 antaman tiedonannon liitteenä oleva analyttinen taulukko) TSK kannattaa kaikkia lausunnon kohteena olevia ehdotuksia.

3.4. Meriliikenne

3.4.1. ECSA (Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestö) ja FST (Euroopan unionin kuljetustyöntekijöiden yhdistysten liitto) solmivat 30. syyskuuta 1998 eurooppalaisen sopimuksen merenkulkijoiden työajan järjestämisestä. Sopimusta ollaan panemassa täytäntöön komission ehdotuksesta ja neuvoston päätöksellä (direktiivin muodossa). Sosiaalipolitiikkaa koskevan sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti sopimuksessa määritellyt merenkulkijat jäävät ainoina direktiivin 93/104/EY soveltamisalan ulkopuolelle.

3.4.2. Vaikka TSK:lta ei ole pyydetty lausuntoa tästä osapuolien välisestä eurooppalaisesta sopimuksesta, se onnittelee asianomaisia työmarkkinaosapuolia ja toivoo, että neuvosto päättää mahdollisimman pikaisesti kyseisen sopimuksen täytäntöönpanosta.

3.4.3. TSK kannattaa myös komission 18. marraskuuta 1998 jäsenvaltioille antamaa suositusta, jonka mukaan niiden tulisi ratifioida mahdollisimman pian merenkulkijoiden työaika ja alusten miehitystä koskeva ILO:n yleissopimus N:o 180 sekä kauppaluksissa noudatettava vähimmäistasoa koskevaan yleissopimukseen N:o 147 (1976) liittyvä pöytäkirja vuodelta 1996, jotta ne voivat astua voimaan. Tämä toimenpide on ennakkoehto työmarkkinaosapuolille alalla, joka on avoin maailmanlaajuiselle kilpailulle, sillä eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpano riippuu laajalti kyseisen yleissopimuksen ja pöytäkirjan pikaisesta ratifiointista.

3.4.4. Koska meriliikenne ei rajoitu yhden maan alueelle eikä yhden valtion tuomiovaltaan, vaan on merenkulun vapautteen perustuvan kansainvälisen oikeuden alaista, on ensisijaisen tärkeää noudattaa kansainvälisellä tasolla sovittuja enimmäistyöaikoja ja vähimmäislepoaikoja, sillä kyseessä on työntekijöiden terveys ja turvallisuus sekä alusten turvallisuus niin merellä kuin satamissa.

Lippuvaltioina olevien jäsenvaltioiden on siten kehitettävä järjestelmät, joilla voidaan taata se, että niiden rekistereihin kirjatut alukset ovat merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen (kohta 3.4.1) täytäntöönpanevan direktiivin säännösten mukaisia.

3.4.5. ILO:n yleissopimukset (kohta 3.4.3) ratifioineilla jäsenvaltioilla on ILO:n yleissopimuksen N:o 147 (1976) perusteella valtuudet ryhtyä toimiin sen takaamiseksi, että yleissopimuksen pöytäkirjassa mainittuja yleissopimusten määräyksiä sovelletaan kyseisten valtioiden satamia käyttävissä aluksissa riippumatta siitä, mikä on niiden lippuvaltio tai mihin maahan ne on rekisteröity. Näin ollen kyseisten valtioiden tulisi ulottaa valvonta myös näihin aluksiin.

3.4.6. Jotta tähän merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen allekirjoittaneiden työmarkkinaosapuolienkin toivomaan tavoitteeseen päästäisiin, komissio ehdottaa yhteisönäkökulmaa. Komissio haluaa luoda neuvostolle osoitetulla yhteisön satamia käyttävien alusten työntekijöiden työaika koskevalla direktiiviehdotuksella yhdenmukaisen järjestelmän, jonka avulla voidaan tarkastaa ja valvoa, että aluksilla noudatetaan merenkulkijoiden työaikasäännöksiä.

3.4.7. TSK kannattaa komission omaksumaa yhteisönäkökulmaa ja puoltaa lausunnon kohteena olevaa direktiiviehdotusta.

3.4.8. TSK ehdottaa kuitenkin, että direktiiviehdotuksen 2 artiklan a kohta muotoillaan uudelleen siten, että termiin "alus" sisällytetään minkä tahansa lipun alla purjehtivat alukset, jotka käyttävät jäsenvaltioiden satamia, sillä on erittäin tärkeää, että alukset, jotka purjehtivat sellaisten valtioiden lipun alla, jotka eivät ole ratifioineet ILO:n yleissopimusta N:o 180 tai jotka ei ole ILO:n jäseniä, voidaan tarkastaa ja että nekin velvoitetaan noudattamaan merenkulkualan työaikadirektiiviä.

3.5. Lentoliikenne

3.5.1. Alan työntekijät, joiden asemapaikka vaihtelee, liitetään työmarkkinaosapuolien sopimuksella direktiivin 93/104/EY soveltamisalaan.

3.5.2. TSK odottaa yhä, että työmarkkinaosapuolet pääsevät sopimukseen lentoaikojen rajoittamisesta siviili-ilmailua käsittelevässä sekakomiteassa. TSK on kuitenkin tyytyväinen, että komissio täyttää velvollisuutensa (kuten TSK toivoi 26. maaliskuuta 1998 antamassaan lausunnossa) ja pyrkii siihen, että direktiivin 93/104/EY säännöksiä sovelletaan myös tämän jatkuvasti kehittyvän alan työntekijöihin, joiden asemapaikka vaihtelee (ks. 2 artiklaan lisätty uusi 7 kohta).

3.5.3. Koska uuden 17 a artiklan mukaan 3 artiklan (päivittäinen lepoaika), 4 artiklan (tauot), 5 artiklan (viikottainen lepoaika) ja 8 artiklan (yötyön kesto) säännöksiä ei sovelleta työntekijöihin, joiden asemapaikka vaihtelee, jäsenvaltiot velvoitetaan tässä samassa 17 a artiklassa ryhtymään tarvittaviin toimiin, jotta kyseiset työntekijät ovat oikeutettuja riittävään lepoon.

3.5.4. TSK ei voi hyväksyä tässä yhteydessä 16 artiklan 2 kohdan neljän kuukauden vertailujakson pidentämistä yli kuuteen kuukauteen, kun sovelletaan 6 artiklaa, jossa säädetään, että keskimääräinen työaika jokaisena seitsemän päivän jaksossa, ylityö mukaan lukien, voi olla enintään 48 tuntia (ks. kohdat 3.1.5 ja 3.2.9).

3.5.5. Komission vielä valmistellessa lentoturvallisuuden arvioinnin pohjalta ehdotuksia lentoajan rajoittamista koskeksi yhteisön säännöksi (ks. komission 18. marraskuuta 1998 antaman tiedonannon kohta 40 ja liitteenä oleva analyttinen taulukko) TSK korostaa, että kyseisen asetusluonnoksen ja lentoliikenteen työntekijöiden asianmukaisen työsuojelun tulee olla toisiaan täydentäviä ja yhdensuuntaisia.

TSK on tyytyväinen myös siihen, että työmarkkinaosapuolet jatkavat neuvotteluja. Komitea kannustaa osapuolia laatimaan mahdollisimman pian sopimuksen, jonka avulla voidaan taata riittävän korkeatasoinen työsuojelu tämän jatkuvasti muuttuvan alan liikkuville työntekijöille.

3.6. Merikalastus

3.6.1. TSK pahoittelee edelleenkin, etteivät työmarkkinaosapuolet ole päässeet sopimukseen kalastusalan sekakomiteassa (ks. kohta 2.6).

3.6.2. TSK onkin tyytyväinen siihen, että komissio on täyttänyt velvollisuutensa liittämällä työntekijät, joiden asemapaikka vaihtelee, direktiiviin 93/104/EY 2 artiklaan lisättyyn uuteen 7 kohtaan varsinkin, kun kyseessä on ala, jossa on eniten työaikana tapahtuneita kuolemantapauksia ja onnettomuuksia kuin millään muulla teollisuuden alalla. Tosin uuden 17 a artiklan mukaan 3 artiklan (päivittäinen lepoaika), 4 artiklan (tauot), 5 artiklan (viikottainen lepoaika) ja 8 artiklan (yötyön kesto) säännöksiä ei sovelleta kyseisiin työntekijöihin. Jäsenvaltioiden onkin ryhdyttävä tarvittaviin toimiin, jotta näille työntekijöille voidaan taata oikeus riittävään lepoon.

3.6.3. TSK ei voi myöskään hyväksyä 16 artiklan 2 kohdan neljän kuukauden vertailujakson pidentämistä yli kuuteen kuukauteen, kun sovelletaan 6 artiklaa, jossa säädetään, että keskimääräinen työaika jokaisena seitsemän päivän jaksoneen, ylityö mukaan lukien, voi olla enintään 48 tuntia.

3.6.4. Komission vielä valmistellessa alakohtaisia lisäsäännöksiä (ks. komission 18.11.1998 antaman tiedonannon liitteenä oleva analyttinen taulukko) TSK kannattaa kaikkia lausunnon kohteena olevia ehdotuksia.

3.7. Muu merellä tehtävä työ (offshore)

3.7.1. TSK kannattaa komissiota, joka haluaa, että direktiiviä 93/104/EY sovelletaan kokonaisuudessaan muuta merellä tehtävää työtä tekeviin (ks. 2 artiklaan lisätty uusi 8 kohta "offshore-työ").

3.7.2. Neuvoston direktiivin 93/104/EY muutosehdotuksessa otetaan huomioon alan edellyttämä erityinen vuorojärjestelmä.

3.7.3. TSK ei ole kuitenkaan varma komission uuden 17 a artiklan 3 kohdassa esittämästä ehdotuksesta, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat pidentää 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua vertailujaksoa neljästä kahteentoista kuukauteen niiden työntekijöiden osalta, jotka tekevät pääasiassa offshore-työtä silloin, kun sovelletaan 6 artiklaa, jossa säädetään, että keskimääräinen työaika jokaisena seitsemän päivän jaksoneen, ylityö mukaan lukien, voi olla enintään 48 tuntia.

3.8. Erikoistumiskoulutuksessa olevat lääkärit

3.8.1. Yleisesti hyväksytyin määritelmän mukaan erikoistuva lääkäri on lääkäri, joka on jatko-, erikoistumis- tai erityiskoulutuksessa (ammatillinen koulutus) ja joka harjoittaa samalla, osana koulutustaan, lääkärin tointa sellaisessa laitoksessa, jossa kyseisen valtion lainsäädännön mukaisesti on työskenneltävä, jotta saisi luvan harjoittaa erikoistuneen lääkärin tai muuta loppututkintoa edellyttävää vastaavaa ammattia.

3.8.2. Lääkärien erikoistuminen ei ole kuulunut direktiivin 93/104/EY soveltamisalaan. Näin direktiivin antaman suojan ulkopuolelle jätettiin noin 270 000 eurooppalaista lääkäriä⁽¹⁾, joilla on liian pitkä työaika, joiden oikeussuoja on erittäin rajallinen ja joilla ei ole kaikissa jäsenvaltioissa yhdenmukaista säännöstöä.

3.8.3. Erikoistumiskoulutuksessa olevien lääkäreiden tilannetta Euroopassa voidaan kuvailla seuraavasti:

- He ovat kiinteä osa terveydenhuoltopalveluita.
- Useimmissa tapauksissa he tekevät viikonloppu- ja yötyötä.
- Vaikka erikoistuvien lääkäreiden viikottainen työaika vaihtelee maittain ja sairaaloittain, se näyttää olevan usein yli 54 tuntia viikossa.
- Heidän tehtävänsä ovat samat kuin muilla lääkäreillä.

3.8.4. Erikoistuvat lääkärit ovat erityisen hankalassa tilanteessa, sillä he eivät voi kieltäytyä heille annetuista tehtävistä eivätkä vedota oikeuksiin tai velvollisuuksiin, jotka saattavat olla ristiriidassa esimiesten etujen kanssa ja vaikuttaa siten koulutuksen lopussa tehtävään arviointiin tai jopa työsopimukseen, joka on yleensä määräaikainen. Sairaalamaviranomaiset ovat tottuneet käyttämään hyväkseen tätä halpaa työvoimaa.

3.8.5. Erikoistuvien lääkäreiden työaikakäytössä on otettava huomioon kaksi näkökohtaa:

- Todellinen työaika muodostuu ajasta, jonka lääkäri on sairaalassa. Siihen tulee sisältyä myös luennoilla tai sairaalassa pidetyissä tieteellisissä tilaisuuksissa normaalin työajan puitteissa vietetty aika.

⁽¹⁾ Katso Coshape-raportti, jonka Coshape Ltd. laati komission pyynnöstä käsiteltävänä olevien ehdotusten valmistelemiseksi.

- *On call* -päivystäminen tarkoittaa sitä, että lääkäri on työnantajan käytettävissä, muttei varsinaisesti työssä. Asia tulisi hoitaa kansallisella lainsäädännöllä tai paikallisilla sopimuksilla.

3.8.6. TSK viittaa 26. maaliskuuta 1998 antamaansa lausuntoon, jossa todetaan, "ettei ole pätevää syytä jättää koulutuksen erikoistumisjaksoa suorittavia lääkäreitä neuvoston direktiivin 93/104/EY soveltamisalan ulkopuolelle: a) he eivät ole 'liikkuvia' työntekijöitä ja b) he eivät työskentele eri tavoin kuin työsuhteiset kollegansa, jotka eivät erikoistu ja jotka kuuluvat määritelmällisesti direktiivin soveltamisalaan".

3.8.7. Tällä erityisalalla olevat suuret erot (jopa samassa maassa) muodostavat lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä vaaran henkilöstön psyykkiselle ja fyysiselle terveydelle ja toisaalta pitkän työajan ja riittämättömän levon tuloksena koko yhteisölle tarjotun hoidon laadulle.

Bryssel 25. maaliskuuta 1999.

3.8.8. Koska Euroopan tasolla ei ole alan työntekijöitä edustavaa järjestöä, TSK:n mielestä ainoa keino erikoistuvien lääkäreiden ongelman ratkaisemiseksi on se, että neuvosto hyväksyy komission ehdotusten kaltaisia säädöksiä. Ehdotuksen tiettyjä näkökohtia voidaan tosin vielä parantaa:

- Päivittäisen työajan tulisi olla korkeintaan 9 tuntia ja viikkotyöajan korkeintaan 48 tuntia.
- Päivittäinen työaika voisi olla poikkeuksellisesti jopa 11 tuntia korkeintaan kolme kertaa kahden viikon viitejakson aikana.
- Erikoistuvalla lääkärillä ei tulisi antaa yövuoroja yli seitsemää yötä kuukaudessa.
- Siirtymäaika (seitsemän vuotta) tuntuu perusteettoman pitkältä ja komitea ehdottaa, että se olisi korkeintaan kolme vuotta, kun otetaan huomioon, paljonko aikaa kuluu normaalisti direktiivien saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Talous- ja sosiaalikomitean

puheenjohtaja

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

LIITE

talous- ja sosiaalikomitean lausuntoon**Hylätty muutosehdotus**

Seuraava muutosehdotus, joka sai tuekseen yli neljänneksen annetuista äänistä, hylättiin käsittelyssä.

Kohta 2.2

Lisätään viimeisen virkkeen jälkeen "TSK on sitä mieltä, että itsenäisiin kuljettajiin, joita direktiiviehdotus koskee, ei lueta yrittäjiä, jotka täyttävät direktiivissä 98/76/EY määritellyt vakavaraisuusvaatimukset."

Perustelu

Nykyinen ajo- ja lepoaika-asetus sisältää määräykset maksimajoajasta ja sekä lepoajasta. Tätä lepoaikaa on noin 12-13 tuntia vuorokaudessa. Asetus koskee kaikkia kuljettajia, niin yrittäjiä kuin työntekijöitäkin. Tämän lepoajan katsotaan riittävän liikenneturvallisuuden varmistamiseen.

Yrittäjien työaikoihin ei ole tähän saakka millään alalla puututtu. Kyse olisi tältä osin merkittävästä ennakkotapauksesta. Ehdotus on ristiriidassa EU:n komission asettaman yrittäjyyden ja kilpailukyvyyn edistämistavoitteen kanssa (KOM(1998) 550 lopull.) erityisesti mitä tulee pienyritysten byrokratian vähentämistavoitteeseen, koska ehdotuksessa vaaditaan myös omistajan työajan kirjaamista.

Äänestyksen tulos

Jaa-ääniä: 44, ei-ääniä: 68, tyhjiä: 5.
