

EUROOPAN PARLAMENTTI

1999



2004

Istuntoasiakirja

6. helmikuuta 2002

B5-0046/2002 }
B5-0047/2002 }
B5-0048/2002 }
B5-0049/2002 }
B5-0050/2002 }
B5-0051/2002 }

RC1

YHTEINEN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

työjärjestyksen 37 artiklan 4 kohdan mukaisesti

- Bartho Pronk, Konstantinos Hatzidakis ja Astrid Lulling PPE-DE-ryhmän puolesta
- Brian Simpson ja Stephen Hughes PSE-ryhmän puolesta
- Elspeth Attwooll, Colette Flesch ja Luciano Caveri ELDR-ryhmän puolesta
- Claude Turmes, Jean Lambert ja Theodorus J.J. Bouwman Verts/ALE-ryhmän puolesta
- Herman Schmid, Helmuth Markov ja Sylviane H. Ainardi GUE/NGL-ryhmän puolesta
- Gerard Collins ja Mauro Nobilia UEN-ryhmän puolesta
- Rijk van Dam EDD-ryhmän puolesta

joka korvaa seuraavat poliittisten ryhmien jättämät päätöslauselmaesitykset:

- Verts/ALE (B5-0046/2002),
- ELDR (B5-0047/2002),
- UEN (B5-0048/2002),
- PPE-DE (B5-0049/2002),
- GUE/NGL (B5-0050/2002),
- PSE (B5-0051/2002),

Luxemburgiin jäämään joutuneiden kuljettajien tilanne

RC\461064FI.doc

PE 313.866}
PE 313.867}
PE 313.868}
PE 313.869}
PE 313.870}
PE 313.871} RC1

Euroopan parlamentin päätöslauselma Luxemburgiin jäämään joutuneiden kuljettajien tilanteesta

Euroopan parlamentti, joka

- A. katsoo, että Luxemburgissa maantieliikenteen alalla todettu työntekijöiden nykyaikaisen riiston tapaus, joka koskee itävaltalaista kuljetusyritystä, ei valitettavasti ole yksittäinen kansallinen tapaus, vaan sitä on tarkasteltava EU:n tasolla,
- B. katsoo, että tämä tapaus vääristää tieliikennealan kilpailua, koska se asettaa voimassa olevaa lainsäädäntöä kunnioittavat lainkuuliaiset yritykset paljon heikompaan asemaan; katsoo, että tieliikennealan ulkoisten kustannusten sisällyttämisen puute on tärkein kilpailun vääristymisen syy myös suhteessa muihin liikennemuotoihin,
- C. katsoo, että kestäväällä liikennepolitiikalla olisi puututtava lisääntyvään liikennevolyymiin sekä ruuhkautumisen, melun ja saasteiden tasoon sekä kannustettava ympäristöystävällisten liikennemuotojen käyttöä,
- D. katsoo, että on pyrittävä voimassa olevien valvonta- ja sanktiomekanismien tiukkaan noudattamiseen,
- E. katsoo näennäisesti itsenäisten työntekijöiden ongelman osoittavan, että heidän tilanteensa on nopeasti otettava huomioon sosiaalilainsäädännössä sekä jäsenvaltioissa että EU:n tasolla,
- F. katsoo, että olisi pidettävä kiinni liikenne- ja työturvallisuuden periaatteista,
- G. katsoo, että on olemassa eri tapoja, joilla EU:n ulkopuolisista maista tulevat kuljettajat voivat toimia EU:n kuljetusmarkkinoilla, esim. CEMT-lupajärjestelmä,
 - 1. pahoittelee Kralowetz-kuljetusyhtiön laittomasti palkkaamien kuljettajien kohtelua heidän kauhistuttavien palkkaehtojensa ja työolosuhteittensa osalta;
 - 2. katsoo, että kuljettajien vaatimuksia maksamatta jääneistä palkoista on käsiteltävä asianmukaisesti;
 - 3. kehottaa erityisesti asianomaisia jäsenvaltioita ryhtymään kaikkiin mahdollisiin toimiin, joilla ne tekevät tutkimuksia ja riittävästi yllätystarkastuksia alueellaan toimivissa yrityksissä ja maanteillä kuljetusalan työntekijöiden sosiaalisen riiston ja epäinhimillisen kohtelun torjumiseksi, sekä soveltamaan sellaisissa tapauksissa, joissa sitä esiintyy, ankaria rangaistuksia, kuten rekkojen takavarikointia;
 - 4. kehottaa jäsenvaltioita kiireellisesti soveltamaan alalla voimassa olevaa lainsäädäntöä, jotta taataan, että lakia noudattavien yritysten ja tilannetta hyväkseen käyttävien yritysten välinen

RC\461064FI.doc

PE 313.866}
PE 313.867}
PE 313.868}
PE 313.869}
PE 313.870}
PE 313.871} RC1

vääristymä poistetaan; katsoo, että kyseisen lainsäädännön tehokkuus edellyttää, että kaikki jäsenvaltiot käyttävät tiukkaa tarkastus- ja rangaistusjärjestelmää;

5. pitää myönteisenä sitä, että neuvosto on hyväksynyt Euroopan parlamentin tarkistukset, jotka koskevat kuljettajatodistusta ja joissa pyydetään ajokortin numeron ja sosiaaliturvatunnuksen sisällyttämistä kuljettajan henkilötietoihin;
6. kehottaa neuvostoa mahdollisimman pian hyväksymään ja panemaan täytäntöön EU:n ulkopuolelta tulevien kuljettajien kuljettajatodistusta koskevan asetuksen, josta Euroopan parlamentti äänesti tammikuussa 2002;
7. kehottaa jäsenvaltioita kiinnittämään enemmän huomiota liikenne- ja työturvallisuuden näkökohtiin, jotka ovat pahoin vaarantuneet, kun alalla on sallittu puistattavia olosuhteita;
8. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita yhdenmukaistamaan kuljetusalan markkinoiden sääntelyn, esim. työluvut, kuljettajien todistukset ja koulutus, liikenneluvat ja lainmukaiset sopimukset; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita luomaan ja koordinoimaan tehokkaat järjestelyt valvoakseen täyttävätkö työnantajat velvollisuutensa;
9. kehottaa jäsenvaltioita käynnistämään CEMT-lupajärjestelmän laadullisen ja määrällisen tarkistamisen, jotta voidaan sulkea pois mahdollisuus siihen, että EU:n ulkopuolisista maista tulevia kuljettajia käytetään laittomasti EU:ssa tämän järjestelmän kautta;
10. kehottaa komissiota ja muita kyseisiä viranomaisia toimimaan läheisessä yhteistyössä Kralowetzin tapauksen tutkimisessa, jotta siitä opittaisiin ja jotta se auttaisi suunnittelemaan EU:n tasolla toteutettavia jatkotoimia kuljettajien laittoman työhonottamisen torjumiseksi;
11. odottaa, että jäsenvaltiot toteuttavat yhteisiä toimia harmaita työmarkkinoita ja laittomasti tehtävää työtä vastaan;
12. kehottaa komissiota vahvistamaan liikennealan sosiaalista vuoropuhelua jäsenvaltioiden sekä Keski- ja Itä-Euroopan maiden välillä sosiaalisen polkumyynnin ja työntekijöiden riistämisen estämiseksi;
13. korostaa, että laajentumisprosessiin on sisällytettävä ylimääräisiä sosiaalisia suojatoimenpiteitä sekä Keski- ja Itä-Euroopan työntekijöiden sosiaalisesti valvotut työmarkkinat erityisesti liikenteen alalla;
14. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle, jäsenvaltioiden ja ehdokasvaltioiden hallituksille ja parlamenteille sekä työmarkkinaosapuolille.