

Asia: VN/22062/2020

## **Arviomuistio EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin kansallisen täytäntöönpanon ja kuljetuksen tilaajavastuiden toteuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä pyynnöstä antaa kirjallinen lausunto arviomuistiosta.

EU:n tieliikenteen liikkuvuuspaketin säännösten tavoitteet yhtenäistää EU:n tieliikenteen sisämarkkinoiden sääntelyä, parantaa kansainvälisen liikenteen kuljettajien työoloja ja valvontaa sekä edistää reilua kilpailua ovat kannatettavia ja tervetulleita.

Koska Suomen huolinta-ala organisoii ja toteuttaa alihankkijoitaan käyttäen valtaosan Suomen ja eri EU-maiden välisiä kansainvälisiä maatiekuljetuksia, on tärkeää, että maatiekuljetuksissa on samat ja yksiselitteiset pelisäännöt EU-maiden kesken ja ilman kansallisia lisämääräyksiä tai tulkintoja. Tavoitteena tulee olla pyrkiä yhteisiin pelisääntöihin, yhteisillä EU-markkinoilla.

1. Onko jotain, miten muuttaisitte arvioita tai mitä arvioinnissa ei ole mielestänne otettu huomioon?

Kuljetuksen tilaajavastuukysymykset

Kuljetuksen tilaajavastuukysymykset ovat erittäin keskeisiä huolinta-alan kannalta, koska ala pitkälti työkseen sopimusrahdinkuljettajana järjestää kuljetuksia omille kuljetusasiakkailleen tilaten varsinaiset operatiiviset kuljetukset alirahdinkuljettajilta. Eli huolitsijat ovat ammattimaisia

kuljetusten tilaajia, minkä takia tilaajavastuukysymyksillä on monia muita toimijoita paljon suurempi merkitys.

Arviomuistio sivulla 15 todetaan seuraavaa: ”14 artikla kohta a: Jäsenvaltioiden vastuiden tarkentamista koskevan muutoksen kohdalla jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille II ja III luvun noudattamatta jättämisestä määrättävistä seuraamuksista, jos ne tiesivät tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyi tämän asetuksen rikkomista.”

”Arvio: Työryhmän arvion mukaan muutokset vaativat ainakin liikennepalvelulain 14 §:ään (luvanvarainen toiminta tieliikenteessä) uuden alakohdan, jonka lisäksi tarkasteltavaksi tulevat mahdolliset muutokset rangaistussäännöksiin liikennepalvelulakiin.”

Lisäksi arviomuistion 6. kohdan mukaan hallitusohjelmakirjauksien perusteella liikennepalvelulakiin tehtäisiin kuljetuksen tilaajavastuiden laajentaminen siten, että ylikuormilla ajaminen ja ajo- ja lepoaikarikkomusten tulisi kuljetuksen tilaajan vastuun piiriin.

Harmaata talouden torjumiseksi tilaajavastuuasia on tärkeä ja yhteisiä pelisääntöjä tulee noudattaa, jotta väärinkäytökset eivät estä reilua kilpailua kuljetusalalla. EU-liikkuvuuspaketin implementoinnin sekä hallitusohjelmakirjauksen perusteella kuljetusten tilaajien selvitysvelvollisuutta ja vastuuta ollaan siis kiristämässä nykyisestä.

Ottaen huomioon sen, että laki tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä (1233/2006; tilaajavastuulaki) koskee myös kuljetustoimintaa ja että tilaajavastuulain selvitysvelvollisuuden täyttäminen ulkomaisen alihankkijan tilanteissa on varsin työlästä hallinnollisesti tilaajalle, on tärkeää, että arviomuistion kohteena olevassa lainsäädäntötyössä pohdittaisiin laajemmin ja erikseen kuljetuksen tilaajavastuuta ja sen toteuttamisen keinoja lainsäädäntöteitse. Liikennepalvelulakiin sisällytettävien tilaajavastuumääräysten yhteydessä olisi hyvä tarkastella tilaajanvastuumääräyksien soveltamista kuljetustoimeksiannoissa ylipäätään ja pohtia niiden toimivuutta.

Jos EU:n liikkuvuuspaketin kautta tullaan jossain vaiheessa säätämään tilaajavastuusta maantiekuljetuksissa, niin säätäminen tulisi tehdä siten, että EU:n määräyksellä kerrotaan ne asiat, jotka tilaajan tulee selvittää, mutta mitään kansallisia lisämääräyksiä ei tulisi hyväksyä, sillä niillä aiheutetaan samalla teknisiä ja hallinnollisia kilpailuusteitä. Mikäli liikennepalvelulakiin lisätään EU lainsäädännön kautta tilaajavastuumääräyksiä kuljetusten osalta, niin tärkeää olisi poistaa tilaajavastuuasiat kuljetusten osalta tilaajavastuulaista. Kuljetuksen tilaajavastuuasiasta tulisi säätää vain yhdessä laissa, eikä useassa eri paikkaa.

SHLL huomauttaa, että tilaajavastuun asiaan on kiinnittänyt huomiota myös Suomen Yrittäjät ry (SY) hyvin ja perusteellisesti omassa asiaan antamassa lausunnossaan, jossa esitettyihin näkemyksiin myös SHLL voi yhtyä. Lisäksi SHLL viittaa tässä kohti SHLL:n 6.2.2017 päivättyyn muistioon ”Muutosesitys tilaajavastuulain soveltamisalaan”, jossa kuvataan nykyiseen tilaajavastuulakiin liittyvät ongelmallisuudet kuljetusten tilaajan kannalta. Em. muistio toimitettu LVM:lle ja TEM:lle tiedoksi jo aiemmin.

#### Kuljettajan paluuvollisuus

Muistiossa sivulla 6 puhutaan kuljettajan paluuvollisuudesta: ”Kuljetusyrityksen on järjestettävä työ niin, että kuljettaja voi palata joko työnantajan asemapaikkaan sijoit-tautumisvaltiossa tai kuljettajan asuinpaikkaan...”

SHLL huomauttaa, että kuljettajalla ei ole velvollisuutta palata vähintään neljän viikon välein työnantajan sijoittautumisvaltion asemapaikkaan tai asuinpaikkaansa, vaan hänellä on siihen oikeus, jolloin oikeampi termi sitä koskevaan väliotsikkoon olisi ”kuljettajan paluuoikeus”

#### Lähetettyjen maantieliikenteen työntekijöiden sääntely

Lähetettyjen maantieliikenteen työntekijöiden sääntely perustuu EU:n direktiiveihin lähetetyistä työntekijöistä sekä maantieliikenteen erityissäädöksiin.

Lähetettyjen maantieliikenteen työntekijöiden erityissääntelyn (lex specialis) osalta olisi tärkeää, että se olisi mahdollisimman yhdenmukaista lähetettyjen työntekijöiden yleisen sääntelyn kanssa. Myös EU-tason yhtenäinen ja mahdollisimman yksiselitteinen tulkinta avoimista kysymyksistä on tärkeä selvittää, sillä kansainvälisiä kuljetuksia suorittaville kuljetusyrityksille asia tulee olemaan hallinnollisesti haastava.

Lainsäädännön oikean ja helpomman soveltamisen kannalta voisi järkevää sijoittaa lähetettyjen maantieliikenteen työntekijöiden erityissääntely sijoitetaan liikennepalvelulakiin, mikäli halutaan edistää edelleen sitä näkökantaa, että liikennepalvelulakiin keskitetään liikennettä koskevat säädökset. Lähetettyjen työntekijöiden lakiin (447/2016) on kuitenkin syytä tehdä tarvittavat viittaussäännökset, samoin kuin työsuojelun valvontalakiin valvontasäännösten osalta.

Lisäksi arviomuistion lex specialista käsittelevässä kohdassa 4.2 kahdenvälisen kuljetusten ja yhdistettyjen kuljetusten maantieosuuksien osalta on myös huomioitava kahdenvälisen kuljetuksen

käsitteen laajennus koskien kuormaamisten/lastaamisten enimmäislukumääriä (1+1, 0+2), mikä ei ilmene arviomuistiosta.

2. Mitä talouteen, ympäristöön ja yhteiskuntaan kohdistuvia vaikutuksia arvioiduilla muutoksilla mielestänne on, ja mitä tahtoisitte erityisesti tuoda esille?

SHLL haluaisi tuoda esille ilmastonäkökulman kansainvälisessä liikenteessä olevan ajoneuvon (kuorma-auto tai kevyt hyötyajoneuvo) paluovelvollisuudesta sijoittautumisvaltion toimipisteeseen kahdeksan viikon välein. Muutos on omiaan hankaloittamaan liikenteen päästötavoitteiden toteutumista, sillä velvollisuus voi lisätä turhaa tyhjänä ajoa.

Lisäksi SHLL haluaisi nostaa esille 45 tunnin viikoittaisen lepoajan viettämisen majoituspaikassa. Liikkuvuuspaketti parantaa kuljettajien työskentelyolosuhteita määrittelemällä minimitason yöpymisissä. Valvotut pysäköintialueet parantanevat tavara- ja liikenneturvallisuutta, mutta niihin liittyy monia avoimia kysymyksiä, kuten rahoitus. Kuinka Suomi ja muut EU maat varmistavat, että valvottuna ja turvallisia pysäköintialueita myös oikeasti löytyy kuljetusyritysten ja kuljettajien käyttöön.

Kansainvälisessä liikenteessä kuljettajien ajo- ja lepoajat, kuljettajan ja ajoneuvon paluovelvollisuus kotipaikkakunnalle on keskeinen asia huolinta-alan yritysten suunnitelmassa ja organisoidessa kansainvälisiä maantiekuljetuksiaan. Kyseessä on merkittävä kustannuskysymys, mutta myös kuljettaja- ja lastiturvallisuuskysymys.

Huolinta- ja logistiikka-ala toivoo myös kabotaasista selkeitä ja yksiselitteisiä sääntöjä ja ilman, että EU:n asetuksista ja direktiivistä tuleviin määräyksiin tehdään kansallisia lisärajoituksia/-sääntelyä.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry

Petri Laitinen

toimitusjohtaja

Laitinen Petri  
Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry

Haakana Anna  
Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry