



**SUOMEN HUOLINTALIIKKEIDEN LIITTO**

1 (4)

Työ- ja elinkeinoministeriö  
Kirjaamo  
PL 32 (Aleksanterinkatu 4)  
00023 Valtioneuvosto

**LAUSUNTO**

15.5.2014

Lausuntopyyntö 26.3.2014  
TEM/1919/00.04.01/2012

### **LAUSUNTO TILAAJAVASTUULAIN UUDISTUSTA VALMISTELEVAN TYÖRYHMÄN MIETINTÖÖN (12/2014)**

Palvelualojen työnantajat PALTA ry kiittää lausuntopyynnöstä. PALTA antaa lausunnon asiaan yhdessä jäsenyhdistyksensä Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry:n (SHL) kanssa. PALTA ja SHL lausuvat näkemyksensä työryhmän mietintöön seuraavaa:

PALTA ja SHL katsovat, että työryhmän tilaajavastuulakiin HE:n muodossa esittämät muutokset talousrikollisuuden sekä harmaan talouden torjumiseksi ja ehkäisemiseksi ovat kannatettavia, koska niillä edistetään yritysten tasavertaisia kilpailuedellytyksiä. Ehdotetut muutokset ovat nähdäksemme sellaisia, että niistä ei aiheudu uutta ja turhaa hallinnollista taakkaa yrityksille.

PALTA ja SHL kannattavat myös työryhmän esitystä siitä, että ammattimaisen tavarankuljetuksen tilaajavastuusäännökset siirrettäisiin tilaajavastuulakiin, koska laissa kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä (693/2006) säännellään pääosin muista asioista. Siirrolla selkeytettäisiin ja helpotettaisiin tilaajien selvitysvelvollisuuden hahmottamista, koska tällöin selvitysvelvollisuuksista olisi säädetty vain yhdessä laissa.



Lausunnon antajat ovat työryhmän kanssa samaa mieltä myös siitä, että on tarpeellista tehostaa niin viranomaisten kuin järjestöjen tiedottamista tilaajavastuulaista, sen soveltamisalasta sekä lakia koskevasta valvonta- ja oikeuskäytännöstä. Vaikka itse tilaajavastuulaki sisältääkin ainoastaan 13 pykälää, on lain velvoitteiden tunteminen ja lain soveltaminen yritystoiminnassa, jossa käytetään ulkopuolista työvoimaa tai alihankintaa, osoittautunut pienille yrityksille hankalaksi.

Erityisesti huolinta- ja kuljetusalalla tilaajavastuulain soveltaminen kansainvälisiin kuljetuksiin on osoittautunut käytännössä laajasti epäselvyyttä aiheuttavaksi tekijäksi. Lisäksi tilaajavastuulain soveltaminen kansainvälisiin kuljetuksiin aiheuttaa merkittävää hallinnollista taakkaa tilaajalle ulkomaista alihankkijaa käytettäessä, mikä omalta osaltaan heikentää Suomen kilpailukykyä suhteessa kilpailijamaihin. Alla lyhyt kuvaus tilaajavastuulain ongelmallisuudesta kv-kuljetuksissa.

Tilaajavastuulakia tulee sen pykälien ja lakia koskevan hallituksen esityksen (HE 114/2006) mukaan soveltaa Suomessa tehtävään työhön. Laissa tai hallituksen esityksessä ei ole otettu kantaa kansainvälisiin kuljetuksiin, joissa siis vain osa kuljetustehtävästä suoritetaan Suomen maaperällä. Edellä mainittuun hallituksen esitykseen liittyvässä työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan mietinnössä (10/2006 vp) valiokunta kuitenkin lausuu lain 2 §:n kohdalla, että kuljetusalan osalta lakia sovelletaan tilaajiin, jotka käyttävät toisen palveluksessa olevaa työvoimaa varsinaiseen toimintaansa liittyviin kuljetuksiin. Valiokunnan mukaan *"säännöksellä työskentelemisestä Suomessa sijaitsevissa tilaajan työtiloissa tai työkohteessa ei ole tarkoitus rajata lain soveltamisalaa siten, että lakia ei tarvitsisi noudattaa maan rajojen ulkopuolelle suuntautuviin kuljetuksiin."*

Tilaajavastuulain soveltaminen kansainvälisiin maantiekuljetuksiin johtaa ongelmallisiin tilanteisiin. Asiaa voidaan havainnollistaa tarkastelemalla esimerkiksi reittejä Lappeenranta-Moskova (Venäjä) tai Metsälä (Helsinki)-Sofia (Bulgaria). Lappeenranta -esimerkissä yhteensä 918 km:n kuljetuksesta vain 18 kilometriä tehdään Suomen maaperällä ja Helsinki -esimerkissä yhteensä 2719 kilometrin kuljetuksesta vain 15 kilometriä suoritetaan Suomen maaperällä. Esimerkkitalanteissa suomalainen tilaaja on, hankkiessaan maantiekuljetukset venäläiseltä tai bulgarialaiselta kuljetusliikkeeltä, tilaajavastuulain mukaan velvollinen pyytämään lain mukaiset asiakirjat ulkomaiselta alihankkijaltaan, vaikka kuljetuksista vain murto-osa suoritetaan Suomessa ja vaikka kansainvälisissä kuljetuksissa ulkomaiset alihankkijat eivät ole velvollisia noudattamaan Suomen palkkatasoa tai sosiaalilainsäädäntöä, vaan kuljetusyrityksen oman maan lainsäädäntöä.



Edellä olevat esimerkit osoittavat selkeästi tilaajavastuulain ongelmallisuuden tilanteessa, jossa kansainvälisiä kuljetuksia ei ole rajattu laissa tilaajan selvitysvelvollisuuden ulkopuolelle, tai jossa alihankinnan rajausta (7500 euroa tai raportissa esitettyä 9000 euroa) laskettaessa ei oteta huomioon kv-kuljetuksessa vain Suomen maaperällä suoritettavaa osuutta, mikä edellä mainittujen esimerkkien tavoin voi olla vain pieni murto-osa kansainvälisen kuljetuksen kokonaisarvosta.

Esimerkkitilanteissa tilaajavastuulain selvitysvelvollisuus aiheuttaa hallinnollista taakkaa ja ylimääräisiä kustannuksia suomalaiselle tilaajalle. Tämä puolestaan aiheuttaa selvän kilpailuhaitan suomalaiselle toimijalle suhteessa esimerkiksi virolaisiin toimijoihin, joiden kanssa suomalaiset kilpailevat esim. Venäjän transito-kuljetusten järjestämisestä. Suomessa toimivaa tilaajaa siis rasittaa tilaajavastuulain selvitysvelvollisuus, mutta Virossa toimivaa tilaajaa ei, koska Virossa ei raportin mukaan ole tilaajavastuuta koskevaa kansallista sääntelyä.

Raportin 12/2014 laatinut työryhmä on pitänyt tärkeänä, että ulkomaisia yrityksiä koskevien tietojen tulee olla jatkossakin helposti saatavilla. PALTA ja SHL ovat samaa mieltä. Erityisesti sellaisten alojen osalta, joissa tehdään paljon sopimuksia ja usein ulkomaalaisten sopimuskumppanien kanssa (kuten esim. kuljetus- ja huolintatoiminta), PALTA ja SHL toteavat, että on tärkeää, että viranomaiset pystyvät tarkasti ohjeistamaan yrityksiä siitä, minkälaisia todistuksia laki edellyttää vaadittavaksi ulkomaalaiselta sopimuskumppanilta ja että tällaisia todistuksia on myös tosiasiallisesti saatavissa ulkomailta (esim. venäläisiltä alihankkijoilta vaadittavat selvitykset).

## Lopuksi

PALTA ja SHL katsovat, että työryhmän tilaajavastuulakiin HE muodossa esittämät muutokset talousrikollisuuden sekä harmaan talouden torjumiseksi ja ehkäisemiseksi ovat kannatettavia, koska niillä edistetään yritysten tasavertaisia kilpailuedellytyksiä. Ehdotetut muutokset ovat nähdäksemme sellaisia, että niistä ei aiheudu uutta ja turhaa hallinnollista taakkaa yrityksille. Lausunnonantajat kannattavat myös tavarankuljetuksen tilaajavastuusäännösten siirtämistä tilaajavastuulakiin.



PALTA ja SHL ehdottavat, että muutettaessa tilaajavastuulakia raportissa esite-tyillä tavoilla, lakiin tehtäisiin samalla tarvittavat korjaustoimenpiteet edellä kuvatujen kansainvälisiin kuljetuksiin liittyvien ongelmallisuuksien korjaamiseksi ja hallinnollisen taakan poistamiseksi. Osapuolet ehdottavat ensisijaisesti, että Suomen ulkopuolelle suuntautuvat kuljetukset rajattaisiin tilaajan selvitysvelvollisuuden ulkopuolelle, tai toissijaisesti että kansainvälisissä kuljetuksissa selvitysvelvollisuus suhteutettaisiin ainoastaan Suomen maaperällä suoritettavan kuljetuksen osuuteen.

\*\*\*\*\*

PALTA ja SHL ovat kiinnostuneet osallistumaan tilaajavastuulain uudistamisen valmisteluun ja olemme myös valmiit käymään jatkossa syvempää ja yksityiskoh-taisempaa keskustelua valmistelun edetessä.

Helsingissä 15. toukokuuta 2014

Kunnioittavasti

**Palvelualojen työnantajat PALTA ry**

  
Riitta Varpe  
Toimitusjohtaja

**Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry**

  
Petri Laitinen  
Toimitusjohtaja