



# Trace 2

## Liikkuvuuspaketin 1 tehokas ja yhdenmukainen täytäntöönpano

**VALMISTELIJA:** CORTE, ETF, IRU ja SQUARIS Consultants.



Seuraavien tahojen tuella: Severine Piccard

Lopullinen versio  
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921  
MOVE/2021/OP/0006

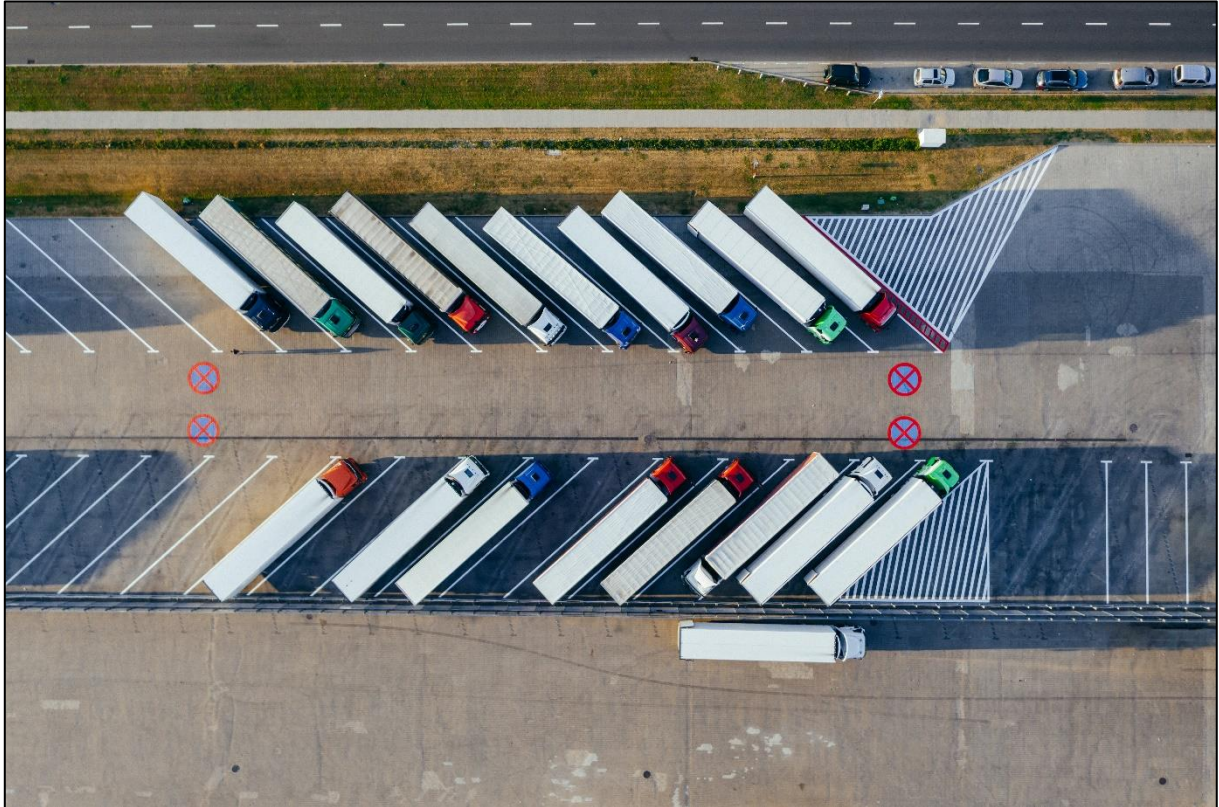
**EUROOPAN KOMISSIION PUOLESTA**

Liikkuvuuden ja liikenteen pääosasto  
Linja C - Maa-alueet  
Yksikkö C.1 - Tieliikenne  
1049 Bryssel  
Sähköposti: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

VASTUUVAPAUCLAUSEKE - Tämä asiakirja on ohjeellinen, eivätkä sen sisältämät suositukset ole sitovia. Kirjoittajat ovat laatineet sen sopimusnumeron mukaisesti: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) Euroopan unionin kanssa. Esitetyt mielipiteet ovat ainoastaan toimeksisaajan mielipiteitä, eivätkä ne edusta hankintaviranomaisen virallista kantaa.

Tämän asiakirjan alkuperäinen englanninkielinen versio on käännetty kielellesi ohjelmistolla. Tämä ei ole virallinen käännös. Jos ristiriitaisuuksia ilmenee, asiakirjan alkuperäinen englanninkielinen versio on ensisijainen.

# TRACE2:n täytäntöönpano-ohjeet direktiivistä 2020/1057 - Kuljettajien lähettäminen työhön toiseen jäsenvaltioon



# Sisällysluettelo

1. Johdanto .....	1
2. Sääntöjen ymmärtäminen.....	3
2.1 <i>Erityislain</i> ja siihen liittyvien EU-sääntöjen välinen vuorovaikutus.....	3
2.2 Tieliikennetoiminnot - lähettämässä vai lähettämisen ulkopuolella?.....	4
2.2.1 Tavaraliikenteeseen sovellettavat säännöt .....	4
2.2.2 Matkustajien kuljetukseen sovellettavat säännöt .....	7
2.3 Työhön lähettäminen tai lähettämättä jättäminen - sovellettavat työehdot ja -ehdot....	11
2.3.1 Palkat ja korvaukset .....	12
2.3.2 Lähetyksen keston laskeminen .....	13
2.4 Muut tapaukset .....	14
2.4.1 Vuokratyövoimaa välittävien yritysten kautta palkatut kuljettajat .....	14
2.4.2 Yrityksen sisäinen siirto.....	14
2.4.3 Toiminta kolmansien maiden kanssa .....	14
2.4.4 Itsenäiset kuljettajat .....	15
3. Sääntöjen noudattaminen .....	17
3.1 Hallinnolliset säännöt ja valvontatoimenpiteet .....	17
3.2 Tienvarsitarkastukset.....	19
3.2.1 Tavoite .....	19
3.2.2 Pyydetävät asiakirjat ja mitä niistä on etsittävä .....	19
3.2.3 Punaiset liput.....	28
3.2.4 Mahdollisia tapoja edetä tienvarsitarkastuksissa: Järjestys ja kysymysten tarkistuslista. ....	30
3.3 IMI-tarkastukset .....	36
3.3.1 Yleiskatsaus IMI-moduuleihin.....	36
3.3.2 Tavoitteet .....	38
3.3.3 Asiakirjat, joita voidaan pyytää .....	38
3.4 Viranomaisten välinen yhteistyö .....	40
3.4.1 Keskinäinen avunanto sijoittautumisjäsenvaltion kanssa .....	40
3.4.2 Työmarkkinaosapuolten rooli .....	40
Liite 1: Milloin kuljettaja kuuluu lähettämissääntöjen soveltamisalaan ja milloin ei: selvitys tavaraliikenteestä.....	41
Liite 2: Milloin kuljettaja kuuluu lähettämissääntöjen soveltamisalaan ja milloin ei: henkilöliikennettä koskevat selitykset.....	63

## Lyhenteet ja lyhenteet

EUT	Euroopan unionin tuomioistuin
EU	Euroopan unioni
DG MOVE	Liikkuvuuden ja liikenteen pääosasto
IMI	Sisämarkkinatiedot (järjestelmä)
KYSYMYKSET JA VASTAUKSET	Kysymyksiä ja vastauksia
RTPD	Tieliikenteen lähettämislmoitus

## Luettelo laatikoista, kuvioista ja taulukoista

Laatikko 1 - Lähetys - isäntämaan standardien mukaiset sovellettavat ehdot ja edellytykset .	12
Laatikko 2 - Täytäntöönpanoviranomaisten välisten viestintäkanavien merkitys .....	19
Laatikko 3 - Esimerkki lähettämislmoituksesta .....	21
Laatikko 4 Skannaus tiellä askel askeleelta .....	26
Laatikko 5 - Tienvarsitarkastuksia koskeva tarkistusluettelo tavarankuljetusten osalta.....	32
Laatikko 6 - Matkustajakuljetusten tienvarsitarkastuksissa käytettävien kysymysten tarkistusluettelo .....	33
Laatikko 7 - Indikaattorit kuljettajien tavanomaisen työpaikan määrittämiseksi .....	76
Kuva 1 Vaiheittainen lähestymistapa tienvarsivalvontaan.....	31
Kuva 2 - Vaiheittainen lähestymistapa tavarankuljetukseen.....	34
Kuva 3 - Vaiheittainen lähestymistapa matkustajien kuljettamiseen.....	35
Taulukko 1 - Rahtiin sovellettavat säännöt - yleiskatsaus .....	7
Taulukko 2 - Yleiskatsaus matkustajaliikennettä koskevaan lex specialis -sädökseen.....	10

# 1. Johdanto

Tässä asiakirjassa käsitellään maantiekuljetusten lähettämistä koskevien sääntöjen täytäntöönpanoa tieliikennealalla, sellaisena kuin se on muutettuna liikkuvuuspaketin I sosiaalisella pilarilla<sup>1</sup>. Onnistunut täytäntöönpano<sup>2</sup> riippuu suuresti sovellettavien sääntöjen yhteisestä ja perusteellisesta tuntemuksesta ja tehokkaasta yhteistyöstä kaikkien toimivaltaisten viranomaisten välillä kussakin jäsenvaltiossa sekä kaikkien jäsenvaltioiden välillä.

Direktiivillä (EU) 2020/1057<sup>3</sup> otettiin käyttöön uusia säännöksiä lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisesta maantieliikenteen kuljettajiin *lex specialis* -säädöksenä direktiivissä 96/71/EY<sup>4</sup> (jäljempänä 'lähetettyjä työntekijöitä koskeva direktiivi') vahvistettuihin työntekijöiden lähettämistä koskeviin yleisiin sääntöihin ja täytäntöönpanodirektiiviin 2014/67/EU<sup>5</sup> (jäljempänä 'täytäntöönpanodirektiivi').

Direktiivissä 2020/1057 säädetään *lex specialis* -säädöksenä erityissäännöistä, joilla määritetään erityisesti:

- milloin kuljettajan on katsottava olevan lähetetty ja milloin kuljettajan ei katsota olevan lähetetty kyseisen kuljettajan suorittamien kuljetusten luonteen perusteella.
- hallinnolliset vaatimukset ja valvontatoimenpiteet, joita sovelletaan ennen lähettämistä, lähettämisen aikana ja sen jälkeen.

EU:n jäsenvaltioiden oli saatettava direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöään 2. helmikuuta 2022 mennessä.

Kaikilla aloilla, myös tieliikenteessä, komennuksella tarkoitetaan tilapäistä työskentelyä tavanomaisen työpaikan ulkopuolella. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 593/2008, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista (tunnetaan myös nimellä *Rooma I*)<sup>6</sup> on EU:n lainsäädäntö, jonka avulla voidaan määritellä, mitä kansallista työläinsäädäntöä työ sopimukseen sovelletaan ottaen huomioon tavanomainen työpaikka.

Näissä ohjeissa keskitytään *lex specialis* -lakiin ja pyritään seuraavaan kaksoistavoitteeseen:

---

<sup>1</sup> Liikkuvuuspaketti I koostuu kahdesta asetuksesta (EU) 2020/1054 ja (EU) 2020/1055 sekä direktiivistä (EU) 2020/1057.

<sup>2</sup> Näissä ohjeissa termi "täytäntöönpano" olisi ymmärrettävä sääntöjen noudattamisen valvonnanksi. Seuraamusten määrittäminen ja täytäntöönpano eivät kuulu tämän asiakirjan soveltamisalaan.

Rikkomustapauksissa seuraamuksia on sovellettava kansallisen lainsäädännön mukaisesti ottaen huomioon EU:n suhteellisuus-, tehokkuus- ja varoittavuusperiaatteet.

<sup>3</sup> *Direktiivi 2020/1057, jolla vahvistetaan tieliikenteen kuljettajien lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevat erityissäännöt direktiivin 96/71/EY ja direktiivin 2014/67/EY osalta* sekä muutetaan *direktiiviä 2006/22/EY täytäntöönpanovaatimusten osalta ja asetusta 1024/2012*. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

- kehittämään selkeää ja yhteistä ymmärrystä liikkuvuuspaketin I myötä käyttöön otetuista uusista säännöistä, jotka koskevat kuljettajien lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon, ja
- ohjeistamaan täytäntöönpanoviranomaisia siitä, miten lähettämistä koskevia sääntöjä valvotaan.

Nämä ohjeet ovat tulosta keskusteluista, joita käytiin TRACE 2 -ohjelman yhteydessä perustetun, kuljettajien lähettämistä käsittelevän fokusryhmän jäsenten kanssa. Ryhmään kuului kansallisia liikenneviranomaisia ja työmarkkinaosapuolia, joilla on täytäntöönpanotaustaa.

Tämän asiakirjan ensimmäisessä osassa kuvataan aineelliset säännöt: *lex specialis* ja miten sitä olisi luettava yhdessä asiaan liittyvien oikeudellisten välineiden kanssa. Tämän perusteella toisessa osassa pyritään yksilöimään keskeiset täytäntöönpanohaasteet ja parhaat käytännöt niiden ratkaisemiseksi. Yksityiskohtainen selitys *erityislainsäädännöstä* matkustajaliikenteen ja tavaraliikenteen osalta on liitteissä 1 ja 2. Liitteessä 3 annetaan taustatietoa työsopimukseen sovellettavasta lainsäädännöstä.

## 2. Sääntöjen ymmärtäminen

### 2.1 *Erityislain* ja siihen liittyvien EU-sääntöjen välinen vuorovaikutus

Lähetetyllä työntekijällä tarkoitetaan "työntekijää, joka rajoitetun ajan tekee työtään jonkin muun jäsenvaltion alueella kuin siinä, jossa hän tavallisesti työskentelee"<sup>7</sup>. Lähettämistilanteeseen liittyy siis vakituinen työsuhde yhdessä jäsenvaltiossa, johon työntekijän odotetaan palaavan sen jälkeen, kun hän on ollut toisessa jäsenvaltiossa lähetettynä. Direktiivin 2020/1057 mukaisissa komennusilmoituksissa on oltava tiedot työsopimukseen sovellettavasta lainsäädännöstä. Näiden ohjeiden liitteessä 3 on taustatietoa siitä, miten määritetään työsopimukseen sovellettava laki kuljettajien tavanomaisen työskentelypaikan perusteella.

Lähetettyjä työntekijöitä koskevassa direktiivissä luetellaan joukko lainsäädäntöön ja/tai työehtosopimukseen sisältyviä keskeisiä työehtoja, joita sovelletaan kuljettajaan lähetystilanteessa.

Kuten seuraavassa 2.2 jaksossa kuvataan. Tieliikennetoiminnot - komennuksella vai ei? *lex specialis* -sääädöksessä määritellään, minkä tyyppiset maantieliikenneoperaatiot johtavat lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin soveltamiseen ja minkä tyyppiset eivät, riippuen siitä, missä määrin ne ovat yhteydessä vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen. *Erityisdirektiivin* johdanto-osan 9 kappaleen mukaan keskeisenä periaatteena komennustilanteen määrittämisessä on, että kuljettajan ja tarjotun palvelun sekä vastaanottavan jäsenvaltion alueen välillä on riittävä yhteys.

Vuonna 2014 annetulla lähettämistä koskevalla täytäntöönpanodirektiivillä pyritään vahvistamaan lähettämistä koskevien sääntöjen käytännön soveltamista käsittelemällä petoksiin, sääntöjen kiertämiseen, tarkastuksiin ja valvontaan, alihankintaan ja jäsenvaltioiden väliseen tietojenvaihtoon liittyviä kysymyksiä. Täytäntöönpanodirektiivissä täsmennetään hallinnollisia vaatimuksia ja valvontatoimenpiteitä. Täytäntöönpanodirektiivin mukaan jäsenvaltiot voivat myös asettaa lisävaatimuksia ja -toimenpiteitä, jos ne ovat perusteltuja ja oikeasuhteisia. Tämä on kielletty direktiivissä (EU) 2020/1057, jossa säädetään suljetusta ja yhdenmukaistetusta luettelosta hallinnollisista vaatimuksista, joilla valvotaan kuljettajien lähettämistä koskevien sääntöjen noudattamista. Näiden ohjeiden 3 jaksossa esitetään yleiskuvaus näistä erityisistä täytäntöönpanosäännöistä.

*Erityislaki* ei käsittele vuokratyövoimaa välittävien yritysten palveluksessa olevien lähetettyjen työntekijöiden erityistilanteita<sup>8</sup>. Näin ollen vuokratyövoiman kuljettajat kuuluvat lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin soveltamisalaan, kun he suorittavat rajatylittäviä tehtäviä.

*Erityislaki* ei myöskään koske yritysten sisäisiä siirtoja eli kuljettajia, jotka on lähetetty tienpitäjän omistamaan tytäryhtiöön tai toimipaikkaan. Myös tällaiset järjestelyt kuuluvat täysin lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin soveltamisalaan.

<sup>7</sup> Direktiivin 96/71/EY 2 artiklan 1 kohta

<sup>8</sup> Direktiivin 2020/1057 1 artiklan 2 kohta



## Yhteenveto

- Lähetetyllä työntekijällä tarkoitetaan työntekijää, joka tekee rajoitetun ajan työtään muun jäsenvaltion alueella kuin siinä, jossa hän tavallisesti työskentelee.
- **Lähetettyjä työntekijöitä koskevassa direktiivissä ja sen täytäntöönpanodirektiivissä säädetään työntekijöiden lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevat yleiset säännöt kaikilla aloilla, myös tieliikenteessä, mutta *lex specialis* sisältää erityissäännöt kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon tieliikenteessä.**

## 2.2 Tieliikennetoiminnot - komennuksella vai ei?

*Erityislaki* sisältää tavaroita ja matkustajia koskevia erityissääntöjä. Seuraavissa kohdissa esitetään yleiskatsaus sovellettaviin sääntöihin. *Liitteissä 1 ja 2* on esimerkkejä monimutkaisista kuljetuksista ja niihin liittyviä selityksiä.

On tärkeää, että itsenäiset kuljettajat, vuokratyövoimaa välittävien yritysten kautta palkatut kuljettajat ja yrityksen sisällä siirretyt kuljettajat eivät kuulu *erityislain* soveltamisalaan. Näihin erityisryhmiin sovellettavia sääntöjä kuvataan *kohdassa 2.4 - Erityistapaukset*.

### 2.2.1 Tavaraliikenteeseen sovellettavat säännöt

*Erityislainsäädännössä* erotetaan toisistaan erityyppiset tavarankuljetukset: kabotaasi, ei-bilateraaliset kansainväliset kuljetukset, kahdenväliset kansainväliset kuljetukset, kahdenväliset kansainväliset kuljetukset, joihin liittyy rajoitettuja lisätoimintoja, yhdistettyjen kuljetusten maantiekuljetusten alku- ja loppuosa sekä kauttakulku.

A. Kuljettajat katsotaan lähetetyiksi, kun he suorittavat seuraavia toimintoja:

#### 2.2.1.1 Cabotage

Kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen liikenteenharjoittajan tilapäisesti jäsenvaltion alueella harjoittamaa kotimaan vastikkeellista liikennettä. Kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan ulkomaisia liikenteenharjoittajia, jotka sen sijaan, että palaisivat tyhjinä kansainvälisen matkan jälkeen, ottavat vastaan ja toimittavat uuden kuorman vastaanottavassa maassa ennen paluuta rajalle.

➤ *Kabotaasikuljettajia pidetään aina lähetettynä työntekijänä.*

#### 2.2.1.2 Muut kuin kahdenväliset kansainväliset kuljetukset

Näitä operaatioita kutsutaan *lex specialis* -sääöksessä "muiksi kuin kahdenväliseksi kansainväliseksi kuljetuksiksi"<sup>9</sup> tai toisin sanoen "ristikkäiskaupaksi"<sup>10</sup>.

Esimerkkejä ei-bilateraalisista/ristikkäisistä kaupoista, jotka kuuluvat lähettämisen piiriin, ovat:

- Kansainväliset kuljetukset kahden jäsenvaltion välillä, joista kumpikaan ei ole liikenteenharjoittajan sijoittautumismaa.
  - Kansainvälisen kuljetuksen yhteydessä suoritetaan useita kuormaus- ja/tai purkamistoimia (eli enemmän kuin 1+1- ja 0+2-säännöt sallivat).
- *Kuljettajia, jotka suorittavat muita kuin kahdenvälisiä kansainvälisiä kuljetuksia, pidetään lähetettyinä työntekijöinä.*

B. Kuljettajien ei katsota olevan asemapaikalla, kun he suorittavat seuraavia toimintoja:

### **2.2.1.3 Kansainväliset kahdenväliset operaatiot**

Kahdenvälisessä kansainvälisessä liikenteessä on kyse tavarankuljetuksesta, joka perustuu liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion ja toisen maan (EU:n jäsenvaltion tai kolmannen maan) väliseen kuljetussopimukseen.

- *Kahdenvälisiä kansainvälisiä kuljetuksia suorittavia kuljettajia ei pidetä lähetettyinä työntekijöinä.*

### **2.2.1.4 Kahdenväliset toimet + yksi lastaus- ja/tai purkamistoimi ylitysjäsenvaltiossa (1+1).**

1+1-toiminnaksi kutsutulla toiminnalla tarkoitetaan kahdenvälistä toimintaa, jonka aikana suoritetaan yksi rajoitettu lisätoiminto eli kuormaus ja/tai purku. "Ja/tai" tarkoittaa, että kahdenvälisen matkan aikana voi tapahtua joko yksi kuormaus tai yksi purku, mutta myös yksi kuormaus ja yksi purku. Jos kyseessä on yksi kuormaus ja yksi purkaminen, nämä kaksi toimintoa eivät saa tapahtua samassa jäsenvaltiossa (tämä olisi kabotaasia).

- *Kuljettajia, jotka suorittavat 1+1-toimintoja, ei katsota lähetetyiksi työntekijöiksi.*

### **2.2.1.5 Kahdenväliset toimet + kaksi kuormaus- ja/tai purkamistoimintaa paluumatkan aikana (0+2).**

0+2-toiminnalla tarkoitetaan kahdenvälistä paluukuljetusta, jonka aikana suoritetaan kaksi ylimääräistä kuormaus- ja/tai purkamistoimintaa. 0+2-toiminto voi olla olemassa vain, jos menomatkan aikana ei ole suoritettu mitään lisätoimintaa.

---

<sup>9</sup> Johdanto-osan 13 kappale

<sup>10</sup> Euroopan komissio (2022), *Kysymyksiä ja vastauksia kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon direktiivin 2020/1057 mukaisesti tavaraliikenteen yhteydessä.*

- *Kahdenvälisiä 0+2-toimintoja suorittavia kuljettajia ei katsota lähetetyiksi työntekijöiksi.*

#### **2.2.1.6 Transit**

Kauttakuljetuksella tarkoitetaan liikkumista jäsenvaltion alueen kautta ilman lastausta tai purkamista. *Erityislain* johdanto-osan 11 kappaleen *mukaan* kauttakulkuliikenteeseen ei liity merkittävää yhteyttä kuljettajan toiminnan ja kauttakuljajäsenvaltion välillä. Tämä koskee esimerkiksi hygieniasyistä tehtäviä pysähdyksiä.

- *Jäsenvaltioiden kautta kulkevia kuljettajia ei katsota lähetetyiksi työntekijöiksi.*

#### **2.2.1.7 Yhdistettyjen kuljetusten alku- tai loppumatka maanteitse**

Kuljettajia, jotka suorittavat alku- tai loppumatkaa, joka on yksinään kansainvälinen kahdenvälinen kuljetus, ei pidetä lähetettynä työntekijänä.

Sitä vastoin kuljettajat, jotka suorittavat sellaisen alku- tai lopputieosuuden, joka koostuu yksinään muusta kuin kahdenvälisestä toimenpiteestä, ovat lähetettyjä kuljettajia.

#### **2.2.1.8 Muut toiminnot**

Kuormittamattomilla matkoilla tarkoitetaan tyhjiä matkoja, joissa ajoneuvossa ei ole tavaroita ja jotka tehdään kuormatun matkan yhteydessä<sup>11</sup>. Komission oikeudellisen yksikön tukema komission asiantuntijaryhmä on laatinut kysymys- ja vastausasiakirjan, jonka tarkoituksena on selventää *lex specialis* -käsitteen ymmärtämistä (ks. *liite 1*).

Kysymys- ja vastauslomakkeiden mukaan kuormattuna tapahtuvaan matkaan sovellettavat säännöt koskevat myös siihen liittyvää tyhjänä tapahtuvaa matkaa. Esimerkiksi kabotaasitoimenpiteen jälkeinen tyhjä matka tai muu kuin kahdenvälinen kansainvälinen matka olisi lähettämistilanne. Sitä vastoin kahdenvälisen kuljetuksen jälkeinen tyhjä matka ei olisi lähettämistä.

#### **2.2.1.9 Yleiskatsaus**

Edellä esitetyn perusteella seuraavassa taulukossa esitetään yleiskatsaus kuljetustoimiin, jotka kuuluvat tai eivät kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan. Yksityiskohtaisemmat selitykset, mukaan lukien kriteerit asianomaisten toimintojen määrittämiseksi ja esimerkkejä, ovat liitteessä.

---

<sup>11</sup> *Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1072/2009 2 artiklan 2 kohta.*

Toimenpidetyyppi	Lähetyksessä	Lähetys pois lähetyksestä
Cabotage	✓	
Kahdenvälinen operaatio		✓
Kahdenvälinen toiminta + yksi lastaus- ja/tai purkutoimi (1+1).		✓
Molemminpuolinen toiminta + kaksi lastausta ja/tai purkua paluumatkan aikana (0+2).		✓
Kahdenvälinen operaatio osana yhdistetyn operaation ensimmäistä tai viimeistä maantieosuutta.		✓
Muu kuin kahdenvälinen operaatio osana yhdistetyn operaation ensimmäistä tai viimeistä maantieosuutta.	✓	
Transit		✓
Ristikkäiskauppa/ muut kuin kahdenväliset toimet	✓	

Taulukko 1 - Rahtiin sovellettavat säännöt - yleiskatsaus

## 2.2.2 Matkustajien kuljetukseen sovellettavat säännöt

*Leks specialis* -sääöksessä erotetaan toisistaan seuraavat matkustajakuljetukset: kabotaasi, ei-bilateraalinen kansainvälinen liikenne, bilateraalinen kansainvälinen liikenne, ei-bilateraalinen kansainvälinen liikenne, johon liittyy rajoitettuja lisätoimintoja, yhdistettyjen kuljetusten maantiekuljetusten alku- ja loppumatka sekä kauttakulku. Yksinkertaistettu selitys matkustajaliikenteeseen sovellettavista säännöistä on liitteissä.

A. Kuljettajat katsotaan lähetetyiksi, kun he suorittavat seuraavia toimintoja:

### 2.2.2.1 Cabotage

Kabotaasilla tarkoitetaan toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen liikenteenharjoittajan tilapäisesti harjoittamaa liikennettä jossakin jäsenvaltiossa. *Kabotaasi* voi koostua joko

- valtakunnallinen maanteiden henkilöliikenne, kunhan sitä harjoitetaan tilapäisesti; tai
- Matkustajien ottaminen kyytiin ja jättäminen kyydistä samassa jäsenvaltiossa kansainvälisen liikenteen aikana, jos tämä ei ole liikenteen päätarkoitus.

Kabotaasi ja paikalliset retket on erotettava toisistaan. Kabotaasiin kuuluu erilaisten matkustajaryhmien ottaminen ja jättäminen kyydistä vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Paikallisilla retkillä sen sijaan matkustetaan saman matkustajaryhmän kanssa, joka myös palaa asuinmaahansa samalla ajoneuvolla tai saman liikenteenharjoittajan toisella ajoneuvolla.

➤ *Kabotaasiliikennettä harjoittavia kuljettajia pidetään lähetettyinä työntekijöinä.*

### 2.2.2.2 Muut kuin kahdenväliset kansainväliset kuljetukset

Näitä operaatioita kutsutaan *lex specialis* -sääöksessä "*muiksi kuin kahdenvälisiksi kansainvälisiksi* kuljetuksiksi"<sup>12</sup> ja Euroopan komissiossa "ristikkäiskaupaksi"<sup>13</sup>.

Lähtämisen piiriin kuuluvat muun muassa seuraavat muut kuin kahdenväliset toimet:

- Matkustajien ottaminen kyytiin ja jättäminen kyydistä kahden sellaisen jäsenvaltion välillä, joista kumpikaan ei ole liikenteenharjoittajan sijoittautumismaa.
  - Saman matkustajaryhmän paikalliset retket siltä osin kuin näitä retkiä ei edeltää kansainvälinen kuljetus sijoittautumisjäsenvaltiosta.
- *Kahdenvälisiä kansainvälisiä kuljetuksia suorittavia kuljettajia pidetään lähetettyinä työntekijöinä.*

B. Kuljettajien ei katsota olevan lähetettyinä, kun he suorittavat seuraavia tehtäviä

---

<sup>12</sup> Johdanto-osan 13 kappale

<sup>13</sup> Euroopan komissio (2022), *Kysymyksiä ja vastauksia kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon direktiivin 2020/1057 mukaisesti matkustajaliikenteen yhteydessä.*

### **2.2.2.3 Kahdenvälinen satunnainen kansainvälinen liikenne tai säännöllinen matkustajaliikenne**

Matkustajien kahdenvälisessä liikenteessä voi olla:

- ottaa matkustajia kyytiin liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jättää heidät toiseen maahan tai päinvastoin; tai
- matkustajien ottaminen kyytiin ja jättäminen kyydistä siinä jäsenvaltiossa, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, paikallisten retkien toteuttamiseksi toisessa maassa.

Kahdenväliseksi kuljetukseksi katsotaan paikallinen retki, jos: i) se on tarkoitettu muille kuin maassa asuville matkustajille, ii) sitä edeltää kansainvälinen kuljetus, jossa on samat matkustajat, iii) se tehdään samassa ajoneuvossa tai saman liikenteenharjoittajan toisessa ajoneuvossa<sup>14</sup>.

- *Kahdenvälisiä kansainvälisiä kuljetuksia suorittavia kuljettajia ei pidetä lähetettyinä työntekijöinä.*

### **2.2.2.4 Kahdenvälinen liikennöinti + yksi toiminto, jossa matkustajia otetaan kyytiin ja/tai jätetään kyydistä jäsenvaltioissa, joissa ylitys tapahtuu.**

Tämä toiminto ymmärretään kahdenväliseksi toiminnaksi, jonka aikana suoritetaan yksi ylimääräinen toiminto, joka koskee matkustajien kyytiin ottamista ja/tai kyydistä poistamista. "Ja/tai" tarkoittaa, että voi olla joko yksi kyytiin ottaminen tai lasku, mutta myös yksi kyytiin ottaminen ja yksi lasku. Jälkimmäisessä tapauksessa nämä kaksi toimintaa eivät saa tapahtua samassa jäsenvaltiossa (tällöin kyseessä olisi kabotaasi).

- *Kuljettajia, jotka suorittavat kahdenvälistä toimintaa ja yhtä lisätoimintaa, ei katsota lähetetyiksi työntekijöiksi.*

### **2.2.2.5 Transit**

Kauttakuljetuksella tarkoitetaan liikkumista jäsenvaltion alueen läpi ilman, että matkustajia otetaan kyytiin tai puretaan.

- *Jäsenvaltioiden kautta kulkevat kuljettajat eivät ole lähetettyjä työntekijöitä.*

### **2.2.2.6 Yhdistettyjen kuljetusten alku- tai loppumatka maanteitse**

Kuljettajia, jotka suorittavat alku- tai loppumatkaa, joka on yksinään kansainvälinen kahdenvälinen kuljetus, ei pidetä lähetettynä työntekijänä.

---

<sup>14</sup> Linja-autoliikenteen kansainvälisille markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen 561/2006 muuttamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009 13 artikla.

Sitä vastoin kuljettajat, jotka suorittavat sellaisen alku- tai lopputieosuuden, joka koostuu yksinään muusta kuin kahdenvälisestä toimenpiteestä, ovat lähetettyjä kuljettajia.

### 2.2.2.7 Muut toiminnot

Toinen maantieliikenteen toimintatyyppi on matka ilman matkustajia. Kysymysten ja vastausten<sup>15</sup> mukaan ilman matkustajia tapahtuvaan matkaan sovellettavat säännöt koskevat myös yhdistettyä matkaa. Esimerkiksi kabotaasiliikenteen tai muun kuin kahdenvälisen kansainvälisen matkan jälkeinen matka on komennustilanne. Sitä vastoin kahdenvälisestä liikennettä seuraava matka ilman matkustajia ei olisi komennus.

### 2.2.2.8 Yleiskatsaus

Toimenpidetyyppi	Lähetyksessä	Lähetys pois lähetyksestä
Cabotage	✓	
Paikallinen retki ilman lähtevää matkaa	✓	
Kahdenvälinen kuljetus, jota voi seurata paikallinen retki tai ei		✓
Kahdenvälinen kuljetus + 1 matkustajien kyytiin ottaminen ja/tai kyydistä poistaminen.		✓
Kahdenvälinen operaatio osana yhdistetyn operaation alku- tai loppumatkaosuutta.		✓
Muu kuin kahdenvälinen operaatio osana yhdistetyn operaation alku- tai loppumatkaa.	✓	
Transit		✓

Taulukko 2 - Yleiskatsaus matkustajaliikennettä koskevaan *lex specialis* -lakiin

#### Yhteenveto

<sup>15</sup> Euroopan komissio (2022), *Kysymyksiä ja vastauksia kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon direktiivin 2020/1057 mukaisesti matkustajaliikenteen yhteydessä.*

- Tieliikenteessä kuljettajan lähettäminen riippuu siitä, missä määrin hänellä on yhteys vastaanottavan jäsenvaltion alueeseen. *Erytislainsäädännössä* erotetaan toisistaan sellaiset kuljetustyypit, joihin olisi sovellettava lähettämistä koskevia sääntöjä, ja sellaiset, joihin ei pitäisi soveltaa lähettämistä koskevia sääntöjä.
- **Tavarankuljetusten osalta** - "*kabotaasi*", "*muu kuin kahdenvälinen liikenne osana yhdistetyn kuljetuksen ensimmäistä tai viimeistä maantieosuutta*" ja "*ristikkäiskauppa / muu kuin kahdenvälinen liikenne*" kuuluvat lähettämisen piiriin.
- **Matkustajaliikenteen osalta** - "*kabotaasi*", "*paikallinen retki ilman menomatkaa*" ja "*muu kuin kahdenvälinen liikenne osana yhdistetyn liikenteen alku- tai loppumatkaa*" kuuluvat lähettämisen piiriin.
- Yksityiskohtaisempia kuvauksia eri kuljetuksista on *liitteissä 1 ja 2. Liitteessä 3* muistutetaan säännöistä, joilla määritetään työsuhteeseen sovellettava laki.

### 2.3 Työhön lähettäminen tai lähettämättä jättäminen - sovellettavat työehdot ja -edellytykset

Tieliikennetoimintaan, joka ei ole komennustilanne, sovelletaan ainoastaan työsopimukseen sovellettavaa työlainsäädäntöä. Kuten näiden ohjeiden liitteessä 3 tarkemmin kuvataan, Rooma I -asetuksessa määritellään, mitä kansallista lainsäädäntöä työsuhteeseen sovelletaan. Periaatteessa työsopimuksessa oleva lainvalintalauseke osoittaa sovellettavan lain. Tämä laki ilmoitetaan komennusilmoituksessa rivillä c.7 (ks. Laatikko 3 - Esimerkki lähettämislmoituksesta). Jos tällaista nimenomaista lainvalintaa ei ole, työsopimukseen sovelletaan kuljettajan tavanomaista työskentelypaikkaa. Lainvalinta ei missään tapauksessa voi poiketa kuljettajien tavanomaista työskentelypaikkaa koskevista pakottavista määräyksistä.

Jos maantieliikenteen harjoittamisessa on kyse lähettamisestä, vastaanottavan jäsenvaltion on sovellettava lähetettyihin kuljettajiin heidän toimeksiantonsa aikana työsopimukseen sovellettavan lainsäädännön lisäksi keskeisiä työehtoja.

Niiden sääntöjen ydin, jotka vastaanottavan jäsenvaltion on taattava, kattaa työsuhteen keskeiset osatekijät, kuten palkkauksen, työajan, työterveyden ja -turvallisuuden sekä korvaukset (ks. Laatikko 1 - Lähettäminen - sovellettavat ehdot ja edellytykset isäntämaan standardien mukaisesti).

Seuraavissa kohdissa tarkastellaan palkkausta ja korvauksia, jotka ovat lähetettyjen työntekijöiden palkkauspaketin keskeisiä osatekijöitä, sekä lähetystilanteen kestoon liittyviä näkökohtia.

- Enimmäistyöajat ja vähimmäislepoajat
- Palkallinen vähimmäisvuosiloma
- Palkkaus
- Edellytykset, joilla vuokratyövoimaa vuokraavat yritykset voivat vuokrata työntekijöitä
- Terveys ja turvallisuus



- Raskaana olevia naisia ja nuoria äitejä koskevat suojatoimenpiteet
- Miesten ja naisten yhdenvertainen kohtelu ja muut syrjimättömyyttä koskevat säännökset.
- Työntekijöiden majoitusolosuhteet silloin, kun työnantaja tarjoaa heille asunnon muualla kuin heidän vakituisella työpaikallaan.
- Matkoihin, ruokailuun ja majoitukseen liittyvät korvaukset tai kulukorvaukset.

*Laatikko 1 - Lähettäminen - sovellettavat ehdot ja edellytykset isäntämaan standardien mukaisesti*

### 2.3.1 Palkat ja korvaukset

Lähetettyjä työntekijöitä koskevassa direktiivissä vahvistetaan periaate, jonka mukaan sekä lähetetyille että paikallisille kuljettajille maksetaan sama palkka. Palkan osatekijät määrittää yksinomaan vastaanottava jäsenvaltio.

Laskettaessa ja verrattaessa kuljettajalle maksettavaa määrää tosiasiallisesti maksettuun määrään olisi otettava huomioon korvauksen kokonaisbruttomäärä .<sup>16</sup>

Avoimuuden varmistamiseksi kaikki palkkauksen osatekijät olisi yksilöitävä riittävän yksityiskohtaisesti asiaankuuluvissa asiakirjoissa. Lähetyskohtaiset korvaukset<sup>17</sup> voivat olla merkittävä osa lähetetyille työntekijälle maksettavista määristä.

#### 2.3.1.1 Palkan laskeminen: korvaukset, jotka on katsottava osaksi palkkaa.

Ulkomailla työskentelystä maksettavat korvaukset, kuten päivärahat, joiden määrä vaihtelee työntekijän komennuksen keston mukaan, tai tietynlaisen lastin kuljettamisesta maksettavat korvaukset, joita **ei** makseta komennuksesta aiheutuvien todellisten kulujen, kuten matka-, majoitus- ja ruokailukulujen, korvaamiseksi, olisi katsottava osaksi palkkaa<sup>18</sup>. Tällaiset korvaukset olisi näin ollen otettava huomioon vertailtaessa palkan bruttomääriä .<sup>19</sup>

#### 2.3.1.2 Palkan laskeminen: korvaukset, jotka eivät ole osa palkkaa.

Tehtäväkohtaisia korvauksia ei pidetä osana palkkaa, jos ne maksetaan korvauksena tehtävään lähettämisestä tosiasiallisesti aiheutuneista kuluista, kuten matka-, majoitus- ja ruokailukuluista. Työnantajan on maksettava nämä kulut palkan lisäksi. Näin ollen näitä kuluja ei voida vähentää työntekijälle maksettavasta palkasta<sup>20</sup>. Lähetettyjä työntekijöitä koskevassa direktiivissä ilmaistaan periaate, jonka mukaan työnantajan on tuettava näitä kuluja työsuhteeseen sovellettavan kansallisen lainsäädännön ja/tai käytännön mukaisesti.

<sup>16</sup> Palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY muuttamisesta annetun direktiivin 2018/957 johdanto-osan 18 kappale.

<sup>17</sup> Palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY muuttamisesta annetun direktiivin 2018/957 johdanto-osan 19 ja 20 kappale.

<sup>18</sup> C-428/19 Rapidsped, 8. heinäkuuta 2021.

<sup>19</sup> Direktiivin 2018/957 johdanto-osan 18 kappale.

<sup>20</sup> Palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annetun direktiivin 96/71/EY muuttamisesta annetun direktiivin 2018/957 johdanto-osan 18 ja 19 kappale sekä 1 artiklan 2 kohdan c alakohta.

Jos työsuhteeseen sovellettavissa palvelussuhteen ehdoissa ei määritellä, maksetaanko ja jos maksetaan, mitkä osat komennuskohtaisesta korvauksesta maksetaan korvauksena komennuksesta tosiasiallisesti aiheutuneista menoista vai ovatko ne osa palkkaa, koko korvaus katsotaan maksettavaksi korvauksena menoista<sup>21</sup>.

### **2.3.1.3 Korvaukset tai kulukorvaukset, jotka kattavat matkakulut, majoitus- ja ruokailukulut työntekijöille, jotka ovat ammatillisista syistä poissa kotoa vastaanottavassa jäsenvaltiossa suoritettavan komennuksen aikana.**

Lähetetyllä työntekijällä, jonka on lähetystyön aikana matkustettava vastaanottavassa jäsenvaltiossa sijaitsevalle vakituiselle työpaikalle ja sieltä takaisin tai jonka työnantaja lähettää tilapäisesti kyseiseltä vakituiselta työpaikalta toiselle työpaikalle kyseisessä vastaanottavassa jäsenvaltiossa, on oikeus saada korvausta tai kulukorvausta matkakuluista, majoitus- ja ruokailukuluista, jotka aiheutuvat työntekijöille, jotka ovat ammatillisista syistä poissa kotoa, jos se on myönnetty kansallisille työntekijöille vastaanottavassa jäsenvaltiossa<sup>22</sup>. Tämä tarkoittaa, että tätä säännöstä sovelletaan lähetettyihin työntekijöihin siinä määrin kuin se koskee vastaanottavan jäsenvaltion kansallisia työntekijöitä. Jos tällainen säännös on voimassa vastaanottavassa jäsenvaltiossa, kyseiset kulut on korvattava palkan lisäksi, kuten edellä 2.3.1.2 kohdassa selitetään.

*HUOMAUTUS:* Periaatteessa 2.3.1.3 kohdassa määritellyjä päästöoikeuksia sovelletaan direktiivin (EU) 2020/1057 soveltamisalaan kuuluviin lähetettyihin kuljettajiin. Useimmissa tapauksissa tilanteita, joissa kyseiset kuljettajat voisivat hyötyä näistä korvauksista, voi kuitenkin esiintyä vain poikkeuksellisesti.

## **2.3.2 Lähetysten keston laskeminen**

*Erityslaki* selventää, että komennustilanteen kesto laskettaessa komennuksen olisi katsottava päättyvän, kun kuljettaja poistuu vastaanottavan jäsenvaltion alueelta suorittaessaan kansainvälistä tavara- tai henkilöliikennettä<sup>23</sup>. *Erityslaissa* ei kuitenkaan täsmennetä, mistä hetkestä alkaen komennusjakson olisi katsottava alkavan.

Komission asiantuntijaryhmä on laatinut EU:n komission oikeudellisen yksikön tukemana kysymys- ja vastausasiakirjan, jossa annetaan ohjeita siitä, milloin lähettämistilanteet alkavat tietyissä tilanteissa. Liitteissä 1 ja 2 olevat taulukot (joissa esitetään yksinkertaistettu selitys säännöistä ja selitetään, mitkä toimet kuuluvat ja mitkä eivät kuulu *lex specialis* -lain soveltamisalaan ja milloin komennustilanne alkaa ja milloin se päättyy) perustuvat näihin kysymyksiin ja vastauksiin.

### **Yhteenveto**

<sup>21</sup> Johdanto-osan 20 kappale ja 3 artikla. Direktiivin 96/71/EY 7 artikla.

<sup>22</sup> Euroopan komissio (2019), *Käytännön opas lähettämisestä*, s. 24.

<sup>23</sup> 1 artiklan 8 kohta

Tienvarsitarkastuksissa ei aina voida todeta sovellettavia työehtoja. Tienvarsitarkastuksista voi kuitenkin olla hyötyä, kun havaitaan tosiasiallisia poikkeamia, jotka antavat pohjan jatkotarkastuksille.

## 2.4 Muut tapaukset

### 2.4.1 Vuokratyövoimaa välittävien yritysten kautta palkatut kuljettajat

*Erityislakiin* sisältyviä kuljettajien lähettämistä koskevia erityissääntöjä sovelletaan yksinomaan kuljettajiin, jotka ovat suoraan sellaisen yrityksen palveluksessa, joka lähettää kuljettajat toiseen jäsenvaltioon omaan lukuunsa ja johdolla<sup>24</sup>. *Erityislaki* ei koske vuokratyövoimaa välittävien yritysten palkkaamia kuljettajia. Näin ollen he kuuluvat periaatteessa lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin soveltamisalaan, kun he tekevät rajat ylittäviä matkoja.

Esimerkki: vuokratyövoimaa välittävä yritys vuokraa kuljettajan espanjalaiselle toimijalle, jonka tarkoituksena on toimittaa täysi kuorma-auto tavaroita Espanjasta Portugaliin. Vaikka kuorma-auto kuuluu espanjalaiselle toimijalle, kuljettaja on suoraan vuokratyöyrityksen palveluksessa. *Lex specialis -lakia* ei sovelleta, ja koko matkaan sovelletaan lähetettyjä työntekijöitä koskevaa direktiiviä.

### 2.4.2 Yrityksen sisäinen siirto

*Erityislakia* ei sovelleta kuljettajiin, jotka työnantaja on määrännyt työskentelemään eri jäsenvaltiossa sijaitsevalle, mutta samaan konserniin kuuluvalla yritykselle. Näihin tilanteisiin sovelletaan yksinomaan lähetettyjä työntekijöitä koskevaa direktiiviä.

Esimerkki: Slovakialainen tytäryhtiö määrää kuljettajansa Alankomaissa sijaitsevaan pääkonttoriin. Sekä slovakialainen työnantaja että alankomaalainen käyttäjäyritys kuuluvat samaan konserniin. *Lex specialis -lakia* ei sovelleta, ja tähän tilanteeseen sovelletaan lähetettyjä työntekijöitä koskevaa direktiiviä.

### 2.4.3 Toiminta kolmansien maiden kanssa

Lähetettyjä työntekijöitä koskevassa direktiivissä säädetään, että EU:n ulkopuolisia toimijoita ei saa kohdella edullisemmin kuin EU:n yrityksiä<sup>25</sup>. Kansallisessa lainsäädännössä ja/tai yksittäisen jäsenvaltion ja kolmannen maan välisellä kahdenvälisellä sopimuksella voidaan sallia, että kolmannen maan toimijat harjoittavat toimintaa kyseisen jäsenvaltion alueella. Tällaisissa tapauksissa ei sovelleta *erityislakia* eikä lähetettyjä työntekijöitä koskevaa

<sup>24</sup> Ks. direktiivin 2020/1057 1 artiklan 2 kohta ja direktiivin 96/71 1 artiklan 3 a kohta.

<sup>25</sup> Lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin 1 artiklan 4 kohta.

direktiiviä. Molempien välineiden soveltaminen edellyttää, että toimija on sijoittautunut johonkin EU:n jäsenvaltioon. Kolmannen maan toimijaan sovellettavat ehdot määräytyvät kahdenvälisen sopimuksen sisällön ja/tai kansallisen lainsäädännön mukaan. Kansallisessa lainsäädännössä voidaan myös asettaa hallinnollisia vaatimuksia kolmansien maiden toimijoille (esim. lähettämisilmoituksen toimittaminen kansallisten järjestelmien kautta).

Voi myös olla, että EU:hun sijoittautunut yritys palkkaa kolmansien maiden kuljettajia suorittamaan tehtäviä unionissa. Tällaisissa tapauksissa työntekijän kansalaisuudella ei ole vaikutusta sovellettiin työehtoihin. Siitä hetkestä alkaen, kun kolmannen maan kuljettajalla on laillinen lupa tehdä työtä unionissa, näissä ohjeissa kuvattuja sääntöjä sovelletaan syrjimättä, koska kuljettaja on EU:hun sijoittautuneen yrityksen palveluksessa.

#### 2.4.4 Itsenäiset kuljettajat

*Lex specialis -lakia* ja lähetettyjä työntekijöitä koskevaa direktiiviä sovelletaan vain työntekijöihin. Itsenäistä ammatinharjoittajaa olisi pidettävä itsenäisenä toimeksisaajana, joka ei kuulu lähettämistä koskevien sääntöjen suojan piiriin ja jonka vapaus valita sovellettavat oikeusjärjestelmät on ensisijaisen tärkeää.

Toimijat voivat käyttää väärin tekaistua itsenäistä ammatinharjoittamista kiertääkseen velvollisuutensa työnantajana. Sen vuoksi olisi kiinnitettävä erityistä huomiota sen varmistamiseen, että itsenäisenä ammatinharjoittajana toimiva kuljettaja on aito itsenäinen toimeksisaaja.

Lähetettyjä työntekijöitä koskevassa täytäntöönpanodirektiivissä edellytetään, että viranomaiset arvioivat IMI:n avulla osapuolten välillä sovitun muodollisen järjestelyn lisäksi muita merkityksellisiä seikkoja, kuten työn suorittamista, alaisuutta ja työntekijän palkkausta<sup>26</sup>.

EUT katsoo myös, että "*objektiivisten kriteerien*" perusteella olisi määriteltävä, voidaanko kansallisen lainsäädännön mukaista itsenäistä ammatinharjoittajaa kohdella työntekijänä EU:n lainsäädäntöä sovellettaessa.

Tuomioistuimen mukaan työsuhteen olennainen piirre on se, että henkilö suorittaa tietyn ajanjakson ajan palveluja toiselle henkilölle ja tämän johdolla ja saa vastineeksi korvauksen<sup>27</sup>.

Nykyään on vakiintunut käytäntö, jonka mukaan eurooppalainen tuomari tarkastelee seuraavia ominaisuuksia:

- Itsemääräämisoikeus, erityisesti vapaus valita työnsä aika, paikka ja sisältö.
- Osallistuuko työntekijä työnantajan kaupallisiin riskeihin.
- Onko työntekijä olennainen osa työnantajan liiketoimintaa vai suorittaako hän tehtäviä useille toimeksiantajille.

#### Yhteenveto

<sup>26</sup> Direktiivin 2014/64 4 artiklan 5 kohta

<sup>27</sup> Ks. esimerkiksi *FNV Kunst C-413/13*, 4.12.2014, 34 kohta.

- *Erityislakia* sovelletaan ainoastaan kuljettajiin, jotka ovat suoraan sellaisen yrityksen palveluksessa, joka lähettää kuljettajat toiseen jäsenvaltioon omaan lukuunsa ja johdolla. Vuokratyövoimaa välittävien yritysten palkkaamat kuljettajat kuuluvat lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin soveltamisalaan. Myös kuljettajat, jotka suorittavat tehtäviä toisessa jäsenvaltiossa osana yrityksen sisäisiä siirtoja, kuuluvat lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin soveltamisalaan.
- Kolmannen maan (EU:n ulkopuolisen maan) toimijaan sovellettaviin ehtoihin sovelletaan kansallisen lainsäädännön sisältöä ja/tai kolmannen maan (EU:n ulkopuolisen maan) kanssa allekirjoitettua kahdenvälistä sopimusta. Kolmannen maan operaattoreille ei kuitenkaan voida antaa edullisempia ehtoja kuin EU:n operaattoreille.
- EU:n toimijoiden kannalta kuljettajan kansallisuudella ei ole merkitystä. Se, että kolmannen maan kuljettaja työskentelee laillisesti EU:n alueella, saattaa hänet EU:n lainsäädännön piiriin.
- *Lex specialis -lakia* ja lähetettyjä työntekijöitä koskevaa direktiiviä sovelletaan vain työntekijöihin. Täytäntöönpanoviranomaisten olisi kuitenkin kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että kuljettajat väittävät olevansa itsenäisiä ammatinharjoittajia, ja varmistettava, ettei "*itsenäistä ammatinharjoittamista*" käytetä *erityislain* tai lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin mukaisten velvoitteiden kiertämiseen. Joitakin tekijöitä, jotka voivat viitata riippuvaiseen työsuhteeseen, ovat muun muassa kuljettajan itsemääräämisoikeus, se, osallistuuko kuljettaja työnantajan kaupallisiin riskeihin, ja se, suorittaako kuljettaja tehtäviä useille toimeksiantajille.

### 3. Sääntöjen noudattaminen

Asiakirjan tässä osassa esitetään suosituksia tienvarsitarkastuksia ja sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) valvontaa varten. Ehdotetaan, että tienvarsitarkastusten ja IMI-valvonnan välillä olisi varmistettava jatkuvuus, jotta tienvarsitarkastuksessa havaitut lähettämistilanteet ja väärinkäytösepäilyt tutkittaisiin myöhemmin perusteellisemmin. Väärinkäytösepäilyt voivat olla "*punaisia lippuja*", jotka tienvarsitarkastajat voisivat välittää IMI-tarkastuksista vastaaville kollegoille.

IMI-tarkastuksia olisi tehtävä myös silloin, kun tienvarsitarkastuksia ei tehdä. Koska IMI-järjestelmään rekisteröidään kuukausittain huomattava määrä lähettämislmoituksia, näissä ohjeissa ehdotetaan samoihin punaisiin lippuihin perustuvaa samankaltaista suodatusmenetelmää tarkastusten tehokkaaksi kohdentamiseksi.

#### 3.1 Hallinnolliset säännöt ja valvontatoimenpiteet

*Erityislaki* sisältää seuraavat hallinnolliset säännöt ja valvontatoimenpiteet, joilla valvotaan lähettämistä koskevien sääntöjen noudattamista tienvarsitarkastuksissa, IMI-tarkastuksissa ja tiloissa tehtävissä tarkastuksissa:

- Tieliikenteen harjoittajan on viimeistään lähettämisen alkaessa toimitettava lähettämislmoitus, joka sisältää olennaiset tiedot kuljettajasta ja lähettämisestä. Ilmoitus tehdään tieliikenteen lähettämislmoitusportaalien (jäljempänä '*RTPD*') kautta<sup>28</sup>. *RTPD* on monikielinen julkinen käyttöliittymä, joka on liitetty sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmään (jäljempänä '*IMI*').
- Lähetyksen aikana voidaan tehdä tienvarsitarkastuksia. Tienvarsitarkastajat voivat pyytää ainoastaan kolme asiakirjaa tarkastusta varten: jäljennöksen *RTPD*-asiakirjassa annetusta lähettämislmoituksesta, rahtikirjat tai vastaavat todisteet ja ajopiirturitiedot. Tienvarsivalvojilla on käytössään "*tien päällä tapahtuva skannaus*", jonka avulla he voivat tarkistaa lähettämislmoituksen oikeellisuuden. Seuraavassa 3.2 kohdassa annetaan joitakin ohjeita tämän välineen käytöstä ja näiden asiakirjojen sisältämistä tiedoista.
- Lähetysjakson jälkeen vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää pyytää lisätietoja. Toiminnanharjoittajalla on 8 viikkoa aikaa täyttää nämä lisäasiakirjoja koskevat pyynnöt, jotka on toimitettava *RTPD*:n kautta. Seuraavassa 3.3 kohdassa käsitellään tarkemmin näitä IMI-tarkastuksia. Jos tienvarsitarkastuksessa on käynyt ilmi, että toimija on lähettänyt työntekijöitä työhön toiseen jäsenvaltioon, mutta ei ole ilmoittanut sitä *RTPD*-asiakirjassa, täytäntöönpanoviranomaisten olisi pyydettävä lisätietoja yleisen työntekijöiden lähettämistä koskevan moduulin avulla. Myös sijoittautumisolosuhteiden arviointiin käytettävää tieliikenteen moduulia voidaan käyttää.

---

<sup>28</sup> RTDP-ohjelma on saatavilla tällä verkkosivustolla: [Tieliikenne - Postitusilmoitus](#).

- Jos toimija ei noudata lisätietoja koskevaa pyyntöä 8 viikon määräajan jälkeen, vastaanottava jäsenvaltio voi pyytää apua toimijan sijoittautumismaan toimivaltaisilta viranomaisilta. Tätä varten kyseisen kotijäsenvaltion viranomaisilla on oltava oikeus tutustua toimijan RTPD-asiakirjassa antamaan ilmoitukseen ja muihin tietoihin. Vastaanottavan jäsenvaltion ja sijoittautumisjäsenvaltion keskinäistä avunantoa koskevista lisäperiaatteista säädetään lähettämistä koskevassa täytäntöönpanodirektiivissä lähettämistä koskevien sääntöjen täytäntöönpanon, soveltamisen ja valvonnan helpottamiseksi<sup>29</sup>. Eri viranomaisten välistä yhteistyötä kuvataan *kohdassa 3.4*.

### **Yhteenvetona**

Kuljettajien lähettämistä tieliikenteeseen voidaan valvoa kolmella päävälineellä:

1. Julkinen käyttöliittymä (RTPD-portaali) - tarkoitettu yrityksille.
  2. "Scan on the road" -sovellus - viranomaisten käyttöön tienvarsilla.
  3. IMI (sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmä) - viranomaisten käyttöön.
- Yritysten on toimitettava vakiomuotoiset lähettämislmoitukset julkisen käyttöliittymän kautta viimeistään lähettämisen alkaessa.
  - Tienvarsiviranomaiset (vastaanottavissa jäsenvaltioissa) tarkastavat lähetysilmoitukset skannaamalla lähetysilmoituksen QR-koodin. Ne voivat myös pyytää rajoitetun määrän asiakirjoja.
  - Vastaanottavien jäsenvaltioiden IMI-valvonnasta vastaavat viranomaiset voivat pyytää lisäasiakirjoja suoraan yritykseltä (kuten ajopiirtureiden kirjanpito, palkkalaskelmat, työsopimukset).
  - Kotijäsenvaltion IMI-valvonnasta vastaavat viranomaiset voivat saada avunpyyntöjä vastaanottavan jäsenvaltion viranomaisilta, jos yritys ei tee yhteistyötä vastaanottavan jäsenvaltion viranomaisten kanssa.
  - Kaikkien kansallisten viranomaisten välille olisi luotava keskinäiset viestintäkanavat kohdennetun ja tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi.

Aktiiviset viestintäkanavat eri täytäntöönpanotasojen välillä auttavat varmistamaan kohdennetumman ja tehokkaamman täytäntöönpanon.

Jatkuvuus tienvarsitarkastuksen ja IMI-viranomaisten välillä olisi hyödyllistä:

- varmistaa, että tienvarressa havaittu väärinkäytösepäily tutkitaan perusteellisemmin asianmukaisilla IMI-tarkastuksilla.
- jos tienvarsitarkastuksessa havaitaan, että kuljettaja on lähetetty tehtäväänsä, seurattava tarkastuksia sen varmistamiseksi, että kuljettaja on suojattu

<sup>29</sup> Direktiivin 2014/67/EY 6 ja 7 artikla, jotka koskevat lähettämisen täytäntöönpanoa.

asianmukaisesti isäntämaan normien mukaisesti, mukaan lukien oikean suuruinen korvaus.

Tieliikenneviranomaisten ja työntekijöiden lähettämistä koskevasta moduulista vastaavien viranomaisten aktiivinen yhteistyö olisi hyödyllistä:

- pidettävä kirjaa ja tarvittaessa tutkittava maantieliikenteen harjoittajat, jotka eivät ole tehneet lähettämislmoituksia, jos on epäilyjä siitä, että kuljetus on lähetetty;
- tarkistaa työsopimukseen sovellettava laki (esimerkiksi tavanomainen työpaikka ja työmarkkina-asema huomioon ottaen).

Toimivaltaiset IMI-viranomaiset voivat toimia kansallisella, alueellisella tai paikallisella tasolla. IMIin kuuluu myös IMI-koordinaattoreita, jotka voivat toimia IMI-työnkulkua koordinoivina tahoina.<sup>30</sup>

*Laatikko 2 - Täytäntöönpanoviranomaisten välisten viestintäkanavien merkitys*

## 3.2 Tienvarsitarkastukset

### 3.2.1 Tavoite

*Eryityislakia* sovellettaessa tienvarsitarkastuksen keskeinen näkökohta on voimassa olevien lähettämislmoitusten olemassaolon varmistaminen, jotta voidaan käynnistää ja ohjata myöhempiä täytäntöönpanotoimia.

Myös tienvarsitarkastukset voivat olla tärkeitä varhaisen havaitsemisen välineitä. Jos tienvarsitarkastuksessa havaitaan, että kuljettaja on lähetetty tehtäväänsä, IMI-rajapinnan kautta voidaan tehdä myöhempiä tarkastuksia sen varmistamiseksi, että kuljettaja on suojattu asianmukaisesti isäntämaan normien mukaisesti ja että hän saa oikean suuruisen korvauksen.

Jos maantieliikenteen kuljetus ei ole lähettämistilanne, on mahdollista, että yritys ei näy IMI:n maantieliikenteen lähettämismoduulissa. Tämä tietojen puuttuminen ei sinänsä estä IMI:n lisätarkastuksia työntekijöiden lähettämistä ja sijoittautumisehtoja koskevien yleisten moduulien kautta (ks. jäljempänä 3.3 kohta).

### 3.2.2 Pyydettyvät asiakirjat ja mitä niistä on etsittävä .

Jäsenvaltiot panivat 2. helmikuuta 2022 asti täytäntöön erilaisia hallinnollisia vaatimuksia ja valvontatoimenpiteitä koskevia sääntöjä. Kun *lex specialis -laki* on sisällytetty kansalliseen lainsäädäntöön, yhtä toimenpidekokonaisuutta sovelletaan yhdenmukaisesti koko unionissa.

<sup>30</sup> Ks. [sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän \(IMI\) 2.3 kohta - Käyttäjän käsikirja - Päivitys 2012 \(europa.eu\)](#).



Tienvarsitarkastuksissa valvontaviranomaiset voivat pyytää vain kolmenlaisia asiakirjoja, jotta he voivat tarkastaa, että maastoon lähettämistä koskevia sääntöjä noudatetaan:

- jäljennös lähettämislmoituksesta,
- rahtikirja(t), ja
- ajopiirturitallenteet.

Yrityksillä on velvollisuus varmistaa, että kuljettajilla on käytössään edellä mainitut asiakirjat, ja kuljettajan on annettava ne käyttöönsä, kun valvontaviranomainen sitä pyytää.

### 3.2.2.1 Kirjaamisilmoitus

*Kuvaus*

Niiden kuljetusten osalta, jotka kuuluvat *lex specialis* -lain mukaisen lähettämisen piiriin, tienpitäjien on varmistettava, että lähetetyillä kuljettajilla on käytössään jäljennös RTPD:n kautta toimitetusta lähettämislmoituksesta. Kopio voi olla joko paperiversio tai sähköisessä muodossa.

Kaikille RTPD:n kautta toimitetuille lähetysilmoituksille luodaan oma QR-koodi, joka tienvarsivalvojan on skannattava ilmoitusten aitouden ja voimassaolon tarkistamiseksi.

Kuten seuraavasta *laatikosta 3* käy ilmi, täydellinen ilmoitus sisältää seuraavat tiedot:

- Toimijan henkilöllisyys ainakin yhteisön liikenneluvan numeron muodossa, jos tämä numero on saatavilla.
- Sijoittautumisjäsenvaltiossa toimivan kuljetusyrityksen johtajan tai muun yhteys henkilön yhteystiedot jatkoyhteydenpitoa varten.
- Kuljettajan henkilöllisyys, asuinpaikka ja ajokortin numero. RTPD-asiakirjan avulla toimijat voivat täyttää lisätietoja. Vaikka nämä tiedot eivät ole pakollisia, tienvarsiviranomaisten olisi tarkistettava nämä lisätiedot, jos ne ovat saatavilla.
- Työsopimuksen alkamispäivä ja siihen sovellettava laki.
- Lähetyksen suunniteltu alkamis- ja päättymispäivä.
- Moottoriajoneuvojen rekisterikilvet.
- Ovatko suoritettut kuljetuspalvelut tavarankuljetuksia, matkustajakuljetuksia, kansainvälisiä kuljetuksia vai kabotaasia.

## Road Transport - Posting Declaration



### Posting information

a.1 Country of posting	Netherlands
a.2 Period of posting	07/08/2022 - 11/08/2022
a.3 Type of operation(s)	International carriage Cabotage operations
a.4 Type of carriage(s)	Carriage of goods

### Declaration Details

b.1 Number of the declaration	ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77
b.2 Last update	04/08/2022 15:20
b.3 Submission date	04/08/2022 15:20

### Driver Information

c.1 Name	xx xx
c.3 Driving licence	xx
c.5 Address of residence	xx xx xx Belgium
c.6 Start date of employment contract	01/08/2022
c.7 Applicable law employment contract	Belgium

### Driver Identification Document

d.1 Document type	ID Card
d.2 Number	xx
d.5 Issuing country	Belgium

### Company information

e.1 Name	Greenhorse
e.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
e.4 National company register number	GH2022
e.6 Country of registration	Belgium
e.7 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Transport Manager Information

f.1 Name	peter greenhorse
f.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
f.3 Phone number	+32494444444
f.4 Professional Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Contact Person

g.1 Name	peter greenhorse
g.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
g.3 Phone number	+32494444444
g.4 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

*Laatikko 3 - Esimerkki lähettämislmoituksesta*

### Käyttötarkoitus

Voimassa olevan lähettämislmoituksen tarkoituksena on varmistaa, että yritys ja kuljettaja on rekisteröity asianmukaisesti vastaanottavan maan rekistereihin, mikä voi johtaa myöhempiin ja perusteellisempiin tarkastuksiin. Lisäksi ilmoituksen sisältämien tietojen nopea arviointi auttaa tienvarsivalvojaa muodostamaan käsityksen mahdollisesta väärinkäytöstä tai sovellettavien lähettämistä ja siihen liittyviä sääntöjä koskevien sääntöjen kiertämisestä. Tältä pohjalta poikkeamat ja hälyttävät seikat voidaan ilmoittaa toimivaltaisille IMI-viranomaisille lisätarkastuksia varten. Kuten jäljempänä 3.2.3 jaksossa kuvataan, perusteellisempiin tarkastuksiin johtavia punaisia lippuja ovat puuttuvat, virheelliset tai epä johdonmukaiset

asiakirjat sekä ilmeinen ristiriita tavanomaisen työpaikan ja työsopimukseen sovellettavan lain välillä.

*Skannaus tien päällä*

Lähetysilmoitukset luodaan yksilöllisellä QR-koodilla, joka tienvarsiviranomaisten on tarkistettava asiakirjan pätevyyden arvioimiseksi. Tarkastus tehdään "scan on the road" -sovelluksen avulla. Tämä sovellus on saatavilla kaikilla 24 kielellä. Sovellus ei vaadi todentamista. Sitä voidaan käyttää millä tahansa mobiililaitteella, jossa on Internet-yhteys ja toimiva kamera.

Kun QR-koodi skannataan "scan on the road" -sovelluksella, mobiililaitte hakee RTPD:stä toimijan lähettämislmoituksen. Tienvarsiviranomaiset voivat tämän jälkeen tarkistaa, ovatko kuljettajan toimittaman ilmoituksen kopion tiedot samat kuin RTPD:n kautta toimitetun viimeisimmän version tiedot.

Kun lähetysilmoituksia tarkastellaan, voi syntyä kolme tilannetta:

- i. Kaikki mobiililaitteessa näkyvät tiedot ovat samat kuin kuljettajan luovuttamassa asiakirjassa olevat tiedot. Näin ollen voidaan olettaa, että lähetysilmoitus on voimassa.
- ii. Mobiililaitteessa näkyvät tiedot eivät ole identtisiä kuljettajan luovuttaman asiakirjan kanssa. Kyseinen asiakirja on todennäköisesti vanhentunut. Tieviranomaiset näkevät laitteesta lähettämislmoituksen viimeisimmän päivityksen päivämäärän.
- iii. Hakemuksesta käy selvästi ilmi, että ilmoitusta ei löydy IMI:stä. Näin ollen voidaan olettaa, että kuljettajan toimittama asiakirja on vilpillinen.

**Tienvarsivalvojen tarkoitusta varten tarkoitettu koulutusmoduuli on katsottavissa tämän linkin takaa: <https://www.youtube.com/watch?v=7COpWt91f1k&t=4105s>.**

### **Skannaa tiellä askel askeleelta**

Vaihe 1. Käynnistä sovellus



## Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Vaihe 2. Skannaa lähetysilmoitus



← Back

## Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operator(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/ZDF
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-3f9-432a-81f6-6a178d248464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

### Vaihe 3. Ilmoituksen tarkistaminen

- Voimassa oleva ilmoitus (samat tiedot kuin lähety ilmoituksessa)

← Back to scan
i ?

---

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

**Posting information**

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC681, 2FGD175**

**Driver**

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

**Identification document**

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

**Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Employment contract**

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

**Company details**

Name **Transport and co**

Community licence number **BE12-68-66-ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

**Company address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

**Transport manager**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE2587454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Contact person**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

## ➤ Vanhentunut ilmoitus

← Back to scan

Declaration number: **13644813702\_4658-a962-427fad6fccc**  
Status: **EXPIRED**  
Submission date: 16/02/2023 11:48  
Last update date: 01/03/2023 03:00

**Posting information**

Posting Country: Austria 🇦🇹  
Start date: 23/02/2023  
End date: 28/02/2023  
Type of operation: International carriage  
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

**Driver**

First Name: Albert  
Last Name: Kosv  
Driver's license number: 12365487  
Driver card number:

**Identification document**

Document type: Passport  
Number: 654666644  
Issue date:  
Expiration date:  
Issuing Country: Bahamas

**Address**

Street and number: Jëbyj  
Post code: 2015  
City: braciļ  
Country: Albania

**Employment contract**

Start date: 06/12/2021  
Applicable law: Kosovo\*

**Company details**

Name: Transport and co  
Community licence number: BE12/58-996ZDF  
National company register number: 0234.123.123  
VAT number: 234.123.123  
Country of registration: Belgium 🇧🇪  
**Company address**  
Street and number: rue Belliard 28 ynuuara  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: BE

**Transport manager**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Certificate of professional competence (License number): BE2087464  
Certificate issuing country: Belgium  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212  
**Professional Address**  
Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

**Contact person**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212  
**Professional Address**  
Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Laatikko 4 Skannaus tiellä askel askeleelta

### 3.2.2.2 Rahtikirjat tai vastaavat todisteet

#### *Kuvaus*

Kuljettajilla on oltava käytettävissään todisteet siitä, että kuljetus tapahtuu vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Tällaisia asiakirjoja voivat olla esimerkiksi paperinen tai sähköinen rahtikirja (jäljempänä 'e-CMR') tai vastaavat todisteet. Näistä todisteista on käytävä ilmi tiedot saapuvasta kansainvälisestä kuljetuksesta ja jokaisesta peräkkäisestä kabotaasikuljetuksesta .<sup>31</sup>

#### *Käyttötarkoitus*

Yksi sähköisen CMR-asiakirjan tai paperisen rahtikirjan tarkoituksista on osoittaa, minkä tyyppistä toimintaa harjoitetaan (esim. kabotaasi), ja myös osoittaa, että kyseinen toiminta on aitoa (esim. kabotaasin tapauksessa rahtikirjassa voidaan ilmoittaa, onko kyseessä kansainvälinen matka ja ylittääkö se vastaanottavassa jäsenvaltiossa sallitun toiminnan enimmäismäärän).

Rahtikirja voi myös nopeuttaa huomattavasti lähetystilanteen tunnistamista tienvarsitarkastuksessa. Jos rahtikirjassa esimerkiksi ilmoitetaan kabotaasiliikenteestä, voidaan olettaa, että kuljettaja on lähettämistilanteessa. Jos rahtikirjasta käy ilmi, että kabotaasi on laitonta, siitä seuraa monia muita seurauksia ja lisätarkastuksia<sup>32</sup> varten laittomia kabotaasitehtäviä hoitava kuljettaja on kuitenkin katsottava myös lähetetyksi.

Lisätietoja siitä, miten rahtikirjat voivat olla merkityksellisiä kirjaamisen kannalta, on jäljempänä *kohdassa 3.2.4*, jossa kuvataan, miten rahtikirjoja käytetään kirjaamistilanteiden määrittämiseen.

Kaiken kaikkiaan kabotaasiliikenteen olemassaolo oikeuttaa ilmoittamaan IMI-tutkimuksista vastaaville viranomaisille, jotta voidaan käynnistää asianmukaiset tarkastukset sen varmistamiseksi, että kuljettajalle taataan asianmukainen suojelun taso komennuksen aikana.

### 3.2.2.3 Ajopiirturin tiedot

#### *Kuvaus*

Ajopiirturitallenteet ovat myös hyödyllinen todiste valvontaviranomaisille, jotka voivat tarkistaa, kuuluvatko kuljetukset lähettämisen piiriin vai eivät. Ajopiirturiin tallennetut sijaintitiedot (niiden jäsenvaltioiden maakoodeina, joissa kuljetukset on suoritettu) voivat olla erittäin hyödyllisiä tässä tarkoituksessa. Täydellinen kuvaus ajopiirturin eri sukupolvien ja

---

<sup>31</sup> Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohta.

<sup>32</sup> Tällaisia tarkastuksia ei käsitellä tässä asiakirjassa, koska tässä asiakirjassa keskitytään ensisijaisesti kuljettajien lähettämiseen.



versioiden kanssa tai niillä tallennetuista sijaintitiedoista on älykästä ajopiirturia koskevissa TRACE 2 -ohjeissa.

### *Käyttötarkoitus*

Vaikka ajopiirturipöytäkirjat on ensisijaisesti suunniteltu varmistamaan ajo- ja lepoaikasääntöjen noudattamisen valvonta, tienvarsivalvojen olisi käytettävä niitä myös sen selvittämiseksi, onko kyseessä lähettämistilanne. Seuraavassa 3.2.4 kohdassa ehdotetaan tarkistuslistaa kysymyksistä, joiden avulla voidaan selvittää tieliikenteen luonne ja se, olisiko kuljettajan katsottava olevan lähetetty vai ei. Kysymyksiin kuuluu esimerkiksi sen arviointi, milloin ja missä toiminta alkaa ja päättyy. Ajopiirturin tallenteet antavat suurimman osan vastauksista tähän tarkistuslistaan, mukaan lukien ajoneuvon sijaintia kuormauksen ja purkamisen aikana koskevat tallenteet. Kuljettajan olisi otettava nämä tiedot käyttöön toiminnan aikana.

### **3.2.3 Punaiset liput**

Tienvarsivalvojat voivat tarkastaa vain rajallisen määrän asiakirjoja ja tietoja, ja heidän on toimittava nopeasti - erityisesti henkilöliikennettä valvottaessa. Heidän on myös arvioitava useiden eri säännösten noudattamista, ja lähetysäännöt ovat yksi lisä tähän luetteloon.

Tehokas valvonta edellyttää usein, että maantieliikenteen jälkeen tehdään kattavampia tarkastuksia. Edellä mainituista kolmesta asiakirjasta (1) lähetysilmoitus, 2) rahtikirja tai vastaava todiste ja 3) ajopiirturitallenteet) kerätyt tiedot sekä kuljettajan kanssa käydyn vuorovaikutuksen tulokset antavat keskeisiä viitteitä, jotka voivat olla perustana muiden viranomaisten kanssa tehtäville myöhemmille tarkastuksille. Tämän vuoksi olisi tarvittaessa tehtävä perusteellisempi tarkastus tieliikennetarkastuksen jälkeen.

Jos tienvarsitarkastuksissa on havaittu lähettämistilanne, IMI-tutkimukset ovat perusteltuja sen varmistamiseksi, että lähetetty kuljettaja saa oikean korvauksen ja että häntä suojellaan sovellettavien isäntämaan normien mukaisesti lähettämisen aikana.

Tienvarsivalvojen olisi myös aktiivisesti käynnistettävä kattavammat IMI-tarkastukset aina, kun heillä on epäilyjä määrysten kiertämisestä tai väärinkäytöksistä. Kun tienvarsitarkastusten aikana kerätyt tiedot toimitetaan toimivaltaisille viranomaisille, tienvarsitarkastajien olisi samalla merkittävä tiedot, jotka oikeuttavat seurantatarkastuksiin. Tällaisia punaisia lippuja voivat olla ilmoituksen puuttuminen (kun on havaittu lähettämistilanne), virheellinen ilmoitus, tienvarsitarkastuksen aikana esitettyjen asiakirjojen ristiriitaisuudet mutta myös tienvarsitarkastajan vaikutelma kuljettajan kanssa käydystä vuorovaikutuksesta.

Yhteenvedon voidaan todeta, että tienvarsitarkastusten ja IMI-valvonnan jatkuvuus johtaa kohdennetumpaan ja tehokkaampaan valvontaan. Kuten seuraavassa 3.3 kohdassa kuvataan, olisi myös pyrittävä aktiiviseen yhteistyöhön tieliikenteestä vastaavien IMI-*viranomaisten* ja *työntekijöiden* lähettämistä koskevan yleisen moduulin toiminnasta vastaavien *viranomaisten* välillä, jotta punaiset liput menevät asianmukaisimmalle viranomaiselle.

Esimerkkejä punaisista lipuista ovat:

- Lähettämislmoituksen puuttuminen kuljetuksesta, joka kuuluu lähettämisen piiriin: Lähettämislmoitus on välttämätön väline täytäntöönpanoa varten. Sen puuttumisen olisi sen vuoksi käynnistettävä lisätarkastuksia, kun täytäntöönpanoviranomainen on todennut, että kuljetus on lähetystoimintaa.
- Virheellinen tai väärennetty lähettämislmoitus:
  - Puuttuva tai virheellinen QR-koodi.
  - Ilmoituksesta puuttuvat pakolliset tiedot.
  - Ilmoitukseen kirjatut virheelliset tiedot.
- Työsopimukseen sovellettavan lain ja kuljettajan vakinaisen asuinpaikan ja/tai asuinpaikan välinen ristiriita:

Lähetetyllä työntekijällä tarkoitetaan työntekijää, joka suorittaa rajoitetun ajan tehtäviä sen maan ulkopuolella, jossa hän tavallisesti työskentelee. Kuten liitteessä 3 on kuvattu, tavanomaisen työpaikan voidaan olettaa olevan siinä jäsenvaltiossa, josta kuljettaja tavanomaisesti tekee merkittävän osan työstään.

Jos komennusilmoituksen rivillä c.7 ilmoitetun sovellettavan työlainsäädännön ja kuljettajan tavanomaisen työpaikan välillä on ilmeisiä ristiriitoja, on aiheellista tehdä lisätutkimuksia asiaa koskevien IMI-moduulien avulla. Toimivaltaiset viranomaiset voivat esimerkiksi pyytää työsopimusta ja/tai muita asiakirjoja varmistaakseen, että komennusilmoituksessa annetut tiedot ovat oikeita.

- Lähetyspäivämäärien ja palvelussuhteen alkamispäivämäärien välinen vastaavuus. Tienvarsivirkailija voi havaita, että työsopimus on alkanut samoihin aikoihin kuin komennustilanne. Tämä edellyttää lisätarkastuksia sovellettavasta työlainsäädännöstä ja siihen liittyvistä komennustilanteista . 33

Työsopimuksen alkamispäivä löytyy lähettämislmoituksen riviltä c.6. Lähettämislmoitus ilmoitetaan rivillä a.2. Ajopiirturitiedot voivat myös osoittaa, että kuljettaja ei ole toiminut työnantajan sijoittautumismaassa.

- Kuljettaja on itsenäinen ammatinharjoittaja tai hänet on palkattu vuokratyövoimaa välittävän yrityksen kautta:  
Itsenäisenä ammatinharjoittajana toimivalla kuljettajalla ei todennäköisesti ole lähettämislmoitusta. Punaisen lipun ilmoittaminen IMI:n toimivaltaisille viranomaisille, joilla on pääsy lähettämistä koskevaan moduuliin, olisi hyödyllistä käynnistää myöhemmät tarkastukset sen varmistamiseksi, että itsenäinen ammatinharjoittaja on todellakin aito itsenäinen toimeksisaaja.
- Rahtikirjan (esim. e-CMR) ja ajopiirturitietojen välinen ristiriita.  
Tällainen ristiriita syntyy esimerkiksi, jos ajoneuvon sijainnin osoittava maakoodi osoittaa eri maata kuin rahtikirjassa mainittu maa.

---

<sup>33</sup> Ks. esimerkiksi *täytäntöönpanodirektiivin 2014/67 4 artikla*.

Toinen poikkeama voi syntyä, jos ajopiirturi näyttää enemmän toimintoja kuin rahtikirjassa on kirjattu. Tämä voi olla osoitus sovellettavien lähettämissääntöjen kiertämisestä.

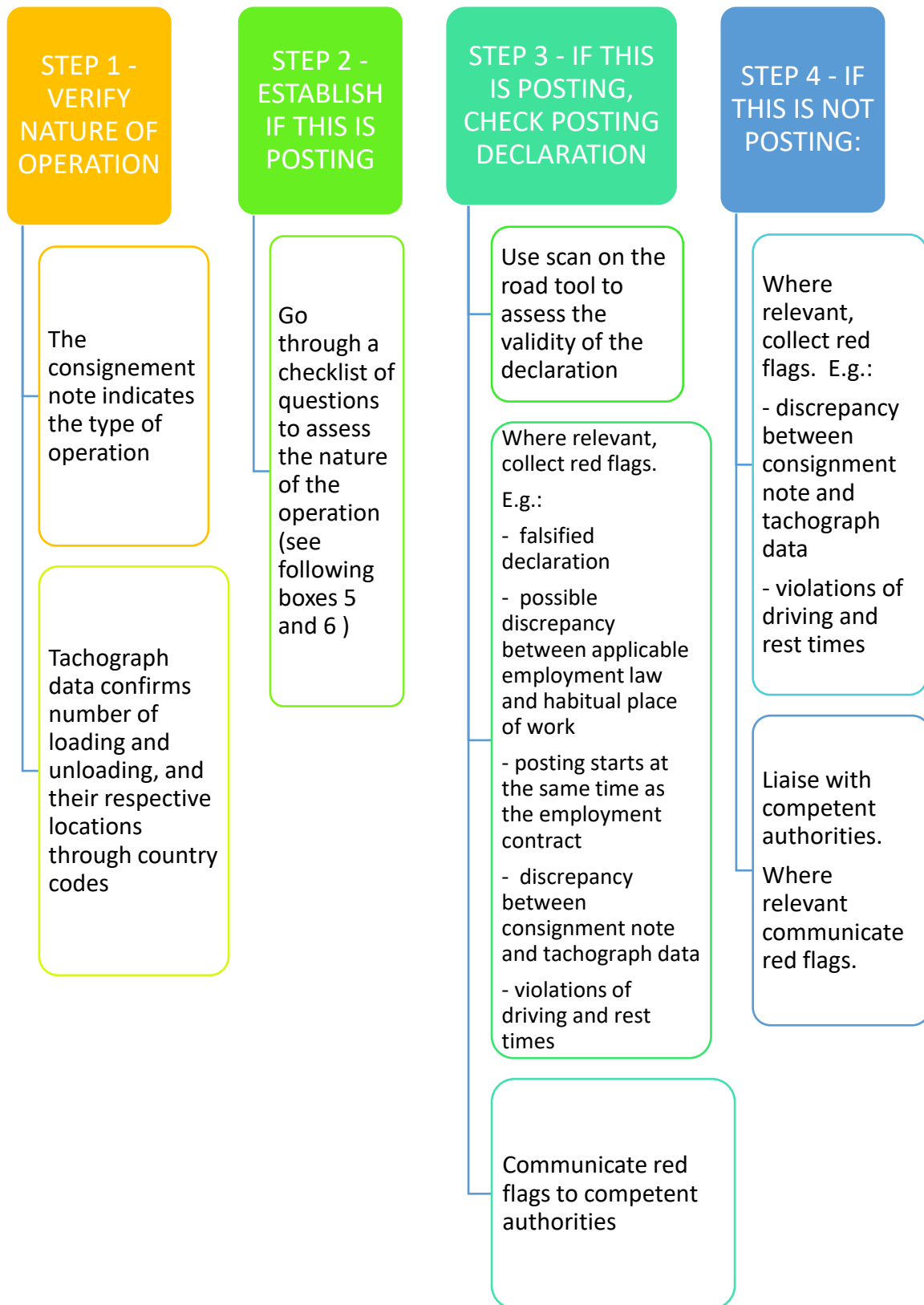
- Ajo- ja lepoaikarikkomukset:  
Ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta kerättyjä tietoja voidaan käyttää kohdentamaan yrityksiä lähettämissääntöjen tarkistamiseen. Yritykset, joilla on korkea riskiluokitus, voidaan tarkastaa useammin ja kattavammin.

### **3.2.4 Mahdollisia tapoja edetä tienvarsitarkastuksissa: . .**

Seuraavat Kuva 1 Vaiheittainen lähestymistapa tienvarsitarkastuksiin ja siihen liittyvät tarkistuslistat (Laatikko 5 ja Laatikko 6) tarjoavat vaiheittaisen lähestymistavan tienvarsitarkastuksiin. Tienvarsitarkastajien olisi ensin tarkistettava toiminnan luonne erityisesti ristiintarkastamalla rahtikirjan tiedot ajopiirturin tietojen kanssa. Sen jälkeen heidän olisi ymmärrettävä, kuuluuko toimenpide lähettämisen piiriin vai ei. Laatikossa 5 (rahdin osalta) ja laatikossa 6 (matkustajien osalta) ehdotetaan tarkistuslistaa kysymyksistä, joiden avulla voidaan nopeasti selvittää, onko kyseessä lähettäminen vai ei. Jos kyseessä on lähettäminen, tienvarsiviranomaisten olisi tutkittava, onko lähettämislomake olemassa, ja tarkistettava, vastaavatko sen sisältämät tiedot lähettämistilannetta. Kaikista toimista olisi tarvittaessa kerättävä punaiset liput, ja ne olisi ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle lisätarkastuksia varten.

Kuva 2 ja Kuva 3 havainnollistavat tieliikenneviranomaisten vaiheita, jotka aloittavat tarkastukset kabotaasitarkastuksella. Ensimmäisessä vaiheessa kabotaasitilanne tunnistetaan useimmiten e-CMR- tai paperisen rahtikirjan perusteella. Jos kabotaasi vahvistetaan ja sen vuoksi sovelletaan lähettämissääntöjä, tienvarsitarkastajan olisi tarkistettava lähetyksiä koskevien asiakirjojen voimassaolo ja tarvittaessa kerättävä punaiset liput ja toimitettava tiedot toimivaltaiselle viranomaiselle myöhempiä tarkastuksia varten.

Jos kyse ei ole kabotaasista, tienvarsitarkastaja selvittää vaiheittain, onko toiminta oikeutetusti vapautettu lähettämisvelvollisuudesta vai ei. Punaiset liput olisi aina tarvittaessa kerättävä ja toimitettava muiden asiaankuuluvien tietojen ohella toimivaltaisille viranomaisille.



*Kuva 1 Vaiheittainen lähestymistapa tienvarsitarkastuksiin*

Tämän tarkistuslistan tarkoituksena on auttaa tienvarsivirkailijaa määrittämään, sovelletaanko maastoon lähettämistä koskevia sääntöjä maantieliikenteen luonteen perusteella. On suositeltavaa noudattaa kysymyksiä siinä järjestyksessä kuin ne esitetään. Kun kaikki tietyn vaiheen kohdalla olevat ruudut on rastitettu, toimenpide on tunnistettu, eikä muita kysymyksiä tarvitse käsitellä.

**Vaihe 1: Onko kyseessä kabotaasitilanne?**

- Todistavatko rahtikirja ja ajopiirturi kabotaasista?

(Jos operaatioita on enemmän kuin lakisääteinen enimmäismäärä, kuljettaja olisi silti katsottava lähetetyksi).

**Vaihe 1a: onko kyseessä kauttakulku?**

- Ajaako kuljettaja läpi lastaamatta tai purkamatta?

**Vaihe 1c: Onko kyseessä yksinkertainen kahdenvälinen toimenpide?**

- Ajaako kuljettaja liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltioon tai sieltä pois kuljetussopimuksen perusteella?
- Onko selvää, että kuljettaja ei ole suorittanut tai ei aio suorittaa kuormaus- tai purkamistoimia tämän matkan aikana?

Huom: Yksinkertainen kahdenvälinen operaatio voi koostua myös yhdistettyjen kuljetusten alku- tai lopputieosuudesta.

**Vaihe 1d: onko se 1+1?**

- Ajaako kuljettaja tienpitäjän sijoittautumisjäsenvaltioon tai sieltä pois?
- Sisältyykö tähän kansainväliseen matkaan:
  - o Yksi kuormaus- tai purkamistoimi; TAI
  - o Yksi kuormaus- ja yksi purkamistoiminto?
- Onko selvää, että kuljettaja ei ole harjoittanut tai tule harjoittamaan kahta toimintaa samassa jäsenvaltiossa?

**Vaihe 1d: onko 0+2?**

- Tekeekö kuljettaja paluumatkan tienpitäjän sijoittautumisjäsenvaltioon tai sieltä pois?
- Onko selvää, että kuljettaja ei ole suorittanut tai ei aio suorittaa kuormaus- tai purkamistoimia jommankumman matkan aikana (meno- tai paluumatkalla)?
- Sisältyykö toiseen matkaan (paluumatka tai menomatka):
  - o Kaksi kuormaus- tai purkamistapahtumaa; TAI
  - o Kaksi lastaustoimintaa ja kaksi purkamistoimintaa?
- Onko selvää, että kuljettaja ei ole harjoittanut tai tule harjoittamaan useampaa kuin yhtä kuormaus- tai purkamistoimintaa samassa jäsenvaltiossa?

*Laatikko 5 - Tienvarsitarkastusten tarkistusluettelo tavarankuljetusten osalta*

**Vaihe 1: Onko kyseessä kabotaasitilanne?**

- Todistetaanko kabotaasi lupalomakkeella (säännöllisen matkustajaliikenteen osalta) tai matkalomakkeella (satunnaisen matkustajaliikenteen osalta)?

**Vaihe 1a: onko kyseessä kauttakulku?**

- Ajaako kuljettaja läpi ottamatta tai jättämättä matkustajia kyydistä?

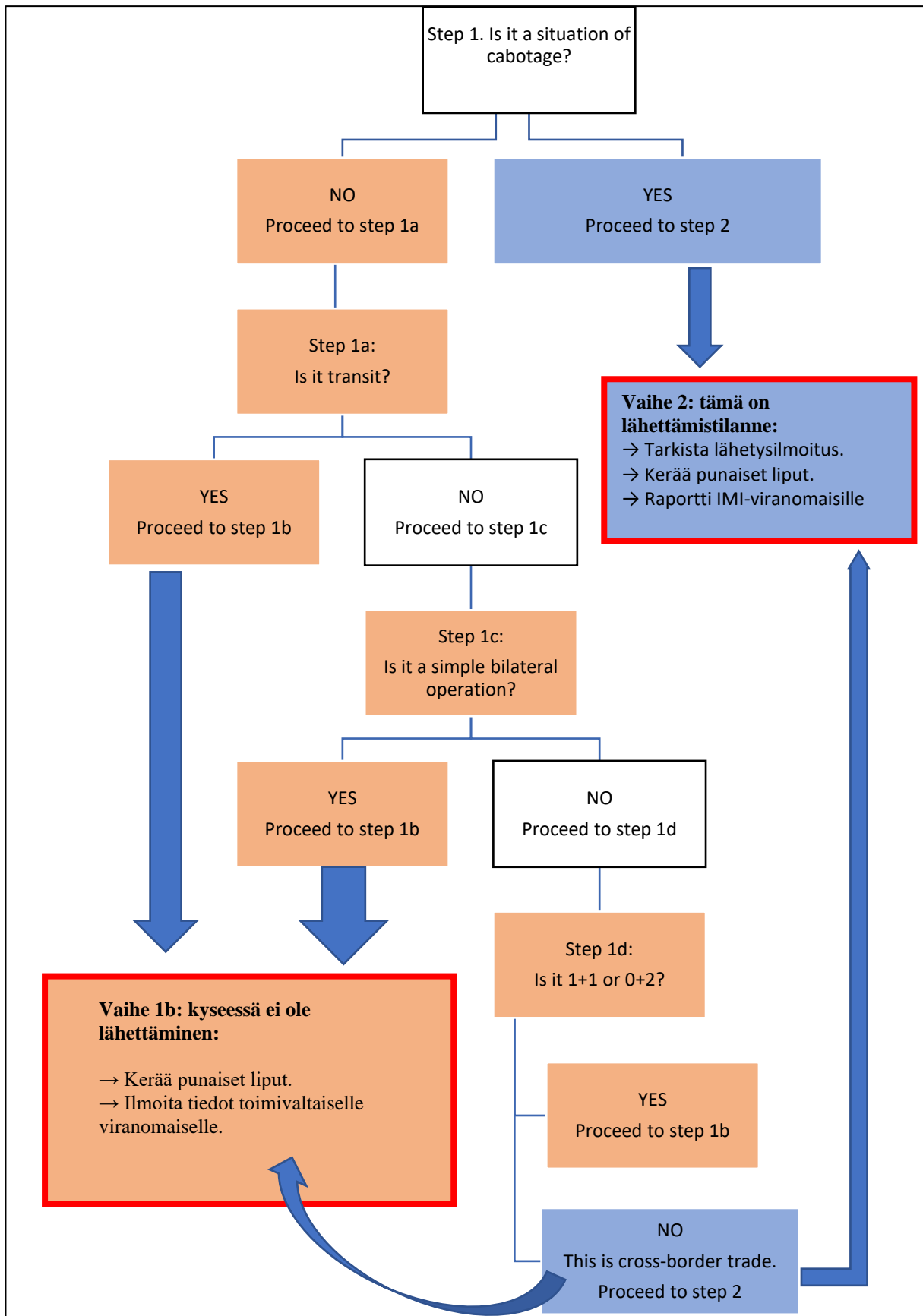
**Vaihe 1c: Onko kyseessä yksinkertainen kahdenvälinen toimenpide?**

- Suorittaako kuljettaja jonkin seuraavista toiminnoista?
  - ottaa matkustajia kyytiin sijoittautumisjäsenvaltiossa ja jättää heidät kyydistä kohdemaassa?
  - ottaa matkustajia kyytiin kohdemaassa ja jättää heidät kyydistä sijoittautumismaassa?
  - paikallisia retkiä, joissa on sama ryhmä ulkomailla asuvia matkustajia ja jotka seuraavat samojen matkustajien kanssa samassa ajoneuvossa tai saman yrityksen omistamassa ajoneuvossa tapahtuvaa kansainvälistä kuljetusta?

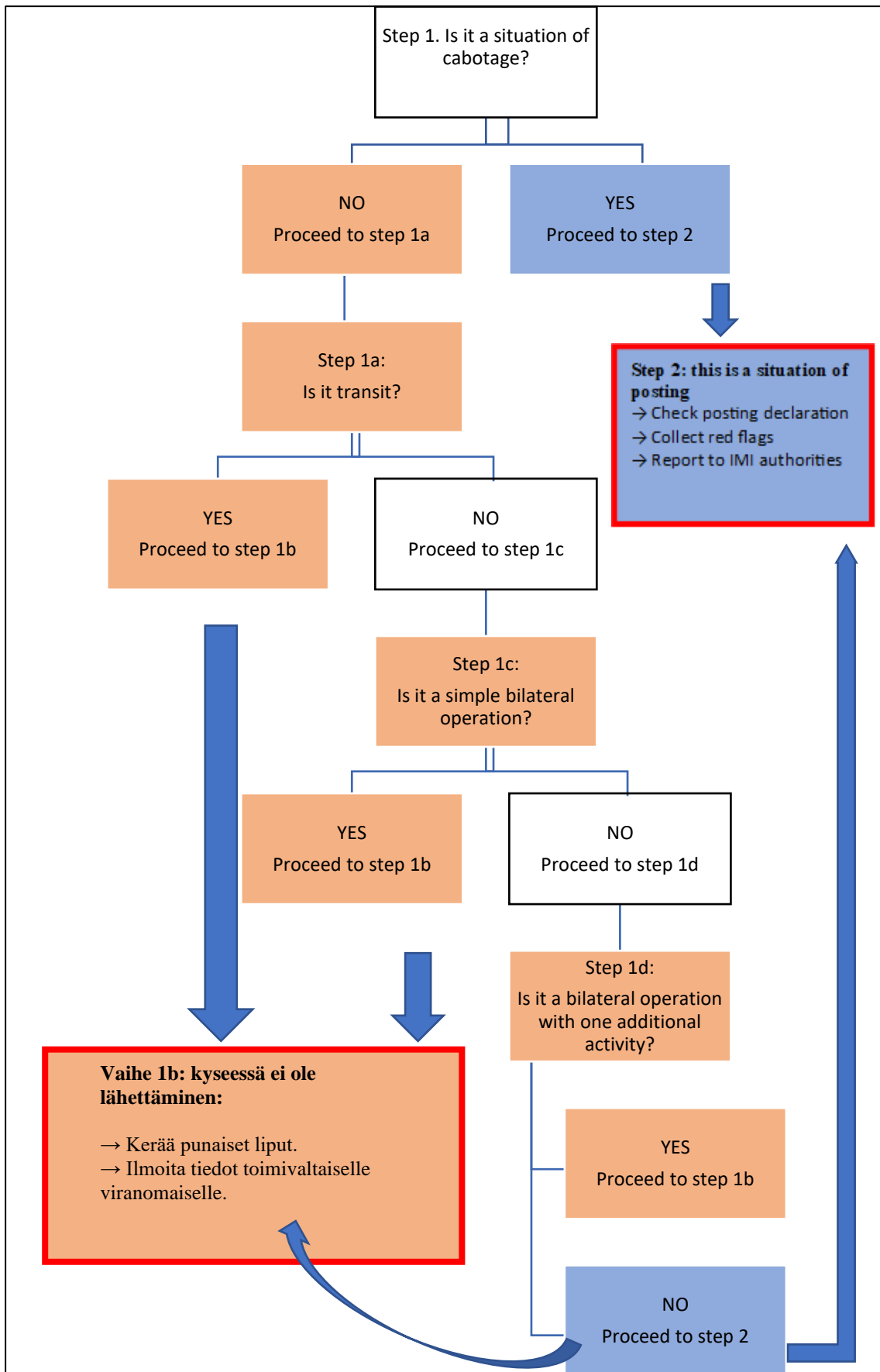
**Vaihe 1d: Onko kyseessä kahdenvälinen toimenpide, johon liittyy yksi lisätoimi?**

- Ajaako kuljettaja tienpitäjän sijoittautumisjäsenvaltioon tai sieltä pois?
- Sisältyykö tähän kansainväliseen matkaan:
  - Yksi matkustajien kyytiin ottamiseen tai yksi matkustajien kyydistä laskemiseen liittyvä toiminto; TAI
  - Yksi toiminto on matkustajien kyytiin ottaminen ja toinen matkustajien kyydistä poistaminen?
- Onko selvää, että kuljettaja ei ole harjoittanut tai tule harjoittamaan kahta toimintaa samassa jäsenvaltiossa?

*Laatikko 6 - Matkustajakuljetusten tienvarsitarkastuksissa käytettävien kysymysten tarkistusluettelo*



Kuva 2 - Vaiheittainen lähestymistapa tavaroiden kuljetukseen



Kuva 3 - Vaiheittainen lähestymistapa matkustajien kuljettamiseen



### 3.3 IMI-tarkastukset

Tienvarsitarkastuksista riippumatta tai niitä täydentämään voidaan tehdä muita tarkastuksia IMI-rajapinnan kautta ja hyvässä yhteistyössä yrityksen sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

Näissä ohjeissa ehdotetaan, että jäsenvaltioiden välinen tietojenvaihto IMI:n kautta voi tapahtua kolmessa tapauksessa:

- Tienvarsitarkastusten jatkotoimenpiteenä, kun on havaittu lähettämistilanne.
- Tienvarsitarkastusten jatkotoimena, kun tienvarsivirkailija on ilmoittanut punaisista lipuista.
- Riippumatta tienvarsitarkastuksista, esimerkiksi riskinarvioinnin perusteella. IMI-viranomaiset voivat myös käyttää edellä 3.2.3 kohdassa esitettyjä punaisia lippuja määrittäessään tällaisten tarkastusten painopisteitä.

#### 3.3.1 Yleiskatsaus IMI-moduuleihin

IMI on monikielinen verkkoväline, jolla pyritään helpottamaan tietojenvaihtoa vastaanottavan jäsenvaltion ("*vastaanottavan jäsenvaltion viranomaiset*") ja yrityksen sijoittautumisjäsenvaltion ("*kotivaltion viranomaiset*") täytäntöönpanoviranomaisten välillä. Tällä hetkellä IMI tukee yhteistyömenettelyjä 17 eri politiikan alalla.

Kolme IMI-moduulia liittyy tieliikennesääntöjen täytäntöönpanoon:

- Moduulin "*Maantieliikenne - sijoittautumisehdot*" tarkoituksena on helpottaa tietojenvaihtoa sen tarkistamiseksi, että yritys on tosiasiallisesti ja vakaasti sijoittautunut.
- "*Tieliikenne - sosiaaliset säännöt*" -moduulin tarkoituksena on helpottaa tietojenvaihtoa ajo-, tauko- ja lepoaikojen tehokkaan soveltamisen valvomiseksi.
- "*Tieliikenne - Postitusilmoitukset*" -moduuli, johon julkinen rajapinta RTPD on liitetty, jotta tienpitäjät voivat tehdä postitusilmoituksia.
- *Erytyislain* säännösten täytäntöönpano tapahtuu suurelta osin RTPD:hen liitetyn IMI:n kautta. Vastaanottajaviranomaiset käyttävät tätä moduulia kaikkien lähettämislmoitusten tarkastamiseen. Viranomaisilla on myös mahdollisuus lähettää toimijalle lisäasiakirjoja koskevia pyyntöjä (ks. jäljempänä 3.3.3 kohta). Jos toimija ei vastaa kahdeksan viikon määräajassa, isäntäviranomaiset voivat pyytää tietoja kotimaan viranomaisilta 25 päivän määräajassa (ks. kohta 3.4 jäljempänä).

Vastatessaan tietopyyntöihin toimijalla on mahdollisuus kommunikoida isäntäviranomaisten kanssa suoraan portaalissa. Kaikki toimivaltaiset viranomaiset voivat myös vaihtaa keskenään maksuttomia tekstiviestejä. Vapaatekstinä toimitetut tiedot voidaan kääntää automaattisesti IMI:n liitetyn palvelun (eTranslation) avulla <sup>(34)</sup>).

---

<sup>34</sup> RTPD:n käyttöopas löytyy tästä linkistä: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/road-transport/posting-declarations\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf).

Maantiekuljetukset - Postitusilmoitukset -moduulia voidaan käyttää vain siinä määrin kuin toimija on antanut postitusilmoituksen. Kuljetukset, jotka eivät ole lähettämistä, eivät saa näkyä tässä käyttöliittymässä. Tärkeää on, että kuljetustoimet, jotka voivat olla lähettämistä, mutta joiden osalta liikenteenharjoittaja ei anna lähettämisisilmoitusta, eivät myöskään näy Tieliikenne - lähettämisisilmoitukset -moduulissa.

Vaikka lähettämisisilmoitus toimitettaisiin RPTD:ssä, isäntäviranomaiset eivät voi pelkän Tieliikenne - lähettämisisilmoitukset -moduulin avulla tarkastaa kaikkia lähettämiseen liittyviä tekijöitä, kuten esimerkiksi postilaatikkokäytäntöjä tai todellisen työsuhteen olemassaoloa sijoittautumisjäsenvaltiossa.

Kaikissa näissä tapauksissa IMI-lisätutkimukset on tehtävä toisen käyttöliittymän kautta: "*Tieliikenne - sijoittautumisehdot*" -moduulin ja/tai yleisen "*Työntekijöiden lähettäminen työhön toiseen jäsenvaltioon*" -moduulin kautta. Jälkimmäisen moduulin käyttö virallistettiin lähettämisen valvonnasta annetulla direktiivillä 2014/67. Vastaanottajaviranomaiset voivat lähettää vakimuotoisia tietopyyntöjä, joiden avulla voidaan arvioida, onko työntekijöiden lähettäminen todellista, estää väärinkäytökset ja kiertäminen sekä arvioida sovellettavien työehtojen noudattamista, mukaan luettuna palkkaus<sup>35</sup>.

Työntekijöiden lähettäminen -moduulista vastaavat viranomaiset eivät useinkaan ole samoja kuin ne, jotka käyttävät tieliikenne - lähettämisisilmoitukset -moduulia. Tehokas yhteydenpito kaikkien vastaanottavien viranomaisten välillä on sen vuoksi olennaisen tärkeää, sillä muutoin tieliikennetoiminnot voivat välttyä kaikilta IMI-valvontatoimilta, jos toimijat eivät ole dokumentoineet niitä. Vastaanottavien viranomaisten välinen yhteistyö on myös välttämätöntä, jotta voidaan valvoa, että lähetettyihin kuljettajiin sovellettavia ehtoja ja edellytyksiä noudatetaan.

#### **Yhteenvetona:**

*Erityislain* noudattamisen valvonta tapahtuu suurelta osin IMI:n kautta seuraavan menettelyn mukaisesti:

- **Vaihe 1:** Isäntämaan viranomaiset esittävät yritykselle suoran IMI-pyyntö. Pyyntö saapuu automaattisesti yritykselle, joka saa ilmoituksen.
- **Vaihe 2:** Yritys saa pyynnön RPTD:n kautta, ja sillä on 8 viikkoa aikaa toimittaa pyydetty asiakirjat.
- **Vaihe 3:** Jos yritys ei toimita asiakirjoja 8 viikon kuluessa, IMI ilmoittaa vastaanottaville viranomaisille, että ne voivat nyt pyytää apua kotimaan viranomaisilta.
- **Vaihe 4:** Vastaanottavien viranomaisten IMI:n pyynnöstä kotimaan viranomaiset ottavat yhteyttä yritykseen (myös tarkastamalla sen toimitilat) saadakseen pyydetty asiakirjat 25 työpäivän kuluessa. Tätä varten kotimaan viranomaisilla on oikeus tutustua kaikkiin asiakirjoihin ja asiakirjoihin, jotka isäntäviranomaiset saavat yritykseltä.

<sup>35</sup> Työntekijät-moduulin yleistä lähettämistä koskeva käyttöopas löytyy tästä linkistä: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/pow-user-guide\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf).

RPTD:n rinnalla liikenneviranomaisten on voitava käyttää tehokkaasti yleistä työntekijöiden lähettämistä koskevaa moduulia väärinkäytösten ja kiertämisen estämiseksi erityisesti tapauksissa, joissa ei ole lähettäm ilmoitusta.

Saman jäsenvaltion eri viranomaiset voivat vastata eri IMI-moduuleista. Tehokas täytäntöönpano edellyttää, että näiden viranomaisten välillä on viestintäkanavat.

### 3.3.2 Tavoitteet

IMI-valvonta on olennainen osa lähettämistä ja siihen liittyviä sääntöjä koskevaa tehokasta täytäntöönpanoa. Kun otetaan huomioon tienvarsilla käytettävissä olevan ajan ja keinojen rajallisuus, perusteellisia tarkastuksia voidaan tehdä vain tienvarsitarkastusten ulkopuolella, ja IMI-käyttöliittymä voi toimia välineenä näiden perusteellisempien tarkastusten käynnistämiseksi.

Maantiiliikenteen moduulien kautta tehtävillä IMI-tarkastuksilla voidaan pyrkiä yhteen tai useampaan seuraavista tavoitteista:

- varmistaa lähettämistilanne.
- arvioida, onko yksittäiseen työsopimukseen sovellettavaa lakia kierretty, kun työntekijän asemaa käytetään väärin perustein.
- valvoa vastaanottavan jäsenvaltion sovellettavien työehtojen ja -olojen noudattamista, jos todetaan, että kyseessä on todellinen komennustilanne.

Jos liikenneviranomaiset epäilevät IMI-tutkimustensa aikana, että sijoittautumisjäsenvaltiossa harjoitetaan näennäistä itsenäistä ammatinharjoittamista tai postilaatikkokäytäntöjä, lisätarkastukset on tehtävä asiaankuuluvien moduulien avulla, mukaan luettuina lähettämistä koskeva yleinen moduuli ja sijoittautumisehtoja koskeva moduuli.

### 3.3.3 Asiakirjat, joita voidaan pyytää

*Erityislain* mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia, että toimija lähettää kahdeksan viikon kuluessa RPTD:n kautta jäljennökset seuraavista asiakirjoista:

- ajopiirtureiden tallenteet;
- rahtikirjat (esim. e-CMR);
- asiakirjat, jotka koskevat kuljettajan palkkausta komennusajalta;
- työsopimus;
- kuljettajan työhön liittyvät työaikataulut;
- maksutodisteet.

IMI-tarkastukset voivat koskea enintään yhden vuoden mittaista lähettämistä asiakirjapyynnön esittämispäivästä alkaen, ja ne voivat koskea yhtä tiettyä kuljettajaa tai yrityksen kaikkia kuljettajia.

### **3.3.3.1 Lähety silmoitus**

Lähety silmoitusten tiedot tallennetaan IMI-järjestelmään 24 kuukauden ajaksi. Ilman lähety silmoituksia yritys ei näy tieliikenteen lähety silmoitukset -moduulissa, ja näin ollen se saattaa välttyä kaikelta perusteelliselta valvonnalta. Tienvarsivalvojan rooli on sen vuoksi olennaisen tärkeä, jotta toimivaltaisille viranomaisille voidaan tarvittaessa ilmoittaa näiden yritysten olemassaolosta. Erityisesti silloin, kun tienvarsivalvoja on todennut, että työntekijöitä lähetetään työhön toiseen jäsenvaltioon, ja jos voimassa olevaa ilmoitusta ei ole tehty, lisätutkimuksia voidaan tehdä työntekijöiden lähety silmistä koskevan yleisen IMI-moduulin avulla.

### **3.3.3.2 Rahtikirjat ja ajopiirturitiedot**

Rahtikirjat sisältävät tietoja kuljetuksesta. Ajopiirturipöytäkirjat sisältävät tärkeitä tietoja ajo- ja lepoajoista sekä tietoja ajoneuvon sijainnista.

Rahtikirjat ja ajopiirturipöytäkirjat auttavat määrittämään lähety silanteet, mukaan lukien lähtö- ja päättymisaika. Jos esimerkiksi rahtikirja osoittaa kabotaasitilanteen, kuljettajan olisi katsottava olevan lähetetty vastaanottavaan jäsenvaltioon.

Portaali hyväksyy seuraavat tositeasiakirjamuodot: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Portaali on myös yhteensopiva kaikkien ajopiirturiohjelmistojen kanssa.

### **3.3.3.3 Palkkaukseen liittyvät asiakirjat, maksutositteet ja työaikakirjanpitoasiakirjat.**

Jos todetaan, että kuljettaja on aidosti lähetetty, hänen olisi saatava palkka ja suoritettava työaika isäntämaan normien mukaisesti.

Työaikataulujen tuntien on vastattava rahtikirjan ja ajopiirturin tietojen perusteella laskettuja tunteja. Palkkalaskelmissa olevien tuntien on vastattava työaikatauluja. Palkkalaskelmia olisi sitten verrattava pankkisiirtoihin sen varmistamiseksi, että palkka on maksettu kokonaisuudessaan.

### **3.3.3.4 Työsopimus**

Työsopimus sisältää olennaiset tiedot tavanomaisen työpaikan ja komennustilanteiden määrittämiseksi. Esimerkiksi 1. elokuuta 2022 alkaen työ sopimuksissa on oltava kirjalliset

tiedot työpaikasta tai -paikoista, palkasta, työaikajärjestelyistä ja työnantajan maksun vastaanottavan sosiaaliturvalaitoksen henkilöllisyydestä<sup>36</sup>.

## 3.4 Viranomaisten välinen yhteistyö

### 3.4.1 Keskinäinen avunanto sijoittautumisjäsenvaltion kanssa

Vastaanottajaviranomaiset voivat pyytää IMI:n kautta yhteistyötä sijoittautumisjäsenvaltion kanssa seuraavissa tapauksissa:

- Yritys ei ole vastannut tietopyyntöön määräajassa tai on vastannut siihen vain osittain.
- Yritys väittää, että se ei ole harjoittanut mitään toimintaa alueella tutkittuna ajanjaksona toisin kuin tienvarsitarkastaja on todennut.
- Vastaanottajaviranomaiset haluavat valvoa, että lähetettyyn kuljettajaan sovellettavia työehtoja noudatetaan.
- Liikenteenharjoittaja väittää, että kuljettaja on itsenäinen ammatinharjoittaja.

Pyynnön luonteesta riippuen tietojenvaihtoa voidaan pyytää IMI:n eri moduuleissa, kuten RTPD:ssä ja yleisessä *työntekijöiden lähettämistä koskevassa* moduulissa.

Kun avunantopyyntö esitetään IMI-järjestelmän kautta, sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että ne toimittavat pyydettyt tiedot 25 työpäivän kuluessa.

### 3.4.2 Työmarkkinaosapuolten rooli

Kansallisista perinteistä riippuen työmarkkinaosapuolet voivat osallistua aktiivisesti *erityislain* ja siihen liittyvien sääntöjen täytäntöönpanoon. Esimerkiksi Ruotsissa lähetettyihin kuljettajiin sovellettavat työehdot ja -ehdot sisältyvät suurelta osin työehtosopimukseen, ja työmarkkinaosapuolet ottavat täyden vastuun näiden työehtosopimusten noudattamisen valvonnasta. Tällaisissa tilanteissa olisi hyvä käytäntö varmistaa, että työmarkkinaosapuolilla on mahdollisuus tutustua RTPD:ssä toimitettuihin lähettämisilmoituksiin. Tällainen tiedonanto on todellakin olennainen edellytys sille, että työmarkkinaosapuolet voivat tehdä kohdennettuja tarkastuksia.

---

<sup>36</sup> Ks. *direktiivi 2019/1152*.

## **Liite 1: Milloin kuljettaja kuuluu lähettämissääntöjen soveltamisalaan ja milloin ei: selitys tavarakuljetusten osalta.**

### **Kuljettajien lähettäminen direktiivin (EU) 2020/1057 mukaisesti: Selitys ja toiminnan laajuus/laajuuden ulkopuolelle jääminen suhteessa toimintaan.**

#### **Johdanto**

Tämä asiakirja vastaa tarpeeseen saada täydellinen selitys lähettämistä koskevien sääntöjen peruskäsitteistä niiden noudattamisen valvomiseksi. Siinä selitetään lähettämistä koskevat säännöt vaiheittain: ensin peruskäsitteet (jakso 1), sitten yksinkertaistettu selitys, jonka avulla asiantuntija ymmärtää säännöt (jakso 2), ja sitten täydellinen selitys, joka sisältää kaikki ehdot ja kriteerit (jakso 3).

Tieliikenteen kuljettajiin sovellettavista erityisistä lähettämistä koskevista säännöistä (vrt. *lex specialis*, direktiivi (EU) 2020/1057) on keskusteltu kuljettajien lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon käsittelevässä komission asiantuntijaryhmässä, jossa kaikki jäsenvaltiot ja asianomaiset osapuolet olivat edustettuina. Komission yksiköt laativat selitysasiakirjat, jotka komission oikeudellinen yksikkö tarkisti ja vahvisti. On kuitenkin huomattava, että EU:n lainsäädännön tulkinta kuuluu edelleen Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen toimivaltaan.

## 1. Tärkeimmät käsitteet

	MÄÄRITELMÄ	OIKEUSPERUSTA
POSTITUS	<p>Maanteiden tavaraliikenteen harjoittaja lähettää kuljettajia toisen maan alueelle omaan lukuunsa ja johdolla lähetyksen tekevän maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ja sen osapuolen, jolle kuljetuspalvelut on tarkoitettu, välisen sopimuksen perusteella. Kuljettaja toimii kyseisen maan alueella edellyttäen, että lähetyksen tekevän maanteiden liikenteenharjoittajan ja kuljettajan välillä on työsuhde lähetyksen aikana.</p> <p>Lyhyesti sanottuna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kuljettaja on työsuhhteessa maanteiden tavarankuljetusyritykseen/ liikenteenharjoittajaan;</li> <li>• liikenteenharjoittaja pyytää kuljettajaa tarjoamaan kuljetuspalveluja toisessa jäsenvaltiossa (joka on eri jäsenvaltio kuin se, johon tämä yritys on sijoittautunut).</li> </ul>	Lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin 96/71/EY 1 artiklan 3 kohdan a alakohta.
SJOITTAUTUMISJÄSENVALTIO	Yrityksen sijoittautumispaikka riippumatta siitä, onko sen liikenteestä vastaava johtaja peräisin toisesta maasta.	Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 2 artiklan 8 kohta.
VASTAANOTTAVA JÄSENVALTIO	Maa, jossa kuljetus suoritetaan (ja joka ei ole yrityksen sijoittautumismaa).	

	<b>MÄÄRITELMÄ</b>	<b>OIKEUSPERUSTA</b>
<b>KANSAINVÄLINEN KAHDENVÄLINEN OPERAATIO</b>	Tavaroiden liikkuminen sijoittautumisjäsenvaltion ja toisen maan (jäsenvaltio tai kolmas maa) välillä. Toimintaan osallistuu kaksi maata, joista toinen on sijoittautumismaa (alussa tai lopussa).	Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 10 kappale ja 1 artiklan 3 kohta.
<b>KANSAINVÄLISET EI- BILATERAALISET OPERAATIOT / RISTIKKÄISKAUPPAOPERAATIOT</b>	Toiminta koskee kahta maata, joista kumpikaan ei ole toimintaa harjoittavan toimijan sijoittautumismaa (lastaus toisessa ja purku toisessa).	Direktiivin 2020/1057 johdanto-osan 13 kappale
<b>CABOTAGE</b>	Vastikkeellinen kansallinen kuljetus, joka suoritetaan tilapäisesti vastaanottavan jäsenvaltion alueella (toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen liikenteenharjoittajan toimesta).	Asetuksen (EY) N:o 1072/2009 2 artiklan 6 kohta.
<b>KUORMITTAMATON MATKA</b>	Tyhjä matka (ajoneuvossa ei ole enää tavaraa), joka tehdään toisen, kuormatun matkan yhteydessä.	Asetuksen (EY) N:o 1072/2009 2 artiklan 2 kohta.
<b>TRANSIT</b>	Liikkuminen maan alueen läpi ilman lastausta tai purkamista. Kuljettajan toiminnan ja kauttakulkujäsenvaltion välillä ei ole yhteyttä.	Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 11 kappale ja 1 artiklan 5 kohta.
<b>LISÄTOIMINTA</b>	Lisätoimintana pidetään kahdenvälisen liikenteen yhteydessä tapahtuvaa kuormaus- ja/tai purkamistoimintaa niissä jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa, joiden kautta kuljettaja kulkee, edellyttäen, että kuljettaja ei lastaa ja purkaa tavaroita samassa jäsenvaltiossa (tämä olisi kabotaasia).	Direktiivin (EU) 2020/1057 1 artiklan 3 kohdan kolmas alakohta.  Huomautus: ristikkäiskauppa ei koskaan koske sijoittautumismaata, kun taas



	MÄÄRITELMÄ	OIKEUSPERUSTA
		lisätoiminta voi koskea sijoittautumismaata.

**2. Toimeksiannon soveltamisala ja soveltamisalan ulkopuolelle jääminen: yksinkertaistettu selitys.**

<p><b>Perussääntö</b></p>	<p><b>Tarkista, onko sijoittautumismaa se maa, jossa tietty kuljetus alkaa tai päättyy. Jos näin on, lähettämistä koskevia sääntöjä ei sovelleta. Jos yhteys sijoittautumismaahan säilyy, lähettämissääntöjä EI sovelleta.</b></p> <p>Kuljettajien lähettämistä työhön toiseen jäsenvaltioon koskevassa <i>Lex Specialis</i> -asiakirjassa viitataan toimintatyyppiin sen määrittämiseksi, sovelletaanko työhön lähettämistä koskevia sääntöjä. Tekstissä mainitaan kolme pääasiallista kuljetustyyppiä: kahdenvälinen, kabotaasiliikenne ja ristikkäiskauppa. Näin ollen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kahdenvälinen sopimus ei ole koskaan voimassa.</li> <li>2. Kabotaasi on aina voimassa.</li> <li>3. Ristikkäiskauppa kuuluu soveltamisalaan, mutta tästä perussäännöstä on tiettyjä poikkeuksia.</li> </ol>	<p>Esimerkki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Yhteys sijoittautumismaahan säilyy (kahdenvälinen kuljetus): jos kuljetus koskee sijoittautumismaata sen alku- ja/tai loppupäässä, kuljettajaa ei pidetä lähetettynä.</li> <li>• Yhteys sijoittautumismaahan katoaa (kabotaasi ja ristiinkauppa): sovelletaan lähettämissääntöjä.</li> </ul>
<p><b>Poikkeukset perussääntöön</b></p>	<p>Lähetysääntöjä EI sovelleta / kuljettajaa EI pidetä lähetettynä.</p>	
<p><b>1.</b></p>	<p>Rajoitettu määrä lisätoimia, jotka suoritetaan kahdenvälisen operaation aikana, ei kuulu lähettämisen piiriin (cfr 1+1- ja 0+2-vapautukset). Lisätoimi voi kuulua tai olla kuulumatta soveltamisalaan riippuen siitä, sovelletaanko siihen 1+1- vai 0+2-vapautusta.</p>	<p>Esimerkki: jos kuljettaja kahdenvälisen operaation aikana lastaa yhdessä maassa ja purkaa toisessa maassa, joista kumpikaan ei ole sijoittautumismaa, tämä lisätoiminta EI kuulu soveltamisalaan.</p>
<p><b>2.</b></p>	<p>Yhdistetyissä kuljetuksissa, kun alku- tai loppumatka koostuu yksinään kansainvälisestä kahdenvälisestä kuljetuksesta</p>	<p>Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 12 kappale ja 1 artiklan 6 kohta.</p>

3.	Transit	Kuljettaja ylittää maan suorittamatta mitään lastausta/purkua (pysähdykset ovat sallittuja).
<b>Kuormittamaton matka (tyhjänä ajo)</b>	Kuormaamaton matka on joko soveltamisalan piirissä tai sen ulkopuolella riippuen siitä, onko kuormaamattoman matkan aktivoiva/laukaiseva toiminto itse soveltamisalan piirissä vai sen ulkopuolella.	Kuormittamaton matka EI kuulu soveltamisalaan, jos se tehdään kahdenvälisen kuljetuksen yhteydessä (vapautettu). Kuormittamaton matka kuuluu soveltamisalaan, jos se tehdään kabotaasiliikenteen tai kansainvälisen ei-bilateraalisen liikenteen / ristiinliikenteen yhteydessä.

### 3. Toimeksiannon soveltamisalan piiriin kuuluvat ja sen ulkopuolelle jäävät: kuljetuskohtainen arviointi.

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
Cabotage	<p>Koko toiminta lastauksesta purkamiseen tapahtuu sellaisen maan alueella, johon toimija ei ole sijoittautunut.</p> <p>Lähetysääntöjä sovelletaan AINA kabotaasin aikana.</p>	X		<p><u>Lähetystilanteen alku:</u></p> <p>Lähetystilanne alkaa vasta, kun kuljettaja lähtee tyhjänä kohti paikkaa, johon hän lastaa kabotaasissa kuljetettavat tavarat.</p> <p><u>Lähetystilanteen päätyminen:</u></p>

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
	<p>Kabotaasiliikenteen harjoittaminen edellyttää, että ensin on suoritettu kansainvälinen kahdenvälinen liikennöinti. Vasta kun kansainväliseen saapuvaan matkaan liittyvät tavarat on purettu kokonaan, voidaan harjoittaa kabotaasiliikennettä (Reg1072/2009).</p> <p>Viitteet: Asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 2 kohta, direktiivin 2020/1057 1 artiklan 7 kohta.</p>			<p>Lähetys jatkuu kabotaasiliikenteen toteuttamisen ajan ja päättyy, kun tavarat puretaan ja kabotaasiliikenne on saatu päätökseen.</p> <p><u>Sen jälkeen paluu sijoittautumismaahan.</u></p> <p>Jos kuljettaja palaa sijoittautumismaahan kabotaasiliikenteen päättymisen jälkeen joko tyhjällä kuorma-autolla tai uuden kahdenvälisen kuljetuksen yhteydessä lastattujen uusien tavaroiden kanssa, kuljettajaa ei pidetä lähetettynä kabotaasitavaroiden purkamisen päättymisestä alkaen.</p>
<p>Ristikkäiskauppa sijoittautumismaan ulkopuolella:</p> <p>lastaaminen ja purkaminen (muussa kuin</p>	<p>Kahden maan väliset kuljetukset, joista mikään ei ole liikenteenharjoittajan sijoittautumismaa.</p> <p>Sovelletaan postitussääntöjä.</p>	<p>X</p>		<p><u>Lähetystilanteen alku:</u></p> <p>Lähetystilanne ei ala välittömästi kahdenvälisen kansainvälisen kuljetuksen päätyttyä, vaan vasta kun kuljettaja aloittaa tyhjänä matkan kohti kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevaa lastauspaikkaa lastatakseen tavaroita, joita kuljetetaan ristiinkaupan puitteissa.</p>

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
kahdenvälisessä kuljetuksessa).	Viitteet: Direktiivin 2020/1057 johdanto-osan 12 ja 13 kappaleessa viitataan ristikkäisliikenteeseen "ei-bilateraalina kuljetuksina".			<p>Niin kauan kuin tavaroita ei ole purettu, kuljettajan katsotaan olevan komennuksella siinä maassa, josta hän lähti lastausmatkalle, kunnes hän poistuu kyseisestä maasta, ja seuraavaksi hän on komennuksella siinä maassa, jossa tavarat puretaan kyseisen maan rajanylityspaikalta siihen asti, kunnes hän on suorittanut lastin purkamisen.</p> <p><u>Lähetystilanteen päättyminen:</u></p> <p>Kuljettaja pysyy paikallaan, kunnes tavarat on purettu.</p> <p><u>Seuraa tyhjentävä matka tai uusi kahdenvälinen operaatio.</u></p> <p>Paluumatka tyhjänä sen maan alueen kautta, jossa tavarat purettiin, ja takaisin sijoittautumismaahan ei</p>

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
				<p>kuulu lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisalaan.</p> <p>Sama pätee myös silloin, kun kuljettaja aloittaa uuden kahdenvälisen matkan (jossa sijoittautumismaa on määrämaa / purkamismaa): kuljettajaa ei pidetä lähetettynä siitä hetkestä alkaen, kun hän purkaa ristikkäiseen kauppaan liittyvät tavarat, siihen asti, kun hän saapuu lopulliseen määräpaikkaan sijoittautumismaassa.</p>
Yhdistettyjen kuljetusten ensimmäinen ja viimeinen tieosuus	Kun kuljettaja on mukana yhdistetyissä kuljetuksissa, alkuperäisen tai viimeisen tieosuuden aikana tarjotun palvelun luonne liittyy läheisesti sijoittautumisjäsenvaltioon, jos tieosuus on sinänsä kahdenvälinen kuljetus.		X	Yhdistetyissä kuljetuksissa, kun alku- tai loppumatka koostuu yksinään kansainvälisestä kahdenvälisestä kuljetuksesta, kuljettajaa ei pidetä lähetettynä.

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
	<p>Huomautus: Yhdistettyjä kuljetuksia ja täytäntöönpanoa koskeva kattava selitys on TRACE 2:n markkinoille pääsyä käsittelevässä keskittymäryhmässä laaditussa ohjeessa.</p> <p>Yhdistetyillä kuljetuksilla tarkoitetaan eri maiden välisiä tavarankuljetuksia, joista osa tapahtuu rautateitse, sisävesillä tai meritse. Yhdistettyjä kuljetuksia pidetään kansainvälisinä, jos vähintään yksi kuljetusmuoto ylittää rajan.</p> <p>EU:n säännöissä tarkoitetuilla yhdistetyillä kuljetuksilla tarkoitetaan jäsenvaltioiden välisiä tavarankuljetuksia, joissa vähintään 20 jalan pituinen maantieajoneuvo (perävaunu, puoliperävaunu, vetoautolla tai ilman vetoautoa), vaihtokori tai kontti käyttää <u>matkan alku- tai loppuosalla maantietä</u> ja toisella osuudella rautatietä tai sisävesiväylää tai merikuljetuksia, jos tämä</p>			

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
	<p>osuus on yli 100 kilometriä (linnuntietä) ja jos se on matkan alku- tai loppuosa maantieliikenteessä.</p> <p>Yhdistettyjen kuljetusten maantieosuus voi olla yhden jäsenvaltion alueella tai usean jäsenvaltion alueella.</p> <p>Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 12 kappale ja 1 artiklan 6 kohta.</p> <p>Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, jäsenvaltioiden välisiä yhdistettyjä tavarakuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä.</p>			



TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
Kansainvälinen kahdenvälinen operaatio	<p>Kuljetus kahden maan välillä, joista toinen on liikenteenharjoittajan sijoittautumismaa.</p> <p>Lähetysääntöjä ei sovelleta.</p> <p>Viite: Direktiivin 2020/1057 1 artiklan 3 kohdan toinen alakohta.</p>		X	<p><u>Kesto:</u></p> <p>Kahdenvälisten operaatioiden koko keston ajan (jotka koskevat sijoittautumismaata operaation alkaessa tai päättyessä) kuljettajaan ei sovelleta komennussääntöjä.</p> <p><u>Moninkertaiset kahdenväliset operaatiot</u></p> <p>Useat kahdenväliset kuljetukset, joista jokaisesta on laadittu erillinen rahtikirja, voidaan suorittaa yhden matkan aikana, joka koskee sijoittautumismaata (matkan alussa tai lopussa), eivätkä ne kuulu lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisalaan.</p> <p>Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 10 kappale.</p>

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
				<p>Esimerkkejä:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Sijoittautumismaasta: sijoittautumismaassa lastatut tavarat puretaan osittain kolmessa eri maassa kolmen eri rahtikirjan perusteella.</li> <li>- Sijoittautumismaahan: tavarat, jotka on lastattu muussa kuin sijoittautumismaassa, puretaan osittain kahdessa muussa maassa kahden rahtikirjan perusteella ennen lopullista purkamista sijoittautumismaassa (kolmannen rahtikirjan perusteella).</li> </ul>
<p>Kahdenvälinen operaatio</p> <p>+ yksi kuormausta ja/tai purkaminen</p>	<p>Yhden kuormausta ja/tai purkamistapahtuman siinä maassa, jonka kuljettaja ylittää, ei katsota kuuluvan lähettämissääntöjen soveltamisalaan, vaikka se ei olisikaan osa sijoittautumismaata koskevaa toimintaa.</p>		<p><b>X</b></p>	<p>Kuljettajaa ei voida pitää lähetettynä työntekijänä koko 1+1-toimenpiteen keston ajan.</p> <p><u>Alku ja loppu:</u></p>

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
siinä maassa, jonka kuljettaja ylittää (1+1).	<p>Tämän vapautuksen saamiseksi on täytettävä kaksi kumulatiivista edellytystä:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kahdenvälinen toimenpide (joka ei kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan), joka on aloitettu ennen lastaus-purku-operaation suorittamista;</li> <li>• Tavaroiden lastausta ja purkamista ei voida suorittaa samassa maassa (koska se katsottaisiin kabotaasiksi ja kuuluisi näin ollen soveltamisalaan).</li> </ul> <p><u>Yksi lisätoiminta voi koostua seuraavista:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• yksi kuormaus tai yksi purku yksinään; TAI</li> </ul>			<p>Tämän 1+1-säännön mukaan, kun käynnissä olevan kahdenvälisen operaation yhteydessä toteutetaan useita lisätoimia, ensimmäinen toimi vapautetaan lähettämistä koskevista säännöistä. Seuraavat toiminnot kuuluvat lähettämissääntöjen soveltamisalaan, koska kuljettaja on jo käyttänyt yhden vapautetun lisätoiminnon eli kuormaamisen ja/tai purkamisen mahdollisuutta. Jos lisätoimintoja on useampi kuin yksi, lähettämistä sovelletaan tavaroiden lastaamisesta siihen asti, kun lisätoiminto päättyy purkamiseen*: kuljettaja jatkaa tämän jälkeen kahdenvälistä toimintaa ja vapautus tulee uudelleen voimaan.</p>

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kahdenvälisen toimen yhteydessä yksi tavaroiden lastaus maassa A ja yksi samojen tavaroiden purku maassa B.</li> </ul> <p><u>1+1-sääntö:</u></p> <p>Jos kuljettaja suorittaa kaksi kahdenvälistä toimintoa, kuljettajalla on mahdollisuus lisätä 1 toiminto kutakin kahdenvälistä toimintoa kohti.</p> <p>Kun sijoittautumisjäsenvaltiosta ja sijoittautumisjäsenvaltioon suoritetaan kaksi kahdenvälistä liiketoimintaa, kummankin liiketoimen aikana voidaan suorittaa yksi verosta vapautettu ylimääräinen ristikkäiskauppa. Tämä on niin sanottu 1+1-sääntö.</p> <p>Yksi ainoa vapautettu lisätoiminta voi sisältää <u>sekä</u> lastauksen että purkamisen.</p>			

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
	<p>Yksi yksittäinen vapautettu lisätoiminta voi sisältää:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lastaustoiminto;</li> <li>- purkautumistoiminto;</li> <li>- lastaus- ja purkutoiminto.</li> </ul>			
<p>Kahdenvälinen operaatio</p> <p>+ kaksi lastausta/purkausta seuraavan kahdenvälisen toimenpiteen aikana</p>	<p><u>0+2-sääntö:</u></p> <p>Jos kuljettaja ei ole käyttänyt mahdollisuutta suorittaa yhtä verosta vapautettua kuormaukseen ja/tai purkamiseen liittyvää lisätoimintoa sijoittautumisjäsenvaltiosta lähtevän kahdenvälisen kuljetuksen aikana ja tätä kuljetusta seuraa kahdenvälinen paluukuljetus sijoittautumisjäsenvaltioon, kahdenvälisen paluukuljetuksen aikana voidaan suorittaa kaksi verosta vapautettua kuormaukseen ja/tai purkamiseen liittyvää</p>		<p><b>X</b></p>	<p>Kuljettajaa ei voida pitää lähetettynä työntekijänä koko 0+2-toiminnan keston ajan.</p>

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
	<p>lisätoimintoa. Tämä on niin sanottu 0+2-sääntö.</p> <p>Kumulatiiviset edellytykset, jotka on täytettävä, jotta vapautus voidaan myöntää:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• käynnissä oleva kahdenvälinen toiminta, jonka aikana kuljettaja ei ole käyttänyt mahdollisuutta suorittaa yhtä vapautettua lisätoimintoa eli kuormaamista ja/tai purkamista;</li> <li>• tätä operaatiota seuraa kahdenvälinen paluuoperaatio sijoittautumismaahan;</li> <li>• kaksi vapautettua lisätoimintoa, jotka liittyvät lastaukseen ja/tai purkamiseen, voidaan suorittaa, kunhan niitä ei suoriteta samassa maassa.</li> </ul>			

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
<p>Yhdistettyjen kuljetusten alku- tai loppumatka</p> <p>Operaatio</p>	<p>Jos maantieosuus yksinään koostuu kansainvälisestä kahdenvälisestä kuljetuksesta.</p> <p>Kertosäe 12</p> <p>1 artiklan 6 kohta. 6</p> <p>Yhdistetyt kuljetukset: Neuvoston direktiivi 92/106/ETY</p>		<p><b>X</b></p>	
<p>Transit</p>	<p>Kauttakulkuutilanne on aina vapautettu lähettämissäännöistä. Kuljettajaa ei katsota lähetetyksi maahan, jossa hän vain "kulkee kauttakulkumatkalla": hän matkustaa jäsenvaltion alueen läpi suorittamatta mitään tavaroiden kuormaus- tai purkamistoimia.</p>		<p><b>X</b></p>	<p>Esimerkki: jos kyseessä on (soveltamisalaan kuuluva) ristikkäiskauppa maan A (jossa tavarat lastataan) ja maan C (jossa tavarat puretaan) välillä, kuljettaja katsotaan lähetetyksi maahan A (kunnes hän poistuu maasta rajanylityspaikan kautta) ja lähetetyksi maahan C, mutta häntä ei katsota lähetetyksi maahan B, jonka hän ylittää matkallaan maahan C.</p>

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
	Kuljettaja voi pitää vuorokausi- tai viikkolevon: vuorokausi- tai viikkolevon pitäminen kuljetuksen aikana ei aiheuta lähettämistilannetta.			
Tyhjäkäynnit / tyhjänä ajatut matkat	Kuormaamaton matka on joko soveltamisalan piirissä tai sen ulkopuolella riippuen siitä, onko kuormaamattoman matkan aktivoiva/laukaiseva toiminto itse soveltamisalan piirissä vai sen ulkopuolella.  Vapautettu:	X	X	Periaatteessa lähettäminen päättyy lähettämissääntöjen soveltamisalaan kuuluvassa toiminnassa kuljetettujen tavaroiden purkamiseen (esim. kabotaasissa tai ristikkäiskaupassa). Seuraavan tyhjentämismatkan luokittelu lähettämismatkaksi tai lähettämisestä vapautetuksi riippuu siitä, kuuluuko uusi operaatio, joka käynnistää kyseisen tyhjentämismatkan, lähettämissääntöjen soveltamisalaan vai ei.



TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kahdenväliseen matkaan liittyvä tyhjä matka (esim. "paluu kotiin sijoittautumismaahan");</li> <li>• kahden peräkkäisen kahdenvälisen liikennöinnin välillä tehty tyhjä matka.</li> </ul> <p>Ei vapautusta: tyhjänä tehty matka kabotaasiliikenteen tai ristiinliikenteen (ei-kaupallinen kansainvälinen liikenne) toteuttamiseksi.</p>			<p>Kun kuljettaja saapuu isäntämaan alueelle tyhjän kuorma-auton kanssa lastatakseen tavaroita lähetysääntöjen mukaista toimintaa varten, kuljettaja alkaa olla lähetetty kyseiseen jäsenvaltioon siitä lähtien, kun hän saapuu kyseisen jäsenvaltion alueelle.</p> <p>Jos on kyse kahdesta peräkkäisestä kahdenvälisestä kuljetuksesta (toinen sijoittautumismaasta A maahan B ja toinen maasta C maahan A), tyhjä kuljetus maasta B (purkamisen jälkeen) maahan C (lastaukseen) ei kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan.</p> <p>IN scope (esimerkki komission Q&amp;A:sta):</p> <p>Kuljettaja tekee kaksi erillistä tyhjänä ajettavaa matkaa ja yhden ristiinajon niiden välillä.</p>

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
				<p>Maiden A, B ja C välisten matkojen kulkujärjestys.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kuormittamattomana A:sta B:hen</li> <li>2. Ristiinkauppa B:stä C:hen</li> <li>3. Kuormittamattomana C:stä A:han</li> </ol> <p>Kuormaamaton matka maasta A maahan B tehdään yhdessä maassa B alkavan ristikkäiskaupan kanssa. Toisin sanoen kuljettaja matkustaa maahan B lastatakseen tavaroita maassa B ristikkäiskaupan (B:n ja C:n välillä) yhteydessä. Näin ollen kuljettaja katsotaan lähetetyksi maahan B siitä hetkestä alkaen, kun hän saapuu kyseiseen maahan, siihen asti, kun hän poistuu maasta. Tämä ajanjakso kattaa ajamisen tyhjällä kuorma-autolla maan B lastauspaikalle, tavaroiden lastaamisen maassa B ja niiden kuljettamisen kyseisen maan alueen kautta.</p> <p>Tällöin kuljettaja katsotaan lähetetyksi maahan C siitä lähtien, kun hän saapuu maahan, siihen asti, kun hän poistuu maasta.</p>

TOIMINNOT	RATKAISEVAT TEKIJÄT	IN SCOPE	OUT SÄHKÖISESTI	Lähetysten alku ja loppu
				<p>Kuljettajaa ei pidetä lähetettynä maihin, joiden kautta hän kulkee (ei kuormausta/purkua) kahden muun maan välisen ristikkäiskaupan suorittamiseksi.</p>

## **Liite 2: Milloin kuljettaja kuuluu lähettämissääntöjen soveltamisalaan ja milloin ei: henkilöliikennettä koskevat selitykset.**

Seuraava taulukko ja selitykset perustuvat komission yksiköiden laatimaan Kysymyksiä ja vastauksia -asiakirjaan. Henkilöliikenteen erityispiirteet huomioon ottaen tässä asiakirjassa pyritään yksilöimään lähetyssääntöjen soveltamisen erot tavara- ja henkilöliikenteen välillä ja selventämään, kuuluvatko tietyntyyppiset matkat henkilöliikenteen piiriin vai eivät.

Muistutus: Kuten tavarankuljetusten osalta, direktiivissä (EU) 2020/1057 käytetään kuljetuksen kriteerejä sen määrittämiseksi, kuuluuko kuljetukseen osallistuva kuljettaja lähetyksen piiriin vai ei. Seuraavassa taulukossa noudatetaan näin ollen tätä logiikkaa: siinä tehdään ero eri kuljetusten välillä sen määrittämiseksi, kuuluuko kuljettaja komennuksen piiriin vai ei.

Huomautus: alla olevissa esimerkeissä maa A on aina se maa, johon yritys on perustettu ja josta matka alkaa.

### **1. YKSINKERTAISTETTU SELITYS**

Edellä selostetut selitykset lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisesta tavaraliikenteessä pätevät myös matkustajaliikenteeseen muutamia tapauksia lukuun ottamatta. Nämä tapaukset ovat seuraavat:

#### **1.1 Ennalta muodostettu matkustajaryhmä**

Ennakkoon muodostetun ryhmän matkustajien jättäminen satunnaiskuljetuksissa eri paikkoihin.

Kun on kyse kahdenvälisestä lennosta A:sta B/C/D/..., jossa on ennalta määritelty matkustajaryhmä, se, että matkustajat jätetään kyydistä eri paikkoihin maassa B/C/D/..., ei muuta liikenteen luonnetta. Kyseessä on edelleen kahdenvälinen lento, joka ei kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan riippumatta siitä, että matkustajat jätetään kyydistä eri paikkoihin (edellyttäen, että uusia matkustajia ei oteta kyytiin maassa B/C/D/...).

Säännöllisessä liikenteessä, kun on kyse kahdenvälisestä kuljetuksesta maasta A maahan C ja kuljetaan maan B kautta, sama pätee (lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisalan ulkopuolella) myös silloin, kun kuljettaja ottaa uusia matkustajia kyytiin maassa B. Sama pätee myös silloin, kun kuljettaja jättää matkustajia kyydistä eri maissa ennen kuin hän saapuu maahan C.

Paikalliset retket ennalta määritellyn matkustajaryhmän kanssa satunnaiskuljetuksissa.

Kun kyseessä on kahdenvälinen matka A:sta B:hen ennalta määritellyn matkustajaryhmän kanssa, paikalliset retket maassa B saman ryhmän kanssa eivät kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan, jos:

1. kyseessä on sama ennalta muodostettu ryhmä (maassa B asuvat muut kuin maassa B asuvat);
2. paikalliset retket tehdään samalla ajoneuvolla tai saman liikenteenharjoittajan tai liikenteenharjoittajaryhmän toisella ajoneuvolla, joka on suorittanut kansainvälisen liikenteen;
3. koko toimenpide suoritetaan yhdellä lomakkeella.

### 1.2 Kaksi vapautettua lisätoimintaa

Kuljettaja ei voi suorittaa kahta verosta vapautettua lisätoimintaa kahdenvälisen paluukuljetuksen aikana sijoittautumisjäsenvaltioon, jos sijoittautumisjäsenvaltiosta lähtevän kahdenvälisen kuljetuksen aikana ei suoritettu mitään lisätoimintaa. Tämä mahdollisuus koskee tavaraliikennettä mutta ei henkilöliikennettä (direktiivin 2020/1057 1 artiklan 4 kohdan kolmas alakohta).

## 2. LÄHETTÄMISEN SOVELTAMISALAN SISÄLLÄ JA ULKOPUOLELLA

TOIMINNOT	IN tai OUT of scope: selitys
KAHDENVÄLISET MATKAT	
Satunnaiset kuljetukset	
Kaksi kahdenvälistä operaatiota  Ennakkoon muodostetun matkustajaryhmän kuljettaminen maasta A maahan B ja takaisin B:stä A:han toisen ennakkoon muodostetun matkustajaryhmän kanssa.	Koko matka ei kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan, koska kyseessä on kaksi kansainvälistä kahdenvälistä matkaa, edellyttäen, että jokaisesta kahdenvälisestä matkasta laaditaan erillinen matkalomake. *
Kahdenvälinen operaatio, jossa on kaksi tai useampia sijoittautumispaikkoja isäntämaassa.	Koko matka ei kuulu lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisalaan, koska samassa määrämaassa (B) sijaitsevien laskeutumispaiikkojen määrä ei muuta toimenpiteen kahdenvälistä luonnetta. Koko operaatio suoritetaan yhdellä matkalomakkeella.

TOIMINNOT	IN tai OUT of scope: selitys
<p>Ennalta määritellyn matkustajaryhmän kuljettaminen maasta A maahan B ja matkustajien jättäminen eri paikkoihin maassa B.</p>	
<p>Kahdenväliset operaatiot, joissa on useita laskeutumipaikkoja useammassa kuin yhdessä isäntämaassa.</p> <p>Ennalta määritellyn matkustajaryhmän kuljettaminen maasta A; osa matkustajista jätetään maahan B ja osa maahan C.</p>	<p>Koko matka ei kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan, koska katsotaan, että matka maasta A maahan B ja sen jälkeen maahan C on kaksi kahdenvälistä matkaa, jotka alkavat maasta A (ensimmäinen kahdenvälinen matka on A:sta B:hen ja toinen A:sta C:hen), jos ne kuuluvat samaan matkalomakkeeseen.</p>
<p>Kahdenväliset lennot, joihin sisältyy paikallisia retkiä yhdessä isäntämaassa, yhdelle ennalta muodostetulle matkustajaryhmälle ja takaisin sijoittautumismaahan A.</p> <p>Ennalta määritellyn matkustajaryhmän kuljetus maasta A maahan B. Maassa B ryhmä kuljetetaan erilaisille paikallisille retkille eri kaupunkeihin. Ryhmä kuljetetaan takaisin maahan A.</p>	<p>Kahdenväliset operaatiot maasta A maahan B sekä paikallinen retki maassa B eivät kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan edellyttäen, että:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. se on sama ennalta muodostettu ryhmä</li> <li>2. paikalliset retket on suoritettava <ul style="list-style-type: none"> <li>- kansainvälisen satunnaispalvelun puitteissa</li> <li>- ulkomaisten matkustajien osalta, jotka kuuluvat ryhmään, jonka kansainvälistä liikennettä harjoittanut liikenteenharjoittaja on aiemmin kuljettanut.</li> <li>- samalla ajoneuvolla tai saman liikenteenharjoittajan tai liikenteenharjoittajaryhmän ajoneuvolla, joka on suorittanut ulkomaanliikennepalvelun.</li> </ul> </li> <li>3. koko toimenpide toteutetaan yhden matkalomakkeen avulla.</li> </ol>

TOIMINNOT	IN tai OUT of scope: selitys
<p>Sama kuin edellä, mutta kuljettaja palaa maahan ilman matkustajia.</p> <p>Sama, mutta kuljettaja ja matkustajat palaavat lentokoneella maahan A.</p>	<p>Koko matka, mukaan lukien paikallinen retki ja paluumatka maahan A ilman matkustajia, ei kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan.</p> <p>Vaikka kuljettaja ei kuljeta ennalta muodostettua matkustajaryhmää takaisin maahan A, palvelun luonne ei poikkea olennaisesti edellisestä tapauksesta (ajo takaisin maahan ryhmän kanssa), kunhan liikenteenharjoittaja ei tarjoa palveluja maan B paikallisilla markkinoilla.</p>
<p>Kahdenväliset lennot, joihin sisältyy paikallisia retkiä useammassa kuin yhdessä isäntämaassa, yhdelle ennalta muodostetulle matkustajaryhmälle ja takaisin.</p> <p>Kuljettaa ennalta muodostetun matkustajaryhmän maasta A maahan B/C/D ja takaisin A:han. Maassa B/C/D ryhmä kuljetetaan erilaisille paikallisille retkille eri kaupunkeihin. Ryhmä kuljetetaan takaisin maahan A.</p>	<p>Koko matka, mukaan lukien paikalliset retket useammassa kuin yhdessä isäntämaassa, ei kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan seuraavin edellytyksin:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ryhmä on aina sama; se on ennalta muodostettu ryhmä.</li> <li>2. Palvelu on myyty asiakkaille maan A markkinoilta, ja se on edelleen tiiviisti sidoksissa siihen, vaikka osa palvelusta tarjotaankin ulkomailla yhdessä tai useammassa maassa.</li> </ol> <p>Koko toimenpide suoritetaan matkalomakkeen suojassa.</p>
<p>Satunnainen edestakainen matka, joka alkaa ja päättyy vastaanottavassa jäsenvaltiossa.</p> <p>Maahan A sijoittautuneen yrityksen palkkaama kuljettaja ajaa tyhjänä maahan B. Maassa B kuljettaja aloittaa matkan ennalta määritellylle turistiryhmälle, joka vie heidät eri maihin ja tuo heidät takaisin maahan B. Tämän jälkeen kuljettaja</p>	<p>On käytettävä kriteerejä, jotka koskevat muita kuin kahdenvälisiä matkoja (jotka periaatteessa kuuluvat lähettämissääntöjen soveltamisalaan) ja tyhjiä matkoja.</p> <p>Kun raja ylitetään maahan B, matka kuuluu lähettämissääntöjen soveltamisalaan (koska kyseessä ovat muut kuin kahdenväliset kansainväliset matkat). Lähetyssääntöjä</p>

TOIMINNOT	IN tai OUT of scope: selitys
<p>palaa tyhjänä takaisin maahan A. Kuljettaja on kuitenkin jo matkalla.</p>	<p>sovelletaan siihen asti, kunnes kuljettaja jättää matkustajat maahan B. Kuljettajan paluumatka ilman matkustajia maahan A (tyhjänä matka) ei kuulu lähetyssääntöjen soveltamisalaan.</p>
<p>SATUNNAISET KULJETUKSET</p>	<p>YHDISTETYT</p>
<p>Lennä &amp; aja edestakainen matka</p> <p>Maahan A sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja tekee edestakaisen lento- ja ajomatkan ennalta muodostetun ryhmän kanssa, joka lähtee maasta A ja päättyy maahan A. Ryhmä lentää lentokoneella maahan B, jossa se tekee edestakaisen matkan maassa A rekisteröidyllä linja-autolla ja kuljettajalla, jonka on palkannut sama maassa A toimiva liikenteenharjoittaja, joka järjesti lennon. Bussimatkan päätteeksi kuljettaja ja ryhmä lentävät takaisin maahan, jossa sama operaattori on järjestänyt bussimatkan.</p>	<p>Kuljettajaan sovelletaan komennussääntöjä siitä hetkestä alkaen, kun hän aloittaa ajamisen noutaakseen matkustajia maassa B, ja päättyy, kun hän lopettaa työskentelynsä tämän matkan suorittamiseksi. Tapauksessa, jossa matkatoimisto, joka on eri henkilö kuin maan A linja-autoyrittäjä/liikennöitsijä, joka noutaa ja jättää matkustajat maahan B, on etukäteen koonnut ryhmän, tämä ei muuttaisi skenaarion luonnetta. Koko maantiekuljetus suoritetaan matkalomakkeen turvin. Muulla kuljetusmuodolla (esim. lennolla) ei ole merkitystä lähettämistilanteen kannalta, koska direktiiviä (EU) 2020/1057 sovelletaan ainoastaan maantieliikenteeseen.</p>
<p>Säännöllinen liikenne</p>	
<p>Kaksi kahdenvälistä operaatiota</p> <p>Maahan A sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja harjoittaa matkustajaliikennettä säännöllisellä linjalla A-B-C ilman välipysähdyksiä. Kuljettaja ottaa matkustajia kyytiin maassa A, jättää heidät maahan B, josta kuljettaja ottaa matkustajia kyytiin ja tuo heidät maahan A.</p>	<p>Koko matka (molemmat kahdenväliset operaatiot) ei kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan.</p> <p>Keskeinen kuljetusasiakirja, jonka avulla tienvarsitarkastaja voi todeta kuljetustyyppin, on lupa, jossa määritellään muun muassa palvelun tyyppi, reitti, pysähdykset ja aikataulu: Asetuksen (EY) N:o 1073/2009 6 artiklassa täsmennetään,</p>



TOIMINNOT	IN tai OUT of scope: selitys
	että säännöllinen liikenne on luvanvaraista, ja säädetään, millaisia tietoja luvan olisi sisällettävä.
<p>Kahdenväliset operaatiot, joissa on kolme sijoittautumispaikkaa</p> <p>Maahan A sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja harjoittaa kuljetuspalvelua säännöllisellä linjalla maasta A maahan B, jossa on pysähdyksiä maissa C ja D, ja joka on tarkoitettu vain matkustajien jättämiseen kyydistä.</p>	<p>Direktiivin (EU) 2020/1057 johdanto-osan 10 perustelukappale: "Kun kuljettaja harjoittaa kahdenvälistä liikennettä siitä jäsenvaltiosta, johon yritys on sijoittautunut ("sijoittautumisjäsenvaltio"), toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan alueelle tai takaisin sijoittautumisjäsenvaltioon, palvelun luonne liittyy läheisesti sijoittautumisjäsenvaltioon.". On mahdollista, että kuljettaja suorittaa useita kahdenvälisiä kuljetuksia yhden matkan aikana."</p> <p>Koska yhden matkan aikana voidaan suorittaa useita vapautettuja kahdenvälisiä kuljetuksia, kuljettaja ei ollut koko matkan ajan lähetyssääntöjen alainen.</p> <p>Kuljettaja on jättänyt matkustajia (jotka ovat nousseet junaan maassa A) kolmessa eri maassa.</p>
<p>Kahdenväliset operaatiot, joissa on kolme noutopaikkaa</p> <p>Kun kuljettaja on suorittanut edellisessä tapauksessa kuvatut toimet, hän harjoittaa kuljetuspalvelua säännöllisellä linjalla maasta B maahan A, jossa on välietappeja maissa E ja F, jotka on tarkoitettu vain matkustajien ottamiseen kyytiin. Kuljettaja jättää kaikki matkustajat maahan B.</p>	<p>Kuljettaja suoritti kolme kahdenvälistä toimenpidettä yhden paluumatkan aikana maahan B (sijoittautumisjäsenvaltio). Koska yhden matkan aikana voidaan suorittaa useita verosta vapautettuja kahdenvälisiä kuljetuksia, kuljettajaan ei sovellettu lähettämistä koskevia sääntöjä koko matkan ajan.</p>
<p>MUU KUIN KAHDENVÄLINEN KANSAINVÄLINEN LIIKENNE</p>	

TOIMINNOT	IN tai OUT of scope: selitys
Säännöllinen liikenne	
<p>Kahdenvälinen toiminta ja useat muut kuin kahdenväliset kansainväliset kuljetukset.</p> <p>Maahan A sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja kuljettaa matkustajia säännöllisessä linja-autoliikenteessä maahan B. Matkalla maahan B kuljettaja ottaa kyytiin ja jättää kyydistä matkustajia useammasta kuin yhdestä maasta (C, D, E).</p>	<p>Kaksi periaatetta on käytettävä päätettäessä, milloin kuljettaja on lähettämissääntöjen soveltamisalan piirissä ja milloin ei:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. kansainvälisiin kahdenvälisiin operaatioihin ei sovelleta lähettämissääntöjä;</li> <li>2. yksi tähän kansainväliseen kahdenväliseen toimintaan liittyvä lisätoimi / muu kuin kahdenvälinen kansainvälinen operaatio voidaan vapauttaa**.</li> </ol> <p>Näin ollen tässä tapauksessa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lähetyssääntöjä ei sovelleta kansainvälisen kahdenvälisen kilpailun alusta alkaen;</li> <li>- myös ensimmäinen lisätoiminta (matkustajien ottaminen kyytiin tai jättäminen kyydistä maassa C) on vapautettu verosta;</li> <li>- Lähetyssääntöjä aletaan soveltaa matkustajan noutamisesta/laskeutumisesta, jolloin alkaa toinen lisätoiminta / kansainvälinen muu kuin kahdenvälinen toiminta (koska kuljettaja on jo käyttänyt mahdollisuuden yhteen vapautettuun lisätoimintaan);</li> <li>- kuljettaja pysyy sijoitettuna maassa, jossa toinen lisätoiminta on alkanut, kunnes hän poistuu kyseisen maan alueelta ja alkaa olla sijoitettuna naapurimaissa niiden rajojen ylittämisestä alkaen;</li> <li>- lähettämistilanne päättyy, kun kuljettaja jättää viimeiset matkustajat kyydistä (tämä päättää viimeisen lisätoiminnon) ja aloittaa paluumatkan maahan A. Jos paluumatkalla</li> </ul>

TOIMINNOT	IN tai OUT of scope: selitys
	<p>maahan A suoritetaan yksi lisätoiminto, tämä +1 lisätoiminto on vapautettu lähettämissäännöistä.</p>
<p>Kahdenvälinen liikennöinti, johon liittyy yksi muu kuin kahdenvälinen kansainvälinen liikenne (1+1).</p> <p>Maahan A sijoittautuneen yrityksen palveluksessa oleva kuljettaja harjoittaa säännöllistä kuljetuspalvelua maasta A B:stä C:hen, ottaa matkustajia kyytiin maassa A, pysähtyy kerran maassa B ja jättää kaikki matkustajat maahan C.</p>	<p>Kuljettaja suoritti yhden kahdenvälisen kuljetuksen (A-C) ja yhden lisätoiminnon B:ssä. Lisätoiminto, matkustajien ottaminen kyytiin tai jättäminen kyydistä maassa B, on verosta vapautettuun kansainväliseen kahdenväliseen kuljetukseen (A-C) liittyvä lisätoiminto, johon ei sovelleta lähettämissääntöjä. Kuljettajaan ei sovellettu komennussääntöjä koko matkan aikana.</p> <p>Huomautus 1: Vain yksi kahdenväliseen kansainväliseen operaatioon liittyvä lisätoimi voidaan vapauttaa lähettämistä koskevista säännöistä (1+1-sääntö).</p> <p>Huomautus 2: Kuljettaja ei voi suorittaa kahta verosta vapautettua lisätoimintoa kahdenvälisen paluukuljetuksen aikana sijoittautumisjäsenvaltioon, jos sijoittautumisjäsenvaltiosta lähtevän kahdenvälisen kuljetuksen aikana ei suoritettu mitään lisätoimintaa. Tämä mahdollisuus koskee tavaraliikennettä mutta ei henkilöliikennettä (direktiivin 2020/1057 1 artiklan 4 kohdan kolmas alakohta).</p>
CABOTAGE	
<p>Yksi kahdenvälinen toiminta ja kabotaasi</p> <p>Kuljettaja harjoittaa kahdenvälistä liikennettä maasta A maahan B ja sen jälkeen, kun hän on</p>	<p>Lähetysääntöjä sovelletaan kabotaasiliikenteen alkamisesta maassa B sen päättymiseen: matkustajien vastaanottoaikasta heidän laskeutumiseensa.</p>

TOIMINNOT	IN tai OUT of scope: selitys
jättänyt matkustajat B:ssä, hän harjoittaa kabotaasiliikennettä B:ssä.	
<p>Yksi kahdenvälinen liikennöinti ja yksi kabotaasiliikenne + ei-bilateraalinen kansainvälinen liikenne</p> <p>Kuljettajat suorittavat kahdenvälisen kuljetuksen maasta A maahan C ja kulkevat maan B kautta. Maassa B kuljettaja ottaa matkustajia kyytiin ja jättää heidät kyydistä ja ajaa C:hen, jossa kaikki matkustajat jätetään kyydistä.</p>	<p>Sovelletaan postitussääntöjä:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kabotaasi: matkustajien ottaminen kyytiin maassa B ja laskeutuminen maahan B;</li> <li>- kansainväliset ei-bilateraaliset: kabotaasiliikenteen päättymisestä matkustajien laskeutumiseen maahan C.</li> </ul>
TRANSIT	Sovelletaan samoja sääntöjä kuin tavaraliikenteeseen: passitus ei kuulu lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisalaan.
TYHJIÄ MATKOJA	
Kahdenvälinen operaatio, jonka jälkeen paluu sijoittautumismaahan.	Sovelletaan samoja sääntöjä kuin rahtikuljetuksiin: sijoittautumismaahan palaava tyhjä matka ei kuulu lähettämistä koskevien sääntöjen soveltamisalaan.
Kahdenvälinen operaatio, jota seuraa tyhjänä matkustaminen, jota seuraa muu kuin kahdenvälinen kansainvälinen kuljetus ja joka päättyy kahdenväliseen operaatioon (paluu sijoittautumismaahan).	<p>Sovelletaan samoja sääntöjä kuin tavaraliikenteeseen: tyhjänä tehdyt matkat ovat joko soveltamisalan piirissä tai sen ulkopuolella riippuen siitä, onko toiminta, johon ne liittyvät, soveltamisalan piirissä vai sen ulkopuolella. Tässä tapauksessa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ensimmäinen kahdenvälinen toiminta: ei kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan (sijoittautumismaasta A lähtemisestä matkustajien laskeutumiseen maahan B);</li> </ul>

TOIMINNOT	IN tai OUT of scope: selitys
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuormaton matka: lähettämissääntöjä sovelletaan, kun kuljettaja lähtee liikkeelle kohti paikkaa, josta hän ottaa matkustajia kyytiin tuodakseen heidät maahan C (koska kyse on kansainvälisestä, ei-bilateraalista operaatiosta, joka ei kuulu lähettämissääntöjen soveltamisalaan; tämän jälkeen suoritetaan kuormaamaton matka tämän soveltamisalaan kuuluvan operaation vuoksi);</li> <li>- kuljettaja on lähetetty maahan B, kunnes hän poistuu maasta rajanylityspaikan kautta, ja hänet on lähetetty maahan C, kunnes kuljettaja jättää matkustajat kyydistä;</li> <li>- kuljettajaa ei ole lähetetty siitä hetkestä alkaen, kun kuljettaja ottaa matkustajat kyytiin maassa C ja tuo heidät sijoittautumismaahan A.</li> </ul> <p>Kysymys: Entä ajanjakso, joka kuluu matkustajien laskeutumisen jälkeen maassa C ja sen hetken välillä, jolloin kuljettaja lähtee hakemaan matkustajia, jotka on tarkoitus viedä maahan A?</p>

\* Asetuksen (EY) N:o 1073/2009 12 artiklassa säädetään, että satunnaisliikenteessä on käytettävä ennen jokaista matkaa täytettävää matkalomaketta. Matkalomakkeessa on oltava vähintään tiedot liikennetyypistä, pääasiallisesta matkareitistä ja liikenteenharjoittajasta (liikenteenharjoittajista).

\*\* Kuljettaja on vapautettu lähettämistä koskevista säännöistä, jos hän suorittaa käynnissä olevan kahdenvälisen kuljetuksen yhteydessä myös yhden muun kuin kahdenvälisen kansainvälisen kuljetuksen, jossa hän ottaa matkustajia kyytiin ja/tai jättää heitä kyydistä siinä jäsenvaltiossa tai kolmannessa maassa, jonka kautta hän liikennöi, edellyttäen, että kuljettaja ei tarjoa matkustajakuljetuspalveluja kahden paikkakunnan välillä siinä jäsenvaltiossa, jonka kautta hän liikennöi. Sama koskee paluumatkaa.

Tämä on mahdollista esimerkiksi silloin, kun kuljettaja suorittaa kahdenvälistä liikennettä ilman täyttä linja-autoa ja pysähtyy ottamaan ja/tai jättämään kyydistä matkan varrella olevia

matkustajia. Kuljettaja voi suorittaa yhden vapautetun muun kuin kahdenvälisen kansainvälisen kuljetuksen (eli ylimääräisen kyytiin ottamisen ja/tai kyydistä poistamisen) kahdenvälisen kuljetuksen aikana sijoittautumisjäsenvaltiosta vastaanottavaan jäsenvaltioon. Kun sijoittautumisjäsenvaltiosta ja sijoittautumisjäsenvaltioon suoritetaan kaksi peräkkäistä kahdenvälistä kuljetusta, kummankin kuljetuksen aikana voidaan suorittaa yksi vapautettu muu kuin kahdenvälinen kansainvälinen kuljetus. Tämä on niin sanottu 1+1-sääntö.

## **Liite 3: Sovellettavan työlainsäädännön määrittäminen - *Rooma I -asetus* .**

Lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin mukaan lähetetty työntekijä on "työntekijä, joka tekee rajoitetun ajan työtään muun jäsenvaltion alueella kuin siinä, jossa hän tavallisesti työskentelee"<sup>37</sup> . Lähettämistilanteeseen liittyy siis vakituinen työsuhde yhdessä jäsenvaltiossa, johon työntekijän odotetaan palaavan lähettämisjakson jälkeen.

Työnantajan sijoittautumispaikka ei välttämättä merkitse sitä, että samassa jäsenvaltiossa on työpaikka. Rooma I -asetuksessa määritellään, mitä kansallista työlainsäädäntöä työ sopimukseen sovelletaan ottaen huomioon tavanomainen työskentelypaikka. Näistä objektiivisista säännöistä sovittiin, koska työntekijää työsuhteen heikompana osapuolena on suojeltava.

Työsuhteeseen sovellettavan lain määrittämiseksi *Rooma I* -lainsäädännössä otetaan käyttöön moniportainen järjestelmä:

1. Työsopimukseen sovelletaan osapuolten valitsemaa lakia.

Lainvalintalauseke on ensimmäinen askel sovellettavan lain määrittämisessä. Asetuksessa täsmennetään, että tämä lainvalinta ei voi sulkea pois sellaisen kansallisen lain tiettyjen säännösten soveltamista, jota olisi sovellettu, jos lainvalintaa ei olisi tehty (eli seuraavan 2 ja 3 kohdan mukaisesti määritetty laki). Nämä määräykset ovat sellaisia, joita ei voida neuvotella pois siviilioikeudellisessa sopimuksessa.

Tämä vastaa periaatetta, jonka mukaan työntekijää työsuhteen heikompana osapuolena olisi suojeltava, jos sopimus sisältää epäedullisen lainvalintalausekkeen.

2. Jos osapuolet eivät ole nimenomaisesti valinneet lakia, sovellettava laki on sen maan laki, jossa tai josta työntekijä tavallisesti tekee työtään.

Sen maan määrittäminen, josta käsin työntekijä tavanomaisesti suorittaa tehtäviään, on erityisen tärkeää sellaisten kuljettajien osalta, jotka suorittavat rutiininomaisesti tehtäviä eri maissa mutta aloittavat ja lopettavat matkansa säännöllisesti samassa jäsenvaltiossa. Jos työskentelypaikkoja on useita, tavanomaisena työskentelypaikkana pidetään paikkaa, josta käsin työntekijä suorittaa suurimman osan velvollisuuksistaan.

3. Jos tavanomaista työskentelypaikkaa ei voida määrittää edellä olevan 2 kohdan mukaisesti, sovellettava laki on se toimipaikka, jonka kautta työntekijä on palkattu.

---

<sup>37</sup> Direktiivin 96/71/EY 2 artiklan 1 kohta

Tämä säännös on erityisen tärkeä työntekijöille, jotka siirtyvät jäsenvaltiosta toiseen ilman vakituista asemapaikkaa.

4. Liian jäykän järjestelmän välttämiseksi tuomari voi päättää soveltaa toista lakia, jos tapauksen olosuhteista käy ilmi, että työsopimus liittyy selvästi läheisemmin johonkin toiseen maahan.

Sovellettavan lain määrittelyssä Euroopan unionin tuomioistuin (jäljempänä 'EUT') painottaa paljon tavanomaisen työpaikan käsitettä, jota se tulkitsee laajasti. Muita perusteita, kuten erityisesti työntekijän työhönottomasta, olisi pidettävä toissijaisina<sup>38</sup>. Lisäksi tuomioistuin on muistuttanut, että työntekijä on työsopimuksen heikompi osapuoli, minkä vuoksi häntä on suojeltava edullisimmilla lainvalintasäännöillä.<sup>39</sup>

Tavanomaisen työskentelypaikan määrittämiseksi olisi otettava huomioon kaikki työntekijän toiminnalle ominaiset tekijät, mukaan lukien paikka, josta käsin työntekijä suorittaa tehtävänsä, ottaa vastaan ohjeita ja organisoii työnsä, paikka, jossa työvälineet sijaitsevat, paikat, joissa kuljetukset pääasiallisesti suoritetaan, paikka, jossa tavarat puretaan, ja paikka, johon työntekijä palaa tehtäviensä päätyttyä<sup>40</sup>.

Kun tarvitaan määrällistä arviointia sen arvioimiseksi, mistä maasta käsin työntekijä tavanomaisesti suorittaa tehtäviään (toisin kuin satunnaisia tai pistemäisiä tehtäviä), voitaisiin ottaa mallia myös sosiaaliturvatarkastusten nykyisistä käytännöistä, joissa katsotaan, että työaika on sopivin kriteeri sen arvioimiseksi, jos merkittävä osa toiminnasta tapahtuu<sup>41</sup>.

Vain jos tavanomaista työskentelypaikkaa ei ole mahdollista määrittää, esimerkiksi jos kuljettaja suorittaa yhtä monta tehtävää useissa jäsenvaltioissa, työsopimuksen tekomaasta tulee merkityksellinen tekijä. EUT korostaa, että työsuhteen tekopaikka on vain toissijainen tekijä, joka tulee merkitykselliseksi olosuhteissa, joissa tavanomaista työskentelypaikkaa ei voida määrittää. Kun otetaan huomioon, että yhteisöjen tuomioistuin tulkitsee laajasti tavanomaisen työpaikan muodostavia tekijöitä<sup>42</sup>, työsuhteen alkamispaikkaan vetoamisen pitäisi olla vain harvoin tarpeen.

Tuomarin on sovellettava edellä 4 kohdassa kuvattua läheisempää yhteyttä koskevaa lauseketta kunkin tapauksen erityisolosuhteiden mukaan. EUT on esimerkiksi todennut, että tavanomainen työskentelypaikka voidaan sivuuttaa ottaen huomioon muut tekijät, kuten se, missä työntekijä maksaa tuloveroa ja missä hän kuuluu sosiaaliturva-, eläke-, sairaus- ja työkyvyttömyysjärjestelmiin.<sup>43</sup>

<sup>38</sup> Voogseerd C-384/10.

<sup>39</sup> Koelzsch C-29/10, 15.3.2011, 46 kohta.

<sup>40</sup> Koelzsch, 49 kohta ja Voogseerd C-384/10.

<sup>41</sup> Ks. sosiaaliturvajärjestelmien yhteensovittamista käsittelevä hallintotoimikunta (joulukuu 2013), *Sovellettavaa lainsäädäntöä koskeva käytännön opas*, s. 29 ja 30.

<sup>42</sup> Koelzsch C29/10.

<sup>43</sup> 41 kohta Schlecker C-64/12.



Vakinainen työpaikka ei muutu, jos työntekijä työskentelee tilapäisesti toisessa maassa. Toisin sanoen työsopimukseen sovelletaan edelleen työntekijän asuinpaikan lakia koko hänen tilapäisen työskentelynsä ajan toisessa jäsenvaltiossa. Rooma I:ssä täsmennetään, että komennus on tilapäinen, jos työntekijän odotetaan jatkavan työskentelyä kotimaassaan sen jälkeen, kun hän on suorittanut tehtävänsä ulkomailla<sup>44</sup>. Tämä seikka näkyy myös lähetettyjä työntekijöitä koskevassa *direktiivissä*: jos yhteydet tavanomaiseen työskentelypaikkaan katkeavat, tilapäistä komennusta olisi itse asiassa pidettävä tavanomaisen työskentelypaikan vaihtumisena. Kuljettaja olisi tällöin otettava palvelukseen uuden jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti. Esimerkiksi kuljettaja on palkattuaan hoitanut tehtävänsä tavanomaisesti jäsenvaltiossa A. Myöhemmin kuljettaja siirtyy jäsenvaltioon B hoitamaan pysyvästi uusia tehtäviä kyseisellä alueella tai kyseiseltä alueelta käsin, eikä hänellä ole mitään tai vain vähän yhteyksiä jäsenvaltioon A. Tällaisessa tilanteessa tavanomainen työskentelypaikka on muuttunut jäsenvaltiosta A jäsenvaltioon B. Näin ollen kuljettajan tavanomainen työskentelypaikka on muuttunut jäsenvaltiosta A jäsenvaltioon B.

1. Paikka, josta käsin työntekijä suorittaa tehtävänsä.
2. Paikka, jossa työntekijä saa tehtäviään koskevia ohjeita ja jossa hän organisoi työnsä.
3. Paikka, jossa hänen työvälineensä sijaitsevat.
4. Paikka, jossa kuljetus pääasiallisesti suoritetaan.
5. Paikka, jossa tavarat puretaan.
6. Paikka, johon työntekijä palaa tehtäviensä päätyttyä.

*Laatikko 7 - Kuljettajien tavanomaisen työskentelypaikan määrittämiseen käytettävät indikaattorit*

<sup>44</sup> Asetuksen (EY) N:o 593/2008 johdanto-osan 36 kappale