

Eteläranta 4 B 9
00130 Helsinki
puh. +358 9 696207-0
faksi +358 9 696207-10
helsinki@bjl-legal.com

Kabotaasi maantieliikenteessä: mahdollisuudet ja velvollisuudet

Kabotaasi tarkoittaa ulkomaisen rahdinkuljettajan suorittamaa maantiekuljetusta toisessa valtiossa. Luonnollisesti kaluston käyttöaste on merkittävä kuljetusyritysten kilpailukykyyn vaikuttava tekijä. Kansainvälisissä kuljetuksissa on usein hyvin vaikea välttää liiat tyhjä ajot ilman kabotaasia. Vanhojen EU-jäsenvaltioiden keskinäisessä suhteessa kabotaasia koskevat rajoitukset poistettiin vuonna 1998. Uusien ja vanhojen EU-jäsenvaltioiden kesken on vielä voimassa siirtymäaika. Tällä hetkellä voimassa olevat kabotaasiliikenteen rajoitukset poistuvat viimeistään vuonna 2010.

EU:n yhtenäiset kabotaasimarkkinat tuovat mukanaan sen, että mihin hyvänsä jäsenvaltioon sijoittunut kuljetusyrittäjä voi kuljettaa tavaroita missä hyvänsä EU:n alueella sijaitsevien kohteiden välillä, kunhan hänellä on maantiekuljetuksiin vaadittava ammattipätevyys ja yhteisölupa. Kabotaasikuljetuksissa täytyy kuitenkin ottaa huomioon paitsi EU:n kabotaasiasetuksen vaatimukset (kuten velvollisuus käyttää ajopiirturia) myös lukuisat paikalliset lait ja hallinnolliset säädökset. Kabotaasiasetuksen mainitsemia noudatettavia kansallisia säädöksiä ovat muun muassa

- kuljetussopimuksen ehtoja säätelevät lait
- määräykset ajo- ja lepoajoista sekä
- määräykset kuljetuspalveluista maksettavasta arvonnalisöverosta

Kuljetusyrityksen on otettava huomioon myös muut toimintaansa soveltuvat yhteisöoikeudelliset ja kansalliset määräykset, kuten esimerkiksi asetus lähetetyistä

työntekijöistä, jonka mukaan työsuhteeseen sovelletaan tiettyjä kohtemaan vähimmäistyöehtoja. Useissa jäsenvaltioissa on lisäksi lainsäädäntöä, joka edellyttää rekisteröitymistä tai tietojen luovuttamista viranomaisille valvontaa varten. Kohdemaan säädösten tunteminen onkin siten välttämätöntä.

Rahdinkuljetuksen tilapäisyys kabotaasiliikenteessä

EU:n lainsäädäntö myöntää kuljetusyrittäjälle oikeuden tilapäisesti harjoittaa toisessa jäsenvaltiossa maantiekuljetuksia, vaikka hänellä ei ole kotipaikkaa tai muuta liikepaikkaa tässä jäsenvaltiossa. Käsitteet ”tilapäisyyden” merkityksestä vaihtelevat kuitenkin huomattavasti jäsenvaltiosta toiseen.

Osa jäsenvaltioista (Iso-Britannia ja Kreikka) ovat julkaisseet ohjeita kabotaasiliikenteestä. Jotkut jäsenvaltiot kuten Itävalta, Ranska ja Italia ovat asettaneet ajallisia rajoituksia kabotaasiliikenteelle: Itävallassa ja Italiassa kabotaasiliikennettä voidaan harjoittaa 60 päivän ajanjaksolla korkeintaan

30 päivän ajan. Ranska on säätänyt enimmäismääräksi 45 päivää vuoden aikana. Suomessa kabotaasiliikennettä rajoittaa epäsuorasti velvollisuus rekisteröidä ajoneuvo Suomessa, sillä ulkomailla rekisteröityä ajoneuvoa saa käyttää Suomessa korkeintaan 30 päivän ajan. Valvonnan mahdollistamiseksi tarvittavat asiakirjat on pyydettyäessä voitava esittää valvontaviranomaiselle.

EU:n komissio on valmistellut uuden direktiivin, joka yhtenäistäisi kabotaasia koskevia aikarajoituksia. Tulevan direktiivin mukaan olisi sallittua suorittaa korkeintaan kolme kabotaasikuljetusta seitsemän päivän ajanjaksolla.

Sopimusehdot kuljetussopimuksissa

Moniin kuljetussopimuksen ehtoihin soveltuu kohtemaan lainsäädäntöä – CMR ei sovellu kabotaasikuljetuksiin. Tällaisiin ehtoihin kuuluu erityisesti kuljettajan vastuun laajuus tavaroiden vahingoittuessa tai kadotessa kuljetuksen aikana. Kansalliset säädökset määrittävät myös edellytykset muistutuksen ja valituk-

laatinut

Hans Bergmann

Päiväys

Marraskuu 2007

Eteläranta 4 B 9
00130 Helsinki
puh. +358 9 696207-0
faksi +358 9 696207-10
helsinki@bjl-legal.com

sen tekemiselle, määräajat sekä tuomioistuimen toimivallan käsitellä riitakysymyksiä. Rahtiasiakirjojen on vastattava kansallisia määräyksiä ja kansalliset säädökset myös määrittävät kumpi – lähettäjä vai vastaanottaja – voi määrätä rahdista kuljetuksen eri vaiheissa.

Riitatilanteissa kansallinen lain-säädäntö vaikuttaa merkittävästi siihen, onko rahdinkuljettajalla oikeus kuljetuspalkkioon tai onko hän vastuussa tavaroiden vahingoittumisesta. Kuljetussopimusten suhteen tällaiset säädökset ovat usein pakottavaa oikeutta.

Ajo- ja lepoaika

Periaatteessa enimmäisajoaika ja vähimmäislepoaika koskeva sääntely on harmonisoitu EU:n alueella. Säädösten kansallisesta voimaan saattamisesta aiheutuu kuitenkin ajoittain ristiriitoja. Äskettäin Hollannissa voimaan tulut lainsäädäntö esimerkiksi sallii pidemmän työajan kuin vastaava EU-direktiivi.

Normaalia lyhyempää enimmäisajoaika voidaan soveltaa joissain jäsenvaltioissa työehtosopimusten perusteella. Jos tällainen työehtosopimus on yleissitova, kuten esimerkiksi Suomessa, sen määräyksiä sovelletaan suoraan vähimmäistyöehtona lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin perusteella.

Minimipalkka

EU:n kabotaasiasetus itsessään ei sisällä suoria säädöksiä minimityöehtojen mukaiset minimityöehdot koskevat kuitenkin myös kabotaasiliikennettä.

Lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin mukaisesti yrityksen on noudatettava kohdevaltion säädöksiä mm. työajasta, palkasta, loma-ajasta. Lähetettyjä työntekijöitä koskevien säädösten soveltuminen kabotaasitoimintaan ratkaistaan jokaisessa jäsenvaltiossa itsenäisesti ja tähän mennessä yhtenäistä käytäntöä ei ole muodostunut.

Itävallassa edellytetään, että kaikki kabotaasiliikennettä harjoittavat kuljettajat noudattavat maan vähimmäistyöehtoja. Ranskassa kuljettajia kohdellaan lähetettyinä työntekijöinä, jos toiminta kestää yli 7 päivää. Myös muutamissa muissa valtioissa on asetettu vastaavia rajoituksia, mutta toisissa jäsenvaltioissa kansallisten määräysten kehittäminen on jätetty oikeuskäytännön varaan. Esimerkiksi Saksassa ei ole lakimääräistä vähimmäispalkkaa eikä kuljetusalaa koskevaa yleissitovaa työehtosopimusta. Oikeuskäytännössä on kuitenkin katsottu, että työnantaja syyllistyy palkkojen polkemiseen, jos palkka on alle kaksi kolmasosaa alan työehtosopimuksessa sovitusta palkasta. Työsopimuksen ehto, jota tulkitaan palkkojen polkemiseksi, on mitätön, ja sovitun palkan sijasta työnantajan on maksettava alan tavanomainen palkka. Alalla tavanomainen palkka vastaa usein työehtosopimuksen mukaista palkkaa, mutta ylärajaa ei ole: tavanomainen palkka voi paikoittain olla myös korkeampi. Yksitaitapauksissa vallitsee kuitenkin edelleen epävarmuutta laintilanteesta.

ALV kuljetuspalveluissa

Yleisesti sovellettavien periaatteiden mukaan kansainvälisten

kuljetuspalvelujen myyntipaikka on arvonlisäverotuksen näkökulmasta tavarantoimittajan kotipaikassa. Jos vastaanottajalla on kotivaltiossaan oikeus ALV-vähennykseen eikä kuljetusryhtäjä ole rekisteröitynyt arvonlisäverovelvolliseksi kohdevaltiossa, kuljetusryhtäjä kirjoittaa nettolaskun ilman arvonlisäveroa ja vastaanottaja toisaalta sisällyttää palvelulle maksettavan arvonlisäveron valvontailmoitukseensa ja toisaalta samanaikaisesti kuittaa sen vähennysoikeuttaan vastaan.

Jos palveluita ei myydä kuluttajille, kuljetusryhtäjän ei pääsääntöisesti tarvitse rekisteröityä arvonlisäverovelvolliseksi kohdevaltiossa. Myös tästä on poikkeuksia joissain jäsenvaltioissa: Ranskassa kabotaasiliikenteen harjoittajan on rekisteröidyttävä ALV-velvolliseksi. Rekisteröinnistä seuraa, että myös laskuihin on lisättävä paikallinen arvonlisävero.

Ilmoitukset, luvat ja valvonta

Noudatettavat muodollisuudet ovat EU:n jäsenvaltioissa pitkälti yhteneviä, mutta eivät täysin identtisiä. Kuljettajan on kuljetusta suorittaessaan pidettävä mukanaan yhteisöluvaa, rekisteriä siinä valtiossa suoritetuista kabotaasikuljetuksista ja todistusta yhteisöluvan haltijan oikeudesta käyttää ajoneuvoa (rekisteritodistuksen osa I). Jos kuljettaja ei ole EU:n jäsenvaltion kansalainen, hänellä tulee olla mukanaan myös kuljettajatodistus. Kuljettajatodistus on kaikissa EU-valtioissa käytössä oleva asiakirja, joka osoittaa, että kuljettaja on EU:n jäsenvaltioon sijoittuneen kuljetusyrityksen palveluksessa.



Eteläranta 4 B 9
00130 Helsinki
puh. +358 9 696207-0
faksi +358 9 696207-10
helsinki@bjl-legal.com

Todistuksen myöntää kuljettajan sijoittumisvaltion viranomainen.

Kaikissa jäsenvaltioissa vaadittavien muodollisuuksien ohella jäsenvaltiot voivat vaatia myös muiden ilmoitusten tekemistä tai asiakirjojen esittämistä kansallisten hallinnollisten määräysten nojalla. Esimerkiksi Itävallassa ja Belgiassa kabotaasiliikenteen harjoittamisen aloittamispäivä on ilmoitettava etukäteen viranomaisille. Tämä koskee myös kuljettajia, joiden kotipaikka on toisessa EU-jäsenvaltiossa ja jotka siten eivät tarvitse työlupaa.

Yhteisöluvan haltijan, joka toistuvasti rikkoo soveltuvia hallinnollisia määräyksiä, on tulevaisuudessa otettava huomioon, että sanktiona hänen oikeuttaan toimia kuljetuksen sisämarkkinoilla voidaan rajoittaa. Rajoitukset voivat tarkoittaa myös kieltoa harjoittaa kabotaasiliikennettä.