

# Kuljetusliitot KL eduskuntavaalitavoitteet 2027

## Toimiva ja turvallinen liikenne

**Tavoitteena** on väyläverkon kunnan selkeä parantaminen pitkän aikavälin suunnitelmalla, väylien jatkuvasta ylläpidosta huolehtiminen ja liikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehittäminen.

- Väylien korjausvelan kasvu on vähintään saatava pysähtymään.
- Väyläverkon kunnossapitoon, talvihoitoon sekä reaaliaikaisen informaatiojärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen on panostettava.
- Liikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistä tulee ohjata pitkäjänteisesti Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) mukaisesti.
- Riittävä rahoitus on varmistettava lisäämällä vuosittaista budjettirahoitusta n. 400 miljoonaa euroa vuodessa.

**VÄYLIEN KORJAUSVELKA** oli vuoden 2025 alussa noin 4 175 miljoonaa euroa. Korjausvelasta tieverkolle kohdistuu 2 562 miljoonaa (61,4 %), rataverkolle 1 583 miljoonaa (37,9 %) ja vesiväylille 29 miljoonaa euroa (0,7 %). Korjausvelalla tarkoitetaan huonokuntoisten eli korjaustarpeessa olevien valtion teiden, ratojen ja vesiväylien yhteenlaskettuja korjauskustannuksia. Korjausvelkalaskelmaa on päivitetty vuodesta 2016 alkaen vuosittain, ja korjausvelan trendi on ollut nouseva siitä lähtien. Kokonaisuudessaan korjausvelan ennustetaan kasvavan vuonna 2025 noin 3,4 prosentilla eli noin 140 miljoonalla eurolla, jolloin vuoden lopussa korjausvelkasumma olisi 4 315 miljoonaa euroa. Korjausvelan nouseva trendi siis jatkuu.

## Huoltovarmuudesta, kilpailukyvästä ja työntekijöistä huolehtiva valtio

**Tavoitteena** on huoltovarmuutta, kriisien kestävyttä ja Suomen kilpailukykyä ylläpitävä logistiikan ja liikenteen kokonaisuus, jossa turvataan henkilöstön asema ja työehdot.

### Rautateiden henkilöliikenteen kilpailutus

- Rautatiepalveluiden alueellinen kattavuus on säilytettävä.
- Henkilöstön asema on turvattava kilpailutuksessa.
- Ostoliikenteeseen ja Suomen Ostoliikennekalusto Oy:n tarvitsemiin investointeihin on osoitettava riittävä rahoitus.

**JULKISILLA VAROILLA RAHOITETTU** henkilöjuna liikenne on järjestettävä uudelleen vuonna 2031 EU-tavoitteiden saavuttamiseksi. Nykyiset palveluhankinnat päättyvät 2030. Kilpailutus toteutetaan 2026–2028. Valtio ostaa tällä hetkellä voimassa olevan suorahankintasopimuksen mukaan VR:ltä henkilöjuna liikennettä n. 35 miljoonalla eurolla vuosittain. Traficom in arvion mukaan ostoliikenne edellyttää v. 2031 tasossa 220–280 miljoonan euron rahoitusta.

### Merenkulun työvoimakustannustuen säilyminen

- Suomalaisen merenkulun kilpailukyky ja huoltovarmuus on säilytettävä EU:n suuntaviivojen mukaisella työvoimakustannustuella.
- Työvoimakustannustuen tulee jatkossakin koskea kaikkia Suomen lipun alla kulkevia aluksia.
- Taloudelliselta vaikutukseltaan työvoimakustannustuen tulee vastata nykyistä tasoa.

**MERILIIKENTEEN VALTIONTUET** ovat käytössä kaikissa EU-maissa, ja niiden avulla pyritään pitämään eurooppalainen merenkulku kilpailukykyisenä. Suomessa on käytössä työvoimakustannusten palautusjärjestelmä, joka tarkoittaa, että työnantajien maksamat eläke- ja muut maksut palautetaan työnantajille. Raha näkyy valtion budjetissa menona, koska palautus kulkee valtion kautta. Ruotsissa ja Tanskassa on käytössä nettopalkkamalli, jossa työnantaja ilmoittaa työnantajamaksut, mutta ei tilitä niitä valtiolle. Jos järjestelmä romutettaisiin, suomalaiset alukset liputettaisiin muiden valtioiden lippujen alle, mikä johtaisi suomalaisten merimiesten työttömyyteen ja huoltovarmuuden heikkenemiseen.

## Huoltovarmuudesta ja osaavasta henkilöstöstä huolehtiminen valtion omistusmuutostilanteissa

- Valtion omistajapolitiikkaa koskevissa päätöksissä on arvioitava pitkän ajan vaikutuksia pikavoittojen sijaan.
- Esimerkiksi VR Yhtymä Oyj, Finavia Oyj, Posti Group Oyj ja Arctia Oy hoitavat maassamme sellaista peruspalveluinfraa, että niiden pitäisi olla valtion omistamia yhtiöitä.
- Henkilöstön näkemykset on otettava huomioon ja työntekijöiden asema ja oikeudet on turvattava mahdollisissa muutostilanteissa.

**VALTIO-OMISTEISET YHTIÖT** ovat huoltovarmuuden kannalta tärkeitä. Kriisiaikana valtio voi ottaa haltuunsa omistamansa yhtiöt ja kaluston. Kuljetus- ja logistiikkayhtiöt ovat keskeisiä toimijoita myös kriisiaikana.

## Vastuulliset kuljetusketjut

**Tavoitteena** on ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti vastuulliset kuljetusketjut, jotka ulottuvat kuljetuksen lähtöpaikasta määränpäähän saakka.

### Kabotaasi- ja päästömääräysten valvonta

- Kabotaasiliikenteen ja päästömääräysten digitaalinen valvonta on otettava tehokkaaseen käyttöön.
- Kuljettajien palkkauksen ja työehtojen valvontaan on kehitettävä mekanismeja.
- Valvontaan on määritettävä riittävät resurssit ja rikkomuksille selkeät sanktiot.

**KABOTAASILIIKENNE TARKOITAA**, että toisen EU-/ETA-maan ajoneuvo saa viipyä Suomessa viikon ja ajaa kolme maan sisäistä kuljetusta, joissa on noudatettava suomalaisia työehtoja. Kabotaasimääräysten laiminlyönti aiheuttaa epäreilua kilpailua.

### Viennissä ja tuonnissa suosittava vastuullisia kuljetustoimijoita

- Mukavuuslippulaivoilla tapahtuvaan työntekijöiden riistoon on puuttettava lainsäädännöllä.
- Logistiikka- ja kuljetusketjujen vastuullisuus osaksi valtion yritystukien myöntämisperiaatteita.
- Tuotantoyritykset vastuuseen siitä, että sen käyttämät kuljetusyrietykset toimivat pelisääntöjen mukaan.

**MUKAVUUSLIPPULAIVA TARKOITAA**, että laivan omistava yritys on rekisteröinyt aluksen tiettyyn maahan alhaisempien verojen, maksujen tai sääntelyn vuoksi. Mukavuuslippulaivoilla poljetaan usein myös työntekijöiden oikeuksia. Suomen viennistä ja tuonnista 95 % kulkee meriteitse ja mukavuuslippulaivat liikennöivät säännöllisesti myös Suomessa.

# Työntekijät huomioiva sopimusyhteiskunta

**Tavoitteena** on sopimusyhteiskunta, joka perustuu työmarkkinaosapuolten kannalta tasapainoiseen ja siten myös palkansaajien aseman huomioivaan lainsäädäntöön. Tämä turvaa myös lakia ja sopimuksia noudattavien yritysten aseman.

## Työehtosopimusten yleissitovuuden uudelleenmäärittely

- Työehtosopimusten yleissitovuus tulee määritellä uudelleen toimialan edustavimman sopimuksen kautta.
- Yleissitovuuden määrittelyssä tulee ottaa huomioon työntekijöiden järjestäytymisaste, ei vain työnantajien järjestäytymistä.
- Yleissitovaksi pitäisi katsoa sopimus, jonka piirissä on eniten työntekijöitä ilman tarkkaa prosentuaalista alarajaa.

**YLEISSITOVUUS RATKAISTAAN** sen perusteella, kuinka suuri osa alan työnantajista ja työntekijöistä kuuluu kyseisen työehtosopimuksen solmineisiin työntekijä- tai työnantajaliittoihin. Erityisesti arvioidaan järjestäytyneissä yrityksissä työskentelevien palkansaajien määrää. Sopimuksesta tulee yleensä yleissitova, jos heidän osuutensa on vähintään noin puolet alan kaikista palkansaajista. Raja ei kuitenkaan ole tarkka vaan siihen vaikuttaa moni seikka. Sopimusten yleissitovuuden vahvistaa Työehtosopimuksen yleissitovuuden vahvistamislautakunta.

## Ammattiliittojen kanneoikeus

- Ammattiliittojen kollektiivinen kanneoikeus tulee mahdollistaa lainsäädännöllä, jotta liitto voi nostaa kanteen työntekijöiden puolesta.
- Ammattiliittojen kanneoikeus voi tehostaa viranomaisten työtä ja vähentää valvonnan tarvetta, koska liitot voisivat puuttua rikkomuksiin suoraan.
- Kanneoikeuden salliminen ammattiliitoille saattaa vähentää oikeuslaitoksen kuormaa ja siten tuottaa oikeudenkäyntimenojen säästöjä.

**NYKYTILANTEESSA** työntekijän on annettava valtakirja ennen kuin ammattiliitto voi viedä asian oikeuteen. Tämä pakottaa työntekijän näkyvään rooliin prosessissa, mikä voi tuntua riskialttiilta ja johtaa siihen, ettei epäkohtiin uskalleta puuttua. Oikeutta ei aina haeta, koska työntekijä pelkää seurauksia, ei tunne oikeuksiaan tai kokee prosessin liian raskaaksi.

# Työntekijän vahvempi asema ja oikeudet muuttuvassa maailmassa

**Tavoitteena** on paremmin työntekijän asemaa ja oikeuksia suojaava lainsäädäntö ja sen valvonta.

## Alustatyö ja työsuhteen tunnusmerkistön täsmentäminen

- Työsopimuslain mukaiset työsuhteen ja työntekijän määritelmät on selvennettävä alustatalouden työntekoa ja muuta näennäisyrittäjyyttä koskien.
- Lähtökohtaisesti tulee olettaa, että kyseessä on työsuhde, ellei työnantajan näyttövastuulla toisin näytetä toteen.
- Työsuojeluviranomaisten tehtävissä tulee vahvistaa velvollisuutta valvoa työsuhteen tunnusmerkkejä. Valvontatyöhön tulee osoittaa riittävästi resursseja ja työkaluja.

**KORKEIN HALLINTO-OIKEUS** on linjannut, että ruokalahetit ovat työntekijöitä, eivät itsenäisiä yrittäjiä. Silti toimintaa harjoitetaan edelleen tavalla, jossa alustatyönantajat kohtelevat alustatyöntekijöitä yrittäjinä.

## Vuokratyöntekijän työsuhteen ehdot

- Työsopimuslakia tulee täsmentää siten, että vuokratyöntekijöihin tulee soveltaa samantasoisia työsuhteen ehtoja kuin käyttäjäyrityksen omiin työntekijöihin sovelletaan.

**OSA YRITYKSISTÄ KATSOO** nykyisen työsopimuslain mahdollistavan soveltaa vuokratyöntekijöihin heikompia työsuhteen ehtoja kuin käyttäjäyrityksen omiin työntekijöihin sovelletaan. Vuokratyödirektiivi ja EUT:n ratkaisukäytäntö edellyttävät, että vuokratyöntekijöihin sovelletaan samantasoisia työsuhteen ehtoja kuin käyttäjäyrityksen omiin työntekijöihin sovelletaan.

## Alipalkkauksen kriminalisointi

- Rikoslakiin tulee lisätä alipalkkauksen kriminalisoiva säännös.
- Palkkarikosten valvontavastuu tulee säätää aluehallintoviranomaisille.
- Työsuojelutarkastajille tulee antaa oikeus määrätä hallinnollisia seuraamusmaksuja.

**PALKKOJEN MAKSAMATTA** jättäminen tai alittaminen on merkittävä harmaan talouden muoto, johon puuttuminen vaatii nykyistä tiukempia keinoja. Valtiolta jää veroja saamatta niiden osalta, joille maksetaan liian pientä palkkaa. Nykyisin epärehellisesti toimivien työnantajien seuraukset ovat vähäisiä. Alipalkkaa maksaneelle työnantajalle ei koidu mitään sanktioita palkkavarkaudesta, vaan lopputuloksena on korkeintaan, että työnantaja joutuu maksamaan ne palkat, jotka olisi pitänyt maksaa alunperinkin. Epärehellinen toiminta vääristää elinkeinotoiminnan kilpailua.

Kuljetusliitot KL ry:n jäsenliittoja ovat **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry**, **Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU ry**, **Rautatiealan unioni RAU ry** ja **Suomen Merimies-Unioni SMU ry**. Järjestön perustehtävänä on tukea jäsenliittojen itsenäisesti harjoittamaa edunvalvonta- ja sopimustoimintaa, vahvistaa liittojen keskinäistä yhteistyötä sekä edistää liittojen yhteisiä tavoitteita. Kantavana voimana on, että vahva ja yhtenäinen KL pystyy paremmin taistelemaan heikomman puolella.

**Kuljetus-  
liitot  
KL**

