



**TEAM HUB!**

*Delivering sustainability  
to the e-commerce  
supply chain*

# LOPPURAPORTTI

Toukokuu 2024



**Co-funded by  
the European Union**

The TeamHub! Project is Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the Directorate-General for Employment, Social Affairs, and Inclusion. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them.

*LAATIJAT: Barbara De Micheli (FGB), Sofia Gualandi (FGB/Ferraran yliopisto), Michele Faioli (FGB/UCSC), Chiara Mancini (FILT-CGIL), Michele De Rose (FILT-CGIL), Jens Cassiers and Tom Peeters (ABVV-BTB), Martin Hayford and Sabina Trankmann (Tarton yliopisto), Sanna Saksela-Bergholm (Jyväskylän yliopisto), Odile Chagny (IRES), Dimitri A. Sotiropoulos and Alexia Mitsikostas (ELIAMEP), Barbara Surdykowska (IPA), Marc Caballero (NOTUS), Pablo Sanz (NOTUS/Zaragozan yliopisto), Thomas Haipeter (FGB/Duisburg-Essenin yliopisto).*

**Käsikirjoitus valmistunut:** Toukokuu 2024

#### **Hankekumppanit:**

FILT-CGIL – Italian Federation of Transport Workers / Italian kuljetusalan työntekijöiden liitto <http://www.filtcgil.it/>

FGB – Giacomo Brodolini Foundation / Giacomo Brodolinin säätiö [www.fondazionebrodolini.it](http://www.fondazionebrodolini.it)

ABVV-BTB – Belgian Transport Federation / Belgian kuljetusalan liitto <https://www.btb-abvv.be/en/>

ELIAMEP – Hellenic Foundation for European and Foreign Policy / Helleenien Eurooppa- ja ulkopoliittikan säätiö <https://www.eliamep.gr/en/>

JYU – Jyväskylän yliopisto <https://www.jyu.fi/en>

IRES – Institut de recherches économiques et sociales / Taloudellisen ja sosiaalisen tutkimuksen instituutti <http://www.ires.fr>

IPA – Instytut Spraw Publicznych / Julkisten asiain instituutti <https://www.isp.org.pl/en>

UTARTU – Tarton yliopisto <https://ut.ee/en>

NOTUS – Applied Social Research / Soveltava sosiaalinen tutkimus <https://notus-asr.org/en/home/>

**Lisätietoja Team Hub -hankkeesta löytyy osoitteessa:** <https://team-hub-project.eu/>

# Sisällysluettelo

<b>Johdanto</b>	<b>3</b>
<b>Metodologia</b>	<b>5</b>
<b>Team Hub -hankkeen tulokset ja päätelmät</b>	<b>6</b>
Taloudelliset näkökohdat	6
Sosiaaliset näkökohdat	8
Ympäristönäkökohdat	10
<b>Team Hub -hankkeen toimintapoliittiset suositukset</b>	<b>11</b>
Taloudelliset näkökohdat	11
Sosiaaliset näkökohdat	14
Ympäristönäkökohdat	20
<b>Viitteet</b>	<b>24</b>

# Johdanto

Team Hub! on Euroopan komission työllisyyden, sosiaaliasioiden ja osallisuuden pääosaston tukema kaksivuotinen hanke, joka saa rahoitusta ehdotuspyynnöstä SOCPL-2021- IND-REL ja jonka tavoitteena on parantaa työmarkkinasuhteiden alan asiantuntemusta. Yhteensä 24 kuukautta (elokuu 2022 - heinäkuu 2024) kestävässä Team Hub! -hankkeessa yhdistyvät asiakirjatutkimus ja empiirinen tutkimus sekä vastavuoroinen oppiminen ja verkostoitumistoiminta. Tavoitteena on analysoida sähköisen kaupankäynnin toimitusketjun ominaispiirteitä ja haasteita eräissä valituissa maissa eli Belgiassa, Espanjassa, Italiassa, Kreikassa, Puolassa, Ranskassa, Suomessa, Saksassa ja Virossa.

Hankkeessa on mukana Euroopan laajuinen yhteenliittymä, johon kuuluu korkeakouluja, tutkimuslaitoksia ja ammattiliittoja yhdeksästä EU:n jäsenvaltiosta: Italian Federation of Transport Workers / Italian kuljetusalan työntekijöiden liitto (FILT-CGIL), Fondazione Giacomo Brodolini / Giacomo Brodolinin säätiö (FGB), Belgian Transport Federation / Belgian kuljetusalan liitto (ABVV-BTB), Hellenic Foundation for European and Foreign Policy / Helleenien Eurooppa- ja ulkopoliittikan säätiö (ELIAMEP), Jyväskylän yliopisto (JYU), Tarton yliopisto (UTARTU), NOTUS – Applied Social Research, Institute of Public Affairs Foundation / Soveltava sosiaalitutkimus, Julkisten asioiden instituutin säätiö (IPA/ISP), Institute for Economic and Social Research / Taloudellisen ja sosiaalisen tutkimuksen instituutti (IRES)<sup>1</sup>. Yhteenliittymä käsitteli yhdessä sähköisen kaupankäynnin toimitusketjujen ja erityisesti varastointi- ja jakelutoimintojen monimutkaisuutta ja haasteita tekemällä aineisto- ja kenttätutkimusta, järjestämällä koulutusta, verkostoitumalla sekä laatimalla toimintapoliittisia suosituksia. Team Hub! -hankkeen tavoitteena on analysoida COVID-19-pandemiaa seuranneen sähköisen kaupankäynnin noususuhdanteen vaikutuksia ja antaa ammattiliitoille tarvittavia tietoja ja taitoja, jotta nämä voivat edistää toimitusketjun liiketoimintamallien ja työn organisoimisen uudistamista kestäväällä tavalla niin, että huomioon otetaan myös digitaalisen vallankumouksen ja ympäristön kestävyystavoitteet.

Hankkeen ensimmäinen vaihe (**tutkimus**) koostui alustavasta kirjallisuuskatsauksesta, jonka tarkoituksena oli laatia maatason tausta-analyysi sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alan tilanteesta eri maissa. Tavoitteena oli yksilöidä ja arvioida tietoja sähköisen kaupankäynnin toimitusketjujen keskeisistä suuntauksista ja piirteistä kansallisella tasolla keskittyen erityisesti tärkeimpiin markkinatoimijoihin ja vallitseviin liiketoimintamalleihin, työ- ja elinkeinoelämän olosuhteisiin, työmarkkinaosapuolten toimintaan sekä toimitusketjujen maantieteelliseen sijaintiin kyseisissä maissa. Tutkimuksen tuloksena julkaistiin yhdeksän maakohtaista raporttia, joissa esitetään maakohtainen analyysi sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alan kansallisesta tilanteesta<sup>2</sup>. Maakohtaisia analyysejä arvioimalla ja vertailemalla saatiin yleiskuva Euroopan tason tilanteesta. Taustaraportissa<sup>3</sup> kuvataan sähköisen kaupankäynnin toimitusketjun keskeisiä suuntauksia ja tämänhetkistä dynamiikkaa, hahmotellaan kysymykset, joihin ammattiliittojen olisi kiinnitettävä erityistä huomiota kansallisella ja EU:n tasolla, sekä yksilöidään keskeiset maantieteelliset alueet, joilla suurimmat sähköisen kaupankäynnin yritykset varastoivat ja toimittavat tavaroita.

Toinen vaihe (**fokus**) koostui empiirisestä, laadullisesta tutkimuksesta, jonka tarkoituksena oli tuottaa usei-

1 Kattava luettelo hankkeen kumppaneista löytyy täältä: <https://team-hub-project.eu/partners/>

2 Team Hub -hankkeen maakohtaiset raportit löytyvät täältä: <https://team-hub-project.eu/resources/>

3 Team Hub -hankkeen taustaraportti löytyy täältä: [https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/07/TEAMHUB-back-ground\\_report.pdf](https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/07/TEAMHUB-back-ground_report.pdf)

ta kansallisia tapaustutkimuksia, joissa analysoitiin sähköisen kaupankäynnin yritysten käytäntöjä, niiden toimitusketjun työntekijöiden työoloja ja ammattiliittojen käytäntöjä. Hankekumppaneiden toteuttamat 27 tapaustutkimusta, eli kolme tapausta kustakin maasta, koottiin englanninkieliseen tapaustutkimusraporttiin<sup>4</sup>, joka käännettiin<sup>5</sup> kunkin maan kielelle.

Kolmas vaihe (**osallistaminen**) koostui sekä verkostoitumisesta että keskinäisestä oppimisesta. Logistiikkatyöntekijöille ja kansallisissa edustajakokouksissa mukana oleville työntekijöiden edustajille suunnatun sähköisen kaupankäynnin kyselytutkimuksen<sup>6</sup> avulla kerättiin tietoja työ- ja elinoloista, joista keskusteltiin kansainvälisissä vastavuoroisen oppimisen työpajoissa, joissa analysoitiin myös hankkeen aikaisempien vaiheiden välituloksia. Verkostoitumistoimien päätteeksi järjestettiin kaksi kansainvälistä TeamHub-päivää<sup>7</sup>, joihin osallistui hankekumppaneita, työmarkkinaosapuolia, yritysten edustajia ja työntekijöitä.

Neljännessä vaiheessa (**yhteenveto**) hankkeen aikaisempien toimien ja vaiheiden tulokset koottiin tähän loppuraporttiin, jota täydennettiin toimintapoliittisilla suosituksilla kansallisille ja EU-tason poliittisille päättäjille ja ammattiliitoille työolojen sekä taloudellisen, sosiaalisen ja ekologisen kestävyuden parantamiseksi sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alalla.

Viestintä- ja levitysstrategiaan (**jakaminen**) kuului hankkeen tulosten edistäminen erityisen verkkosivuston, sosiaalisen median, julkaisujen ja lehtiartikkelien kautta sekä loppukonferenssissa, johon osallistui laaja joukko kansallisia ja EU-tason poliittisia päättäjiä, sidosryhmiä, alan toimijoita ja tutkijoita.

---

4 Tapaustutkimusraportti löytyy täältä: <https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2024/01/case-study-report.pdf>

5 Käännetyt tapaustutkimusraportit löytyvät täältä: <https://team-hub-project.eu/resources/>

6 <https://team-hub-project.eu/2023/05/10/the-survey-for-e-commerce-and-logistics-workers-is-online/>

7 Ensimmäinen TeamHub-päivä järjestettiin Varsovassa <https://team-hub-project.eu/2023/10/26/international-works-hop-and-teamhub-day-in-warsaw/> ja toinen TeamHub-päivä Roomassa <https://team-hub-project.eu/2023/11/09/second-teamhub-day-in-rome/>

# Metodologia

Loppuraportti on Team Hub -hankkeen viimeinen tuotos, jossa on tarkoitus tehdä yhteenveto hankkeen aikaisempien toimien päätelmistä ja havainnoista sekä antaa toimintapoliittisia suosituksia kansallisille ja EU-tason poliittisille päättäjille ja ammattiliitoille. Hankkeen toimia ohjasivat hankkeen alussa määritellyt tutkimuskysymykset. Tässä raportissa esitetyt päätelmät ja suositukset perustuvat hankkeen aikana näistä kysymyksistä saatuihin uusiin todisteisiin.

Tutkimuskysymykset on lueteltu alla:

- a. *Mitkä ovat sähköisen kaupankäynnin toimitusketjun liiketoimintamallit ja työolot? Miten ne vaikuttavat työllisyyteen ja työoloihin eri maissa ja maantieteellisissä klustereissa ja miten ne muuttuvat lähitulevaisuudessa? Miten eri mallit suoriutuvat sosiaalisen kestävyuden näkökulmasta?*
- b. *Miten sähköisen kaupankäynnin yleistyminen vaikuttaa globaaliin arvoketjuun? Miten vahvimmat toimijat vaikuttavat markkinoiden toimintaan ja lisäarvon jakautumiseen? Pystyvätkö ammattiliitot valvomaan näitä suuntauksia ja niiden suoria ja epäsuoria vaikutuksia työntekijöihin?*
- c. *Miten sähköisen kaupankäynnin yleistyminen ja siitä seuraava viimeisen kilometrin logistiikan ja jake-lukeskusten kehittyminen vaikuttavat paikallisen alueen kehitykseen ja ympäristön kestävyteen?*
- d. *Mitkä ovat sähköisen kaupankäynnin alan työntekijöiden huolenaiheet ja toiveet työ- ja elinolojensa parantamiseen liittyen?*
- e. *Mitkä yksilölliset ja kollektiiviset oikeudet ovat strategisia sähköisen kaupankäynnin alan työntekijöiden työ- ja elinolojen parantamiseksi?*
- f. *Mitä toimia ammattiliitot toteuttavat eri kanavien kautta ja eri toimijoiden kanssa työntekijöiden toiveiden täyttämiseksi ja mitkä ovat toiminnan saavutukset ja rajoitukset?*
- g. *Millaisia poliittisia toimenpiteitä ammattiliitot, työmarkkinaosapuolet tai poliittiset päättäjät voisivat asteittain ottaa käyttöön sähköisen kaupankäynnin alan työntekijöiden työ- ja elinoloja koskevien tarpeiden ja toiveiden täyttämiseksi?*

Päätelmät perustuvat taustaraportin tuloksiin, kansallisiin tapaustutkimuksiin ja niiden vertailuun, Varso- vassa järjestetyn ensimmäisen TeamHub-päivän ja Roomassa järjestetyn toisen TeamHub-päivän aikana käytyihin keskusteluihin ja väittelyihin sekä alan työntekijöille tehtyyn kyselyyn, josta ammattiliitot tiedotti- vat niin verkossa kuin kansallisissa kokouksissaan, sekä hankekumppaneiden vastavuoroisen oppimisen työpajoissa tekemiin tehtäviin ja käymiin keskusteluihin.

Kaikkien näiden tietojen pohjalta suunniteltiin hankkeen kolmas vastavuoroisen oppimisen työpaja, jossa hankekumppanit keskustelivat hankkeen tuloksista johdettavissa olevista ja niihin suoraan liittyvistä asian- mukaisista toimintapoliittisista suosituksista, jotka esitetään kansallisille ja EU-tason poliittisille päättäjille ja ammattiliitoille. Tähän loppuraporttiin kootut toimintapoliittiset suositukset ovat siis kaikki tarpeet kar- toittavan osallistavan prosessin tulos. Seuraavassa ehdotetut suositukset on muotoiltu niin, että niissä vi- itataan selkeästi hankkeessa käsiteltyihin ongelmiin ja tavoitteisiin sekä korostetaan yhteyksiä hankkeessa aikaisemmin kehitettyihin toimiin ja kussakin tapaustutkimuksessa esille tulleisiin kysymyksiin.

# Team Hub -hankkeen tulokset ja päätelmät

Tähän lukuun on koottu Team Hub -hankkeessa aikaisemmin kehitettyjen toimien tärkeimmät tulokset, jotta sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alaan vaikuttavia keskeisiä kysymyksiä voidaan tarkastella niin taloudellisesta, sosiaalisesta kuin ympäristön näkökulmasta.

Yhteenveto toimii pohjana toimintapoliittisille suosituksille kaikille sidosryhmille, jotka ovat kiinnostuneita edistämään alan kestävyuden vahvistamista, erityisesti poliittisille päättäjille, viranomaisille ja ammattilaisille niin kansallisella kuin EU:n tasolla. Tässä luvussa esitettyjen tärkeimpien havaintojen pohjalta laadittiin raportin seuraavassa luvussa esitetyt toimintapoliittiset suositukset.

## Taloudelliset näkökohdat

Team Hub -hankkeen eri vaiheissa ja toimissa tarkasteltiin sähköisen kaupankäynnin alalla vallitsevaa liiketoimintamallia. Suurin osa vähittäiskaupan yrityksistä on integroinut tai integroimassa sähköistä kaupankäyntiä osaksi liiketoimintaansa. Yritysten ja kuluttajien välisen kaupan siirtyminen verkkoon muuttaa tuotantoprosesseja, organisaatioita ja työvoiman hallintaa niin vähittäiskaupassa kuin logistiikan alalla. Sähköinen kaupankäynti perustuu monivaiheiseen toimitusketjuprosessiin, jossa menestyksekkääksi liiketoiminta- ja organisaatiomalliksi on osoittautunut ”kaikkikanavainen” malli, johon sisältyy yrityksen ja kuluttajan välisten online- ja offline-kosketuspisteiden synerginen hallinta kuluttajakokemuksen optimoimiseksi. Suurten sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alan yritysten palvelut ovat yleensä monimutkaisia, ja niihin sisältyy muun muassa varastonhallintaa, toimitusketjun integroitua hallintaa, tietojen analysointia, strategian kehittämistä ja toimitusten organisointia. Tällaista toimitusketjun hallintaa kutsutaan myös toimitusketjun ”vertikalisoitumiseksi”. Liiketoimintariskien pienentämiseksi valtaosa sähköisen kaupankäynnin yrityksistä turvautuu alihankintaketjuihin, erityisesti viimeisen kilometrin toimituksissa, mikä tarkoittaa jakelupalvelun ulkoistamista alihankkijoina toimiville jakeluyrityksille. Tämä on yleisin esimerkki taloudellisesta riippuvuudesta, jossa kuljettajat palkataan epävarmoihin työsuhteisiin tai näennäisesti itsenäisinä ammatinharjoittajina.

Yritysten digitalisaatio- ja automaatiokapasiteetti ovat avainasemassa sähköisen kaupankäynnin alalla (niin sanottu ”digitaalinen taylorismi”). Yritysten ja kuluttajien välistä sähköistä kaupankäyntiä hallitsevat suuret ja pitkälle digitalisoituneet yritykset, mikä hyödyttää niitä maita, joissa nämä yritykset toimivat, niiden kustannuksella, joiden teollisuusympäristö koostuu pääasiassa pk-yrityksistä, joiden digitalisaatioaste ja valmiudet integroida digiteknologiaa ja -taitoja ovat heikot. Kuten edellä mainittiin, alan yritykset hallinnoivat monenlaisia palveluja ja toimintoja. Ne ovat niin sanottuja ”digitaalisia huolitsijoita”, joiden markkinapaikka- ja ohjelmistoyritystoiminnot on integroitu tehokkaasti toimitusketjun kumppanien kanssa. On kuitenkin huomattava, että itse sähköiselle kaupankäynnille on ominaista alhainen kannattavuus. Pelkäämään sähköistä kaupankäyntiä harjoittavat yritykset voivat lähinnä vain hankkia tietoja asiakkaiden profiilintia varten. Näin ollen liiketoimintamallin elinkelpoisuus riippuu ennen kaikkea yrityksen kyvystä saavuttaa uusia markkinaosuuksia sähköisen myynnin määrän kasvattamiseksi. Tämä selittää, miksi sähköinen kaupankäynti ja logistiikka liittyvät erottamattomasti toisiinsa. Toimitusketjun tehokkuus on ratkaisevan tärkeää, jolloin logistiikka saa lisäarvoa ja siitä tulee keskeinen voimavara, koska sillä on strateginen rooli kuluttajien tarpeiden ja odotusten tyydyttämisessä nopeasti.

Tästä seuraa mittakaavaetujen vaikutus kustannuksiin ja hintoihin. Liiketoimintamallin elinkelpoisuus riippuu yritysten kyvystä voittaa kuluttajien luottamus ja saavuttaa uusia markkinaosuuksia sähköisen myynnin määrän kasvattamiseksi. Tämä johtaa markkinoiden voimakkaaseen keskittymiseen, mikä kasvat-  
taa kuilua sähköisen kaupankäynnin alalla toimivien suurten ja pienten yritysten välillä, sillä jälkimmäiset ovat suurissa jäljessä taloudellisten resurssien, digitalisaation, ammattitaitoisen henkilöstön ja varastotilan näkökulmasta.

Hankkeen klusterin 1 (liiketoimintamalli ja työn organisointi) kansalliset tapaustutkimukset, jotka on koottu tapaustutkimusraporttiin, vahvistivat edellä kuvatut suuntaukset. Maailman johtavaa verkkokauppayhtiötä Amazonia, joka soveltaa edellä kuvattua toimivaa liiketoimintamallia, analysoitiin Italiassa, Ranskassa ja Saksassa. Vaikka yritys valvoo koko toimitusketjun toimintoja, työvoiman kannalta ongelmallisemmaksi osoittautuivat logistiikkatoiminnot (tuotteiden varastoinnissa, keruussa ja pakkauksessa käytetyt varastot), joissa työntekijät ovat usein palkattuja työntekijöitä mutta joissa on paljon myös tilapäistä ja kausiluonteista työvoimaa, huonot työolot, toistuvasti työtapaturmia ja suuri vaihtuvuus. Viimeisen kilometrin toimitukset on sen sijaan täysin ulkoistettu ”jakelukumppaneille” eli Amazonista taloudellisesti riippuvaisille pienille alihankkijoina toimiville kuljetusliikkeille, joissa on havaittu huonoja työoloja ja laajaa näennäistä itsenäistä ammatinharjoittamista. Erityisen huono käytäntö tässä yhteydessä löydettiin Ranskasta, jossa jakelualalla käytetään laajasti ”vakioalihakintasuostusta”, joka suojelee johtavia yrityksiä ottamalla huomioon kaikki mahdollisesti työsuhteeseen viittaavat elementit (välttämällä näin suhteen tulkitsemisen työsuhteeksi). Tämä merkitsee sitä, että alihankkijoilla ei ole käytännössä lainkaan henkilöstön edustusta eikä kuljettajia koskevista työehtosopimuksista voida neuvotella.

Digitalisaatio auttaa Amazonia parantamaan suorituskykyä ja tehokkuutta sekä kasvattamaan markkinaosuutta. Varastojen standardointi mahdollistaa työvoiman ja pitkälle kehitetyn digitalisaation tuella tehtävän toistuvan (fyysisesti vaativan) työn tiukan jaon. Varastojen automatisointia kehitetään Amazon Roboticsilla. Tämän potentiaalinen vaikutus työllisyyteen voi olla erittäin suuri, vaikka tällä hetkellä tilanne onkin hallinnassa. Työntekijöiden digitaalinen valvonta on sitä vastoin laajaa ja pitkälle kehittyneitä. Digitaalisten laitteiden, kulkulupien ja skannereiden avulla seurataan työprosessia, taukoja, keskusteluja, WC-käyntejä ja suorituskykyä varastoitujen, poimittujen tai pakattujen tavaroiden määrän perusteella. Myös kuljettajia valvotaan Amazonin kehittämällä teknisellä järjestelmällä. Hankkeessa tutkittiin myös erästä EU:ssa toimipaikkaansa pitävää sähköisen kaupankäynnin toimijaa: Allegro (Puolassa toimiva verkkokauppayritys). Yritystä voidaan verrata liiketoiminta- ja toimintamallin osalta Amazoniin, sillä se pyrkii toimitusketjun vertikaalisen integraation kautta hallinnoimaan koko myynti- ja toimitusprosessia ja sen jakelujärjestelmä perustuu laajaan pakettilokeroverkoston.

Tapaustutkimuksissa havaittiin myös vaihtoehtoisia sähköisen kaupankäynnin liiketoimintamalleja, kuten muun muassa belgialainen Coolblue ja espanjalainen Mercadona. Näissä tapauksissa koko toimitusketju on suoraan integroitu, ja se käsittää verkkokaupan, kivijalkamyymälöitä ja sisäisen jakelupalvelun. Alihankintaketjun kautta tapahtuvaa ulkoistamista ei juurikaan tapahdu, joten lähes kaikilla työntekijöillä, myös kuljettajilla, on työsuhteisen työntekijän asema ja valtaosa työsuhteista on vakituisia ja taloudellisesti tyydyttäviä. Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua kuvailtiin näissä yrityksissä aktiiviseksi ja yhteistyöhön perustuvaksi, toisin kuin Amazonilla, ja kaikki työntekijät kuuluvat saman työehtosopimuksen piiriin, mikä mahdollistaa syrjinnän välttämisen.



## Sosiaaliset näkökohdat

Hankkeen toimet, työntekijöiden ja ammattiliittojen kanssa käydyt keskustelut sekä useimmat kansalliset tapaustutkimukset osoittivat, että sähköisen kaupankäynnin alan työllisyyskehitys on ollut myönteistä. Verkkokauppa kasvoi nopeasti COVID-19-pandemian aikana ja on tällä hetkellä vakiintunut. Alalla on kausihuippuihin liittyvää voimakasta rakenteellista vaihtelua, mikä merkitsee sitä, että rakenteellisesti epävarmoja työsuhteita esiintyy toimitusketjun kaikilla tasoilla.

Team Hub -hankkeen aikana tehty tutkimus ja runsas aiempi tutkimuskirjallisuus osoittavat, että sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alalla työolot ovat yleensä huonot. Kuljetustoiminnan ja erityisesti viimeisen kilometrin jakelutoiminnan osalta on raportoitu työolojen rakenteellisesta epävarmuudesta, joka liittyy laajalle levinneisiin ulkoistamis- ja alihankintaprosesseihin. Lisäksi tietyt riskit, kuten näennäinen itsenäinen ammatinharjoittaminen, suuri työpaine, pidemmät työvuorot, työtahdin nopeutuminen sekä ammattiyhdistysoikeuksien ja työehtosopimusneuvottelujen kattavuuden puute, ovat lisääntyneet. Varastotoimintojen osalta työolojen epävarmuus liittyy siihen, että alalla käytetään kausihuippujen vuoksi laajasti määräaikaista työsopimuksia, varallaolo- ja osa-aikatyösopimuksia sekä vuokratyötä. Työn laatua puolestaan heikentävät pääasiassa työajan vaikea ennakoitavuus, ylitöiden yleisyys, yötyö sekä raskaisiin taakkoihin ja toistuviin liikkeisiin liittyvät fyysiset rajoitteet. Palkkakehityksen osalta voidaan todeta, että epävarmojen työsuhteiden vuoksi palkat ovat alhaisia koko toimitusketjussa. Työsuhteiden epävarmuus lisää myös muita riskejä, jotka liittyvät taitojen ja koulutuksen puutteeseen, työympäristön heikkoon tuntemukseen, puutteellisiin henkilönsuojaimiin, työsuojeluvalvonnan puuttumiseen sekä työtaturmien ja fyysisten ammattitautien korkeaan määrään. Kuljettajien työskentelyä vaikeuttaa kiivaan työtahdin, tuottavuuteen keskittymisen ja työpaikan erityispiirteiden lisäksi myös wc-, virkistys- ja lepotilojen puuttuminen. Teknologinen kehitys ja tuotantoprosessien digitalisointi lisäävät työllisyyteen liittyviä riskejä. Palkkaukseen, työtahtiin ja työsuojeluun vaikuttavia päätöksiä tehdään algoritmien avulla, ja työntekijöiden työtä valvotaan seurantateknologioiden ja digitaalisten välineiden avulla, mikä vaikuttaa työntekijöiden yksityisyyteen ja tietosuojaan. Lisäksi varastojen automatisointi ja robottien käyttö jakelukeskuksissa voi laskea työllisyystasoa.

Työehtosopimusten ja ammattiyhdistysoikeuksien osalta tilanne vaihtelee sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alalla merkittävästi eri maissa. Yleisesti ottaen kuitenkin työehtosopimusneuvotteluihin suhtaudutaan vihamielisesti, käytännöt ovat neuvotteluja estäviä eikä ammattiliittoja tunnusteta neuvottelusapuoliksi. Kansalliset ammattiliitot näyttävät olevan yleisesti ottaen tietoisia edellä kuvatuista sähköisen kaupankäyntiin liittyvistä kehityssuuntauksista, mutta niiden vaikutusvalta ja reagointikyky sekä kyky tarjota ratkaisuja vaihtelevat suuresti maittain. Henkilöstön edustuksen järjestäminen työpaikoilla koetaan yleisesti ottaen vaikeaksi. Ammattiliittojen vahva edustus alan työntekijöiden keskuudessa on harvinaisia tai sitä ei ole lainkaan<sup>8</sup>. Tämä johtuu alan työmarkkinoiden suuresta pirstaloitumisesta (varastotyöntekijöiden kohdalla tämä liittyy työn pirstaloitumiseen ja kausiluonteisuudesta johtuvaan epävarmuuteen, jakelukuljettajien kohdalla alihankintasuhteisiin, itsenäiseen ammatinharjoittamiseen, fyysisen työpaikan puuttumiseen ja työn suureen liikkuvuuteen) sekä siirtotyöläisten suuresta osuudesta. Siirtotyön roolia alalla olisi korostettava, sillä siirtotyöläisten työpanos on merkittävä useissa maissa. Siirtotyöläiset tarjoavat huomattavaa työvoimaa työpaikkoihin, joissa on epävarmat työsuhteet, mutta tehden samalla haasteelliseksi ammattiliittojen pyrkimyksiä organisoida kyseisiä työntekijöitä, johtuen muun muassa kielellisistä ja kulttuurisista haasteista. Toinen pirstaloitumisen osatekijä liittyy sopimuskehitykseen ja ammattiliittojen toimivaltuuksiin eri maissa. Ammattiliitot saattavat maasta riippuen olla joko logistiikka- ja kuljetusalan tai vähittäiskauppa- ja jakelualan liittoja, mikä vaikeuttaa maiden välistä vertailua. Lisäksi, vaikka alalla olisikin neuvoteltu työehtosopimus, kuljettajat jäävät usein sen soveltamisalan ulkopuolelle, koska jakelutoiminta

<sup>8</sup> Puola ja Viro ilmoittivat, ettei ammattiliitoilla ole lainkaan vaikutusvaltaa ja että niiden on vaikea päästä logistiikkayrityksiin ja vaikuttaa työntekijöiden järjestäytymiseen.

on pitkälti ulkoistettu. Näin on muun muassa Espanjassa, Saksassa, Ranskassa, Suomessa ja Puolassa. Ainoan myönteisen poikkeuksen tapaustutkimusten valossa tarjosi Italia. Edellä mainitut ovat tärkeimmät syyt, jotka ammattiliittojen mukaan vaikeuttavat työntekijöiden tavoittamista ja järjestämistä. Tapaustutkimusten mukaan myös ammattiliittojen vaatimuksilla, lakoilla ja strategisilla oikeustoimilla on ollut toistaiseksi vain vähän vaikutusta. Joitakin myönteisiäkin poikkeuksia on, joista kerromme tapaustutkimusraportissamme. Työehtosopimusneuvottelujen edellytysten parantamiseksi ammattiliittojen ja yritysten välille on luotava poliittisten päättäjien tuella työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua, luottamusta, vastavuoroista tunnustamista ja ymmärrystä.

Tapaustutkimusraportissa esitellään myös joitakin mainitsemisen arvoisia hyviä käytäntöjä ammattiliittojen toiminnasta. Ruohonjuuritason kampanjoilla ja vetoimuksilla on osoittautunut olevan tärkeä symbolinen tehtävä. Ne toimivat hyödyllisinä välineinä alan työntekijöiden järjestäytymisessä useissa maissa, erityisesti Saksassa ja Puolassa. Strategiset kanteet ovat osoittautuneet menestyksekkäiksi useissa maissa. Niiden avulla on onnistuttu osoittamaan, että kyseessä on näennäinen itsenäinen ammatinharjoittaminen (Espanja) ja työriidan laitton estäminen (Puola) sekä saatu korvauksia sairauspoissaoloista, työtapaturmista ja COVID-19-pandemian aikana alaan kohdistetuista toimista (Ranska). Lakkoyritykset puolestaan ovat onnistuneet vain silloin, kun kyse on ollut yleislakosta, johon on saatu mukaan useiden varastojen työntekijöitä ja jakelukuljettajia (Italia). Paikalliset lakot, joissa eri varastojen voimia ei ole yhdistetty ja jotka eivät ole kattaneet koko toimitusketjua, ovat sen sijaan osoittautuneet tehottomaksi keinoksi saada neuvottelupöytäan sähköisen kaupankäynnin yrityksiä (Ranska, Saksa, Espanja). Kyky mobilisoida työntekijöitä perustuu työpaikoilla tapahtuvaan ay-toimintaan ja aktivismiin. Ammattiliittojen toiminta ja juurruttaminen työpaikoilla on osoittautunut kuitenkin hyvin haastavaksi edellä korostettujen työvoiman pirstoutumiseen liittyvien tekijöiden vuoksi. Henkilöstön edustuksen keinot ja ammattiliittojen fyysinen läsnäolo työpaikoilla, kuten ammattiliittojen edustajat työpaikkatasolla (Italia), ammattiliittojen projektisihteerit (Saksa) ja työntekijöitä edustavat yritysneuvostot (Belgia, Espanja, Saksa), sekä demokraattiset välineet, kuten ammattiliittojen edustajakokoukset ja äänestykset, ovat osoittautuneet hyödyllisiksi siellä, missä ne kuuluvat jo ammattiliittojen perinteisiin toimintatapoihin (Belgiassa, Espanjassa, Italiassa, Saksassa ja Suomessa). Asianmukainen koordinointi kansallisella tasolla on kuitenkin keskeinen tavoite, jota on edelleen vaikea saavuttaa (toistaiseksi se onnistuu vain Italiassa). Lisäksi toimet kattavat harvoin myös jakelukuljettajat (Espanja, Puola, Ranska, Saksa, Suomi, poikkeuksena Italia). Edellä mainittu näkyy siinä, että ammattiliitoilla on vaikeuksia saada työnantajapuolel osallistumaan työehtosopimusneuvotteluihin sekä saada heidän tunnustustaan. Toistaiseksi työehtosopimusneuvottelut ovat epäonnistuneet Puolassa, Ranskassa ja Saksassa. Myönteisen poikkeuksen muodostavat Italia ja Espanja. Italiassa Amazonin kanssa on allekirjoitettu pöytäkirja yhteisestä työmarkkinasuhtejärjestelmästä ja neuvottelujen aloittamisesta kansallisella tasolla, lisäksi Amazonin toimitusketjuun kuuluu jakeluyritykset kattava paikallisen tason työehtosopimus. Espanjassa on saatu neuvoteltua paikallisen tason työehtosopimus, jota sovellettiin Madridissa sijaitsevaan Amazonin varastoon, sekä on osallistuttu neuvotteluihin sukupuolten tasa-arvoa koskevista suunnitelmista ja pöytäkirjasta seksuaalisen ja sukupuoleen perustuvan häirinnän ehkäisemiseksi. Valitettavasti Virossa ei ole minkäänlaista ay-toimintaa sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alalla. Kreikassa sen sijaan sähköisen kaupankäynnin ala on vahvasti sidoksissa satamalogistiikka-alaan, joka kärsii ammattiliittojen hajanaisuudesta ja historiallisen voimakkaasta politisoitumisen perinnöstä, minkä vuoksi ammattiliitoilla ei ole valtaa vaikuttaa kiinalaisten sijoittajien politiikkaan.

## Ympäristönäkökohdat

Hankkeen tutkimustoimet ja TeamHub-päivien aikana käydyt keskustelut sidosryhmien kanssa osoittivat, että sähköisen kaupankäynnin yleistyminen erityisesti COVID-19-pandemian aikana muutti kulutustottumuksia, mikä on vaikuttanut alueen maantieteeseen ja julkisten tilojen hallintaan.

1970-luvulla syntyneellä kulutuksen supermarkettimallilla ja siihen liittyvällä massakulutuksen aikakaudella on ollut kielteinen vaikutus, mikä on vähentänyt ostoksia paikallisissa yrityksissä. Viime vuosikymmenellä sähköisen kaupankäynnin synty on vaikuttanut tuotantoprosessien ja -tilojen uudelleensuunnitteluun logistiikkavarastojen määrän lisääntyessä. Erityisesti kaupunkien reuna-alueilla (teollisuus- ja tuotantoalueilla) sijaitsevien jakelukeskusten (eli toimitusprosessin viimeistä vaihetta palvelevien keskisuurten varastojen) määrä on lisääntynyt, jotta voidaan taata nopeat toimitukset koteihin.

Toisin kuin vähittäiskaupan ja supermarkettien tilat logistiikkakeskukset ovat sääntelemättömiä, mikä on johtanut hallitsemattomaan maankäyttöön. Logistiikkakeskustoimintamalliin on syntyessä sääntelytyhjiö. Uusien varastojen perustamisesta päätetään usein paikallishallinnon ja yritysten, toisin sanoen suurten sähköisen kaupankäynnin ja logistiikka-alan toimijoiden, välisissä neuvotteluissa, joissa osapuolten neuvotteluasema on epätasa-arvoinen. Logistiikkavarastojen leviäminen ilman kaupunkisuunnittelua ja sähköisen kaupan alan sääntelyä merkitsee sitä, että ilmiötä ei hallita kestävästi esimerkiksi kehittämällä räätälöityjä menettelyjä, maankäyttösuunnitelmia, julkisia urakoita ja oikeudenmukaisia verojärjestelmiä, joilla suojeltaisiin aluetta, varmistettaisiin yhdenmukainen kaupunkisuunnittelu ja saataisiin sähköisen kaupankäynnin toimijat omalta osaltaan osallistumaan alueen kasvun edistämiseen.

Sähköiseen kaupankäyntiin liittyvien viimeisen kilometrin toimitusvirtojen vaikutuksesta kaupunkiliikenne ja liikenneturvallisuusriskit ovat voimakkaasti lisääntyneet, koska jakelutoiminta tapahtuu lähes yksinomaan jakeluautoilla. Maantiekuljetusten lisääntyminen yleisesti sekä varastosta toiseen että jakelukeskuksista kuluttajille (koteihin tai pakettilokeroihin) nostaa merkittävästi saastuttavia päästöjä. Tällä hetkellä näyttää siltä, että kuluttajien toive saada toimitus nopeasti on tärkeämpää kuin tietoisuus alan ympäristövaikutuksista ja halukkuus tehdä tietoisia ja kestäviä päätöksiä. Toinen kasvava ilmiö on pakettilokeroverkosto, joka voisi toimia vaihtoehtona kotiinkuljetuksille. Verkoston leviäminen kaupunkien keskustoissa näyttäisi itse asiassa vähentävän kaupunkien liikennerruuhkia. Lähitulevaisuudessa ammattiliittojen on kiireesti laajennettava toimintaansa kattamaan työolojen vaalimisen lisäksi myös laajemmin sähköisen kaupankäynnin alalla esiin nousevat ympäristökysymykset. EU-tason ympäristö- ja päästöttömyystavoitteet sekä viime kuukausina raportoidut korkeammat polttoainekustannukset ovat jo osaltaan vauhdittaneet joidenkin yritysten siirtymistä käyttämään hybridi- tai sähköajoneuvoja.

# Team Hub -hankkeen toimintapoliittiset suositukset

Hankkeen aikaisemmissa vaiheissa tehtyjen ehdotusten pohjalta laadittiin poliittisille päättäjille ja ammattiliitoille suunnattuja suosituksia. Niiden tavoitteena on edistää kestävien liiketoimintamallien ja työmarkkinasuhteiden kehittämistä sähköisen kaupankäynnin toimitusketjuissa ja näin parantaa alan sosiaalista ja ekologista vastuullisuutta.

## Taloudelliset näkökohdat

### 1. Aihe: Alihankintakäytännöt

#### 1.1 Suositus: "Alihankintaketjujen rajoittaminen"

**Kohdeyleisö:** Poliittiset päättäjät (EU-taso ja kansallinen taso)

#### Perustelut:

Kuten taustaraportissa ja tapaustutkimusraportissa todetaan, alihankintaketjut ovat laajalle levinnyt ilmiö sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alalla. Ne vaikeuttavat ulkoistettujen työntekijöiden työolojen parantamista ja vapauttavat yhtiön vastuusta taata hyvät työolot ja maksaa korvauksia, mikäli työntekijöiden oikeuksia loukataan.

#### Kuvaus:

Yritysten "ydintoimintojen" eli ensisijaisten toimintojen ja ydinliiketoiminnan alihankinta pitäisi kieltää lainsäädännöllä.

Lainsäädännöllä olisi myös rajoitettava alihankintatasojen käyttöä asettamalla enimmäismääräksi yksi alataso ja kieltämällä alihankinta silloin, kun se koskee vain työvoimaa.

Niissä maissa, joissa tästä ei ole jo säädetty lainsäädännöllä tai työehtosopimuksilla, olisi luotava lakisääteinen (koko sopimus- ja alihankintaketjun) kattava siviilioikeudellinen yhteisvastuujärjestelmä, jolla varmistetaan kaikkien tahojen (tilaaja, urakoitsijat ja alihankkijat) vastuu rikkomuksista. Järjestelmän olisi katettava työllisyys- ja sosiaalikeskeytykset, kuten palkkaus, sosiaaliturvamaksut, verotus, työterveys ja -turvallisuus sekä työehtosopimusneuvotteluoikeudet. Se pitäisi ulottaa koskemaan myös toiminnan haitallisia ympäristövaikutuksia. Näin alihankintaketjuun kuuluvat yritykset voitaisiin saattaa vastuuseen tekemistään työllisyys- ja ympäristörikkomuksista ja korvauksia voitaisiin vaatia suoraan johtavalta urakointiyritykseltä.

## 1.2 Suositus: ”Yhdenvertaisen kohtelun varmistaminen alihankintaketjuissa”

**Kohdeyleisö:** Poliittiset päättäjät (kansallinen taso)

### Perustelut:

Kuten taustaraportissa ja tapaustutkimusraportissa todetaan, toimintojen ulkoistaminen ja alihankintakäytäntö aiheuttavat epätasa-arvoista kohtelua yhtiön omien työntekijöiden ja alihankintayritysten työntekijöiden välillä. Sama koskee vuokratyöntekijöitä, jotka on palkattu vuokratyövoimaa välittävien yritysten kautta tai jotka työskentelevät näennäisesti itsenäisinä ammatinharjoittajina, sillä heihin muun muassa sovelletaan työehtosopimuksia, joiden taloudelliset ja lakisääteiset takeet ovat heikommat. Jos työntekijöiden kohtelu olisi täysin yhdenvertaista, alihankinnasta ja ulkoistamisesta ei syntyisi yrityksille etua alhaisempien työvoima- sekä työterveys- ja turvallisuuskustannusten muodossa. Kansallinen lainsäädäntö auttaisi varmistamaan paremmat työolot ja työmarkkinasuhteet, sillä se parantaisi myös työehtosopimusten laatua.

Hyvä käytäntö Italiasta: Kuljetusalan työntekijöiden ammattiliitto FILT-CGIL on sisällyttänyt alan kansalliseen työehtosopimukseen säännön (TES 42 pykälä), joka velvoittaa kyseistä työehtosopimusta soveltavan yrityksen alihankintaketjuun kuuluvia yrityksiä soveltamaan samaa työehtosopimusta omiin työntekijöihinsä. Toimenpide on osoittautunut menestykkääksi, sillä se on johtanut muiden myönteisten vaikutusten lisäksi myös monien työntekijöiden palkkaamiseen suoraan sisäiseksi työntekijöiksi.

### Kuvaus:

Jäsenvaltioissa olisi säädettävä lainsäädäntöä, jolla taataan koko sopimus- ja alihankintaketjun työntekijöiden taloudellinen ja lakisääteinen yhdenvertainen kohtelu. Lainsäädäntöön pitäisi sisältyä muun muassa velvoite soveltaa edustukseltaan kaikkein kattavimpien ammattiliittojen allekirjoittamaa alakohtaista kansallista työehtosopimusta kaikkiin urakointi- ja alihankintaketjuun kuuluviin yrityksiin. Tämä tekisi toimintojen ja palvelujen ulkoistamisesta yrityksille vähemmän kannattavaa.

## 1.3 Suositus: ” Yritysten huolellisuusvelvoitteiden käyttöönotto koskien kestävää kehitystä”

**Kohdeyleisö:** Poliittiset päättäjät (EU-taso ja kansallinen taso)

### Perustelut:

Kuten taustaraportissa ja tapaustutkimusraportissa todetaan, alihankinta ja muut ulkoistamiskäytännöt johtavat siihen, että yhtiö ei ole vastuussa ulkoistettujen työntekijöiden työoloista, minkä seurauksena alihankintayritysten toimintaa ei valvota eikä seurata.

Euroopan unionin poliittiset päättäjät ovat etsineet tähän ratkaisua hyväksymällä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin<sup>9</sup> yritysten huolellisuusvelvoitteista koskien kestävää kehitystä. Direktiiviin sisältyy yritysten velvoite estää, lieventää ja korjata ihmisoikeuksiin, sosiaalisiin oikeuksiin ja ympäristöön kohdistuvia haittavaikutuksia, jotka johtuvat niiden omasta, niiden tytäryhtiöiden tai niiden arvoketjuun kuuluvien liikekumppaneiden toiminnasta.

<sup>9</sup> Euroopan parlamentti äänesti ja hyväksyi direktiivin 24.4.2024.

## Kuvaus:

Kun tuleva EU-direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, jäsenvaltioiden olisi säädettävä yrityksille pakolliseksi koko urakointi- ja alihankintaketjun sekä toimintaketjun kattavaa kestävästä yritystoimintaa koskeva huolellisuusvelvoitetarkastus. Tarkastuksen olisi oltava osa yritysten sisäistä riskinhallintajärjestelmää, ja yritykset raportoisivat huolellisuusvelvoiteprosessin tuloksista julkisesti vuotuisessa selvityksessä. Edustukseltaan laajimpien ammattiliittojen osallistuminen tähän prosessiin olisi taattava.

## 1.4 Suositus: ”Strategisten huolellisuusvelvoitteita koskevien kanteiden hyödyntäminen”

**Kohdeyleisö:** Ammattiliitot (kansallinen taso)

### Perustelut:

Kuten tapaustutkimusraportissa todetaan, ammattiliittojen strategiset kanteet ovat osoittautuneet tehokkaiksi useissa maissa, joissa paikallisen tason järjestäytyminen ja lakot eivät ole onnistuneet. Esimerkiksi Ranskassa, jossa valvontavelvollisuutta koskeva laki on jo voimassa (27.3.2017 annettu laki nro 2017-399), strategiset kanteet ovat osoittautuneet tehokkaiksi silloin, kun ne ovat olleet ammattiliittojen ja alakohtaisten kansalaisjärjestöjen yhdessä nostamia.

Hyvä käytäntö Ranskasta: Ammattiliitot ja lakiasiantuntija-aktivistit tekevät yhteistyötä strategisten kanteiden mahdollisuuksien lisäämiseksi Ranskassa. Tätä lähestymistapaa edistää Ranskassa *Intérêt à agir* -yhdistys<sup>10</sup>. Ranskassa on potentiaalisesti enemmänkin mahdollisuuksia kanteiden nostamiseen. Joulukuussa 2023 annettiin tuomio<sup>11</sup> La Posteaa vastaan. Ammattiliitto SUD PTT oli haastanut postilaitoksen oikeuteen vuonna 2020 sillä perusteella, että tämän valvontasuunnitelma ei ollut lainsäädännön mukainen. Tuomiossa La Poste määrättiin täydentämään huolellisuusvelvoitesuunnitelmaansa sisällyttämällä siihen riskikartta sekä luettelo alihankkijoista ja toimittajista.

## Kuvaus:

Kansallisten ammattiliittojen olisi nostettava strategisia kanteita (kansallisella tasolla jo voimassa olevia tai pian voimaan tulevia) huolellisuusvelvoitteita noudattamattomia alihankintaketjujen yrityksiä vastaan sekä siviilioikeuskanteita vastuuriikkomuksista sekä työelämään, sosiaalisiin oloihin ja ympäristöön liittyvistä väärinkäytöksistä (kansallisella tasolla voimassa olevan tai pian voimaan tulevan lainsäädännön puitteissa). Ammattiliittojen olisi kehitettävä kollektiivisia toimia ja strategisia kanteita yhteistyössä alakohtaisten kansalaisjärjestöjen kanssa.

<sup>10</sup> <https://www.interetaagir.org/>

<sup>11</sup> Tribunal judiciaire de Paris, <https://web.lexisnexis.fr/LexisActu/laposte.pdf>

## 1.5 Suositus: "Parempaa täytäntöönpanoa"

**Kohdeyleisö:** Kansalliset viranomaiset, Euroopan työviranomainen

### Perustelut:

Kuten tapaustutkimusraportissa ja taustaraportissa todetaan, kansallisten työsuojelutarkastajien käyttämät seuranta-, valvonta- ja täytäntöönpanomekanismit ovat edelleen heikkoja logistiikka- ja jakelualalla, ts. niitä on vahvistettava.

### Kuvaus:

Koko toimitusketjun seuranta- ja valvontaa olisi tehostettava lisäämällä tarkastustoimintaa.

Kansallisia työsuojeluviranomaisia on vahvistettava niin henkilöstömäärän kuin ammattitaidon osalta niin, että siinä huomioidaan, miten sähköisen kaupankäynnin toimitusketjut on tänä päivänä organisoitu. Työsuojelutarkastusten tiheys olisi määriteltävä varastointi- ja jakelualan erityistarpeiden mukaan.

Kaikilla työpaikoilla olisi tarkistettava, että EU:n ja kansallisen tason lainsäädäntöä sekä alakohtaisia työehtosopimuksia sovelletaan tehokkaasti. Tähän olisi kiinnitettävä huomiota erityisesti pienissä yrityksissä, joissa ei ole paikallisia työehtosopimuksia.

Työsuojelutarkastajien on varmistettava, että seuraamukset pannaan täytäntöön tehokkaasti myös rajatylittävissä tilanteissa ELAn tuella ja valvonnassa.

## Sosiaaliset näkökohdat

### 2. Aihe: Työterveys ja -turvallisuus

#### 2.1 Suositus: "Työterveys- ja turvallisuuskoulutusta kaikille työntekijöille työsopimuksesta riippumatta"

**Kohdeyleisö:** Poliittiset päättäjät (kansallinen taso ja EU-taso)

### Perustelut:

Logistiikka-alalla on havaittu selkeitä eroja työntekijöiden ja ulkoistettujen työntekijöiden koulutuksessa, minkä vuoksi työtapaturmien ja ammattitautien määrä on suurempi jälkimmäisessä ryhmässä.

### Kuvaus:

Tarvitaan lainsäädäntöä, jonka nojalla kaikille työntekijöille olisi työsopimustyyppistä tai koulutustasosta riippumatta järjestettävä pakollinen työterveys- ja turvallisuuskoulutus ennen työpaikalle saapumista. Työterveys- ja turvallisuuskoulutusveloitteen noudattamista olisi seurattava tehostamalla työsuojelutarkastuksia ja valvontaa. Koulutuksen on perustuttava kunkin yrityksen työterveys- ja turvallisuusriskiarvioon, ja sitä on oltava tarjolla enemmän siellä, missä riskit ovat suuremmat. Yhdenvertaiset koulutus- ja uudelleenkouluttautumismahdollisuudet olisi ulotettava koskemaan kaikkia sähköisen kaupankäynnin sopimus-

ja alihankintaketjuun kuuluvia työntekijöitä. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä riskeihin, jotka liittyvät varastointi- ja jakelutoiminnan työtahtiin ja fyysisiin rajoitteisiin.

## 2.2 Suositus: "Neuvottelut algoritmien käytöstä kuljettajien valvonnassa"

**Kohdeyleisö:** Paikalliset poliittiset päättäjät ja ammattiliitot

### Perustelut:

Algoritmien käyttö työn organisoinnissa ja kuljettajien käyttämät laitteet johtavat joissakin tapauksissa työn ylikuormitukseen, koska toimitettavien pakettien määrä on liian suuri ja toimitukseen kuluva aika (ylimääräinen ajo) ei lasketa työajaksi.

Hyvä käytäntö: Italiassa on allekirjoitettu kokeellinen alueellinen sopimus (Emilia Romagna), jolla on vahvistettu pysyvä työmäärän seurantataulukko, jossa huomioidaan erityistilanteet tai -reitit. Ammattijärjestöt voivat vaikuttaa algoritmisen hallinnan konkreettisiin vaikutuksiin, sillä ne voivat raportoida havaituista ongelmista yrityksille ja työnantajajärjestöille, joiden on puolestaan annettava tietoa raportoiduista ongelmista sekä tarjottava välineitä niiden ratkaisemiseksi. Sopimus pohjautuu CGIL:n, CILS UIL:n (ammattiliitot), Amazonin ja Assodeliveryn (kuljettajien työnantajaliitto) allekirjoittamaan kansalliseen työehtosopimukseen, jolla luotiin Amazonin toimitusketjuun työmarkkinaosapuolten vuoropuhelujärjestelmä (ks. lisätietoja tapaustutkimusraportista).

### Kuvaus:

Paikallisten poliittisten päättäjien olisi neuvoteltava työmarkkinaosapuolten kanssa yleisten työehtosopimusten ja työntekijöiden taloudellisten ja lakisääteisten työehtojen lisäksi myös työolojen seurannasta sekä työntekijöiden työsuojelun paremmasta järjestämisestä. Näistä asioista voisi olla asianmukaista neuvotella paikallistasolla, jotta yritykset, ammattiliitot ja paikalliset hallintoviranomaiset voivat ottaa huomioon myös jakelureitit ja niiden seurannan. Näin myös työntekijät (kuljettajat) ja työntekijöiden edustajat voisivat tuoda kokemustensa pohjalta paremmin esiin ongelmia, joita liittyy työtaakkaan, työtahtiin ja algoritmisen hallintajärjestelmän antamiin ohjeisiin.

## 3. Aihe: Algoritmisen hallinta

### 3.1 Suositus: "Automaattista päätöksentekoa koskevat strategiset kanteet"

**Kohdeyleisö:** Kansalliset ammattiliitot

### Perustelut:

Kuten tapaustutkimusraportissa sekä Varsovassa ja Roomassa järjestetyillä TeamHub-päivillä korostettiin, työtahti, työn kuormitus ja aikataulut ovat erityisen intensiivisiä ja stressaavia varastotyöntekijöiden ja viimeisen kilometrin jakelukuljettajien kohdalla. Tämä johtuu usein tekoälypohjaisista tai automatisoiduista järjestelmistä, jotka tekevät päätöksiä työntekijöiden ja kuljettajien puolesta. Olisi toivottavaa, että lopullinen päätös tehtäisiin ihmisen valvonnassa ja/tai että työntekijöillä olisi tarvittaessa yhteys ihmiseen, jos ja kun he haluavat keskustella tekoälyn perustuvista tai automaattisista päätöksistä ja mahdollisesti vastustaa niitä.



## Kuvaus:

Yleisen tietosuojasetuksen (EU-asetus 2016/679) 22 artiklan pohjalta nostettavat strategiset kanteet olisi mahdollistettava, jotta voidaan valvoa jakelukuljettajien oikeutta olla joutumatta sellaisten päätösten kohteeksi, jotka perustuvat yksinomaan automaattiseen käsittelyyn. Näin taattaisiin oikeus vaatia rekisterinpitäjältä (yritykseltä) luonnollisen henkilön suorittamaa käsittelyä, ilmaista työntekijöiden näkökulma ja riitauttaa automatisoidut päätökset.

## 3.2 Suositus: "Valvomattoman automatisoidun päätöksenteon kieltäminen sähköisessä kaupankäynnissä"

**Kohdeyleisö:** Kansalliset poliittiset päättäjät

### Perustelut:

Kuten taustaraportissa ja tapaustutkimusraportissa todetaan, automatisoitua päätöksentekoa käytetään yhä enemmän varastojen varastointi- ja pakkaustoiminnoissa sekä kuljetuksissa ja viimeisen kilometrin toimituksissa. On hyvin dokumentoitu, miten algoritmien työntekijöille asettama työtahti, kuormat ja reitit ovat johtaneet syrjintään ja lisänneet työperäistä stressiä sekä työterveys- ja -turvallisuusriskejä.

Maaliskuun 2024 alussa EU:n jäsenvaltiot hyväksyivät kompromissitekstin, jonka tavoitteena oli päästä sopimukseen ehdotuksesta EU:n direktiiviksi digitaalisten alustojen kautta työskentelevien henkilöiden työolojen parantamisesta. Euroopan parlamentti hyväksyi tekstin 24.4.2024. Uusilla EU-säännöillä varmistetaan, että alustatyötä tekevää henkilöä ei voida irtisanoa tai hylätä algoritmiin perustuvan tai automaattisen päätöksen perusteella. Digitaalisten alustojen on varmistettava ihmisen suorittama valvonta ja tarkistettava sellaiset merkittävät päätökset, jotka vaikuttavat suoraan alustatyötä tekeviin henkilöihin (luonnoksen 10 ja 11 artikla).

## Kuvaus:

Varasto- ja jakelukuljettajille, joiden kohdalla sähköisen kaupankäynnin yritykset käyttävät algoritmista hallintaa, on taattava oikeus automaattisten seuranta- ja päätöksentekojärjestelmien avoimuuteen sekä siihen, että järjestelmiä seurataan ja päätökset tarkistetaan ihmisen toimesta. Tämä olisi varmistettava kansallisella lainsäädännöllä. Vaikka sähköisen kaupankäynnin alalla tehtävä työ ei ole (välttämättä) aina alustapohjaista, nämä kaksi alaa ovat keskenään samankaltaisia siitä näkökulmasta, että työn organisoinnissa käytetään algoritmeja, jotka yrityksen tavoitteisiin perustuvien asetusten perusteella päättävät "itsenäisesti" kuljettajille ja/tai varastotyöntekijöille annettavista ohjeista. Kun otetaan huomioon alojen päätöksentekoprosessien samankaltaisuus, tulevan direktiivin periaatteet voitaisiin ulottaa koskemaan myös sähköisen kaupankäynnin yrityksiä siinä vaiheessa, kun direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Teknologia ei ole neutraalia, ja se sisältää vääristymiä, jotka saattavat johtaa muun muassa rotuun ja sukupuoleen perustuvaan suoraan ja epäsuoraan syrjintään työpaikoilla. Tällaiset algoritmien vääristymät on poistettava.

## 4 Aihe: Vähemmistöt ja syrjintä

### 4.1 Suositus: "Siirtotyöläisten järjestäytymisen edistäminen"

**Kohdeyleisö:** Paikalliset ammattiliitot ja työntekijöiden edustajat työpaikoilla

**Perustelut:**

Kuten taustaraportissa ja tapaustutkimusraportissa todetaan, EU-maista ja kolmansista maista tulevien siirtotyöläisten suuri määrä logistiikka- ja jakelualalla aiheuttaa ammattiliittojen edustustyölle haasteita, koska näiden työntekijäyhteisöjen tavoittamista ja organisointia vaikeuttavat muun muassa kielelliset ja kulttuuriset erot.

**Kuvaus:**

Paikallis- ja yritystason ammattiliittojen olisi pyrittävä tunnistamaan, järjestämään, valmentamaan ja voimaannuttamaan alalla työskenteleviä eri siirtolaisyhteisöjen työntekijöitä, jotta nämä voisivat toimia välittäjinä samasta yhteisöstä tuleville kollegoilleen. Tavoitteena on parantaa työntekijöiden itsemääräämisoikeutta ja luoda vuoropuhelua ammattiliittojen kanssa, jotta nämä työntekijät voisivat järjestäytyä ja parantaa kollektiivista edustustaan mahdollisesti liittymällä ammattiliittoon.

Perinteisemmän ay-toiminnan lisäksi kansallisten ammattiliittojen olisi kehitettävä kohdennettuja aloitteita, kuten esimerkiksi eri etnisiin ryhmiin kuuluville työntekijöille suunnattuja neuvontapalveluja logistiikkakeskuksissa. Neuvontapalvelut auttaisivat esimerkiksi asunnon hankinnassa hankkimista ja julkista liikennettä koskevista kysymyksistä. Näin edistettäisiin siirtotyöläisten osallisuutta logistiikkakeskusten lähialueiden yhteisöissä.

## 5. Aihe: Ammattiliittojen rooli ja toiminta

### 5.1 Suositus: "Poliittisen tuen lisääminen alakohtaisille työehtosopimusneuvotteluille"

**Kohdeyleisö:** Poliittiset päättäjät ja paikallisviranomaiset (kansallinen taso ja EU-taso)

**Perustelut:**

Kuten taustaraportissa ja tapaustutkimusraportissa todetaan, sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan ala on osoittautunut ay-toiminnan ja työehtosopimusneuvottelujen näkökulmasta haastavaksi. Alalla toimivat yritykset eivät aina tunnusta ammattiliittoa neuvottelukumppanikseen, minkä lisäksi on havaittu, että ongelman ratkaisemiseen tähtäävää poliittista tukea ei ole. Tässä vaikeassa tilanteessa Italiassa on syntynyt hyvä käytäntö asian noustua poliittiseen tietoisuuteen ammattiliittojen järjestämien suurten työmarkkinatoimien aikana. Tuolloin Italian työministeri totesi, että kansallisen työehtosopimuksen aikaansaaminen on tärkeää, ja aloitti neuvottelut, joilla edellä mainittuun tavoitteeseen pyritään.

**Kuvaus:**

Poliittisten päättäjien ja julkisviranomaisten kannustusta ja tukea sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alan yritysten ja ammattiliittojen vastavuoroiselle tunnustamiselle neuvotteluosapuolina olisi vahvistettava, jotta neuvotteluprosesseja voitaisiin nopeuttaa ja jotta saataisiin nopeasti aikaan työehtosopimukset

alan työolojen sääntelemiseksi ja parantamiseksi.

## 5.2 Suositus: ”Viimeisen kilometrin jakelukuljettajia koskevien ammattiliittojen strategioiden vahvistaminen”

**Kohdeyleisö:** Kansalliset ammattiliitot

### Perustelut:

Kuten tapaustutkimusraportissa todetaan, ay-toimintaan ja edustukseen liittyviä haasteita ilmeni erityisesti viimeisen kilometrin jakelutoiminnassa, jossa kuljettajat ovat pitkälti alihankkijoita ja jossa fyysisen työpaikan puuttuminen ja työn suuri liikkuvuus estävät työntekijöitä kokoontumasta, kehittämästä luokkatietoisuutta ja keskustelemasta yhteisistä huolenaiheista, jotka liittyvät sopimus- ja työoloihin.

### Kuvaus:

Kansallisten ammattiliittojen on vahvistettava sähköisen kaupankäynnin toimitusketjun heikoimpia lenkkejä koskevia järjestäytymis-, mobilisaatio- ja työehtosopimusneuvottelustrategioitaan. Niiden olisi keskityttävä entistä enemmän viimeisen kilometrin jakelutoimintoihin kehittämällä niitä koskevia erityisiä ja räätälöityjä strategioita. Tähän mennessä on keskitytty enemmän henkilöstön edustuksen edistämiseen varastointitoiminnoissa (varastoissa).

## 5.3 Suositus: ”Ammattiliittojen järjestäytymiseen liittyvien haasteiden ja jäsenvaltioiden välisten erojen käsittely”

**Kohdeyleisö:** EU-tason ammattiliitot (esim.: EAY, ETF)

### Perustelut:

Kuten tapaustutkimusraportissa todetaan, kansallisten ammattiliittojen ammattiyhdistysvalmiuksissa on suuria eroja sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alalla. Joissakin tutkimuksen maissa ammattiliitot ovat pystyneet toimimaan sekä alakohtaisella kansallisella neuvottelutasolla että paikallisen edustuksen tasolla, toisissa maissa taas ay-toimintaa on vain satunnaisilla työpaikoilla. Muutamissa maissa ay-toimintaa ei ole lainkaan.

### Kuvaus:

Euroopan ammatillinen yhteisjärjestön ja alakohtaisten ammattijärjestöjen olisi ”painostettava” enemmän kansallisia jäsenliittoja pohtimaan, miksi nämä eivät ole onnistuneet paremmin organisoimaan logistiikka- ja jakelualan työntekijöitä. Paikallisia ammattiliittoja olisi valmennettava ja koulutettava niin, että järjestäytymisvalmiuksia voitaisiin parantaa erityisesti niissä maissa, joissa ammattiliitot ovat heikompia. Yksi mahdollisuus olisi esimerkiksi edistää vertaisoppimista ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa tehokkaammiksi osoittautuneiden kansallisten ammattiliittojen kanssa. ETF:n olisi kehitettävä seurantaväline, jolla voidaan vuosittain tarkistaa, jos parannusta on tapahtunut etenkin maissa, joissa ammattiliitoilla ei ole minkäänlaista toimintaa viimeisen kilometrin logistiikka-alalla.

## 5.4 Suositus: ”Alhaalta ylöspäin suuntautuva lähestymistapa järjestäytymiseen”

**Kohdeyleisö:** Kansalliset ja paikalliset ammattiliitot

### Perustelut:

Kuten tapaustutkimusraportissa todetaan, joillakin kansallisilla ammattiliitoilla on haasteita järjestää ay-toimintaa ja neuvotella työehtosopimuksista sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alalla, koska työpaikat ovat hajanaisia ja suuret yritykset eivät tunnusta niitä neuvotteluosapuolikseen. Työpaikoilta ja paikallistasolta on kuitenkin saatu myös hyviä kokemuksia ammattiyhdistystoiminnasta ja henkilöstön edustuksen järjestämisestä. Toimivaksi on osoittautunut ammattiliittojen perinteinen toiminta, kuten kokoukset työpaikoilla ja ammattiyhdistyskampanjat.

### Kuvaus:

Sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan ala ei ole vielä kovinkaan järjestäytynyt, ja käytettävissä olevat resurssit ovat vähäiset. Ammattiyhdistysstrategiassa olisi keskityttävä ammattiliittojen vaikutusvallan ja edustuksen rakentamiseen työpaikoilla sen sijaan, että toimitaan ainoastaan alakohtaisella tasolla. Näin voidaan saada aikaan myönteisen palautteen kierre, jota voidaan pyrkiä toistamaan laajemmassa mittakaavassa.

Ammattiliittojen viestintästrategiaa olisi uudistettava niin, että parannetaan työntekijöiden tavoittamiseen tähtävää tiedottamista ja että ammattiliiton jäsenyyden ja sitoutumisen hyödyt saadaan paremmin näkyviin työpaikoilla. Tämä on erityisen tärkeää niissä maissa, joissa ay-toiminta on heikkoa ja joissa yksittäiset työntekijät eivät suurella todennäköisyydellä kuulu ammattiliittoon. Näissä maissa pelkkä näkyvyyden lisääminen työntekijöiden keskuudessa voisi saada aikaan jonkinlaista vetovoimaa, koska tietoisuus ay-toiminnasta on alalla vähäistä ja siksi asenteet ovat pikemminkin passiivisia kuin kielteisiä. Perinteinen tiedotustoiminta, kuten ansaittu tai maksettu medianäkyvyys, ja uudet mediakanavat, kuten sosiaalinen media tai kohdennetut verkkomainokset, voisivat toimia kipinäinä näissä maissa. Erityisesti uudet mediat voisivat auttaa saavuttamaan hajanaista yleisöä. Työntekijät eivät useinkaan työskentele yhdessä ja samassa paikassa tai edes yhdelle työnantajalle. Joissain tapauksissa ammattiliittojen perustoiminta voisi olla tehokasta, mutta usein ammattiliitoilla ei ole asianmukaisia resursseja järjestäytyä edes ”paikan päällä”.

## 5.5 Suositus: ”Ylhäältä alaspäin suuntautuva lähestymistapa lakkoihin”

**Kohdeyleisö:** Kansalliset ammattiliitot

### Perustelut:

Kuten tapaustutkimusraportissa todetaan, vain yleislakot ovat osoittautuneet tehokkaiksi. Tämä kuitenkin osoittaa, että erittäin pirstaloituneella sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alallakin on mahdollista vaikuttaa ja parantaa yleisiä työoloja. Toimivat lakot ovat kattaneet koko toimitusketjun varastoista kuljetus- ja jakelutoimintaan (esimerkiksi Italiassa maaliskuussa 2021, jolloin valtakunnalliseen lakkoon osallistuivat kaikki suuret jakelukeskukset, kaikki keskisuuret ja pienet varastot ja koko toimitusketju koko maassa). Koordinoimattomilla lakoilla tai yksittäisissä varastoissa toteutetuilla lakoilla ei sen sijaan ole ollut juurikaan vaikutusta neuvottelujen etenemiseen (esim. Ranska, Saksa).

## Kuvaus:

Sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alan työmarkkinatoimien ja lakkojen olisi koskettava koko toimitus- ja alihankintaketjua eikä vain yksittäisiä toimipaikkoja ja varastoja, ja niiden olisi katettava sekä varastointi- että jakelutoiminta.

## Ympäristönäkökohdat

### 6. Aihe: Viherpesun torjunta sähköisessä kaupankäynnissä

#### 6.1 Suositus: "Yritysten muiden kuin taloudellisten tietojen raportointivelvoitteiden vahvistaminen"

**Kohdeyleisö:** EU-tason poliittiset päättäjät

#### Perustelut:

Kuten taustaraportissa, tapaustutkimusraportissa ja Varsovassa järjestetyn TeamHub-päivän aikana korostettiin, sähköisen kaupankäynnin ja logistiikan alan yritykset ovat alkaneet ymmärtää ympäristöpolitiikan merkityksen, erityisesti EU:n vihreän kehityksen ohjelman myötä. Yritysten esittämät ja raportoimat ympäristötoimet ovat kuitenkin usein tosiasiasa tehottomia, eikä niillä saada laskettua yrityksen toiminnasta syntyviä saastuttavia päästöjä tai vähennettyä ympäristöön ja ilmastonmuutokseen kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia.

#### Kuvaus:

Yritysten muiden kuin taloudellisten tietojen raportointivelvoitteisiin olisi sisällytettävä sähköisen kaupankäynnin ympäristö- ja ilmasto vaikutusten osalta niin yrityksen suorat kuin epäsuorat vaikutukset eli myös alihankkijoiden aiheuttamat ympäristövaikutukset. Lisäksi yritysten olisi raportoitava alihankintaketjussa käyttöön otetuista ennaltaehkäisy- ja lieventämismenettelyistä. Sähköisen kaupankäynnin yritysten ympäristövaikutuksia ja -menettelyjä koskevien tietojen olisi oltava helposti käyttäjien ja kuluttajien saatavilla ja tarkastettavissa.

Silloin kun "vihreät" politiikat ehkä vaikuttavatkin tehokkaasti ympäristökysymyksiin, vaikutukset saadaan usein aikaan työntekijöiden kustannuksella esimerkiksi tehokkuutta lisäämällä. Tämä johtaa kyllä päästöjen vähenemiseen ja logistiikkakeskusten toiminnan tehostumiseen mutta samalla myös työntekijöiden tai alihankkijoiden irtisanomiseen. Muita kuin taloudellisia tietoja koskevassa raportoinnissa olisi näin ollen käsiteltävä myös tällaisia työntekijöihin kohdistuvia vaikutuksia.

## 6.2 Suositus: ”Ympäristö- ja työllisyysmittari yrityksiin ja hallintoelimiin”

**Kohdeyleisö:** Kansalliset ja paikalliset ammattiliitot

### Perustelut:

Kuten tapaustutkimusraportissa sekä Varsovan ja Rooman TeamHub-päivillä korostettiin, kansalliset ammattiliitot ovat alkaneet ymmärtää, että ympäristönsuojelunäkökulma on tärkeää sisällyttää vaateisiin ja neuvotteluihin, koska ympäristökysymykset liittyvät läheisesti teollisuuspolitiikkaan ja työsuojeluun. Työllisyyden ja ympäristön välinen dilemma näyttää monissa yhteyksissä ratkenneen, mutta monilta kansallisilta ammattiliitoilta puuttuu kuitenkin edelleen tietoisuutta, kykyä ja sitoutumista kehittää sosiaali- ja ympäristökysymykset yhdistäviä vaateita ja toimia.

Ranskalaisissa suuryrityksissä sovelletaan hyvää käytäntöä. Insinöörien, johtajien ja teknikkojen ammattiliitto CGT ehdotti, että yrityksen ammattiliittojen edustajat kehittäisivät ympäristö- ja työllisyysmittarin<sup>12</sup>, jonka avulla voitaisiin seurata, mitä yrityksen tasolla on tehty ja mitä on vielä tekemättä.

### Kuvaus:

”Ympäristö- ja työllisyysmittarin” kehittämisen ensimmäisessä vaiheessa ammattiliittojen edustajat laativat kyselytutkimuksen, jossa arvioidaan organisaation valmiuksia vastata sitä uhkaaviin ekologiin haasteisiin ja riittämättömän valmistautumisen mahdollisia vaikutuksia työntekijöihin.

Kyselytutkimus käsittää seitsemän aihealuetta: ilmaston lämpenemisen torjuminen, biologisen monimuotoisuuden suojeleminen, saastumisen torjuminen, luonnonvarojen kulutuksen vähentäminen, talousstrategian yhdenmukaistaminen sekä työntekijöiden ja yrityksen sidosryhmien osallistaminen.

## 7. Aihe: Viimeisen kilometrin jakelutoiminnan aiheuttamat liikenneongelmat ja saasteet

### 7.1 Suositus ”Pakettilokeroverkoston laajentaminen kaupunkien turvallisuuden ja puhtauden parantamiseksi”

**Kohdeyleisö:** Kansalliset ja paikalliset päättäjät ja viranomaiset

### Perustelut:

Kuten maakohtaisista tapaustutkimuksista sekä Varsovassa ja Roomassa järjestettyjen TeamHub-päivien aikana kävi ilmi, kuluttajien kannalta erittäin kätevä viimeisen kilometrin jakelutoiminta aiheuttaa kuitenkin monenlaisia ongelmia kaupunkikeskuksissa. Näitä ovat muun muassa saasteet, tieliikenteen merkittävä kasvu, kuljettajien vaaralliset pysähtymiset kadulle vähäisten parkkipaikkojen ja toimitusten kiireellisyyden vuoksi sekä kuljettajien tarvitsemien palvelujen puuttuminen (esim. lepo- ja virkistystilat, wc:t). Kuluttajien etu ja toisaalta ympäristön ja työntekijöiden suojelun edut on siis tarpeen saattaa tasapainoon.

### Kuvaus:

Poliittisten päättäjien olisi laadittava kansallisen, alueellisen tai paikallisen tason lainsäädäntöä ja/tai

12 ”Radar environnement et travail” <https://radartravailenvironnement.fr/>

kaupunkisuunnittelun välineitä, joilla kannustetaan kehittämään pakettilokeroverkoston ja jakamaan pakettilokerot tasaisesti kaupunkien keskusta-alueille. Lisäksi jakelukuljettajille on tarjottava turvallisia pysäköintialueita ja palveluja (esim. wc-, virkistys- ja lepotilat), joita voivat käyttää myös ruokalähetit ja päivittäistavarakauppojen kuljettajat.

Pakettilokerot ovat automatisoituja postilaatikoita, joista käyttäjät/kuluttajat voivat noutaa toimitetut paketit itsepalveluna. Jos toimitukset hoidetaan laajan pakettilokeroverkoston kautta ja kuljettajille järjestetään asianmukaiset pysäköintialueet sekä wc- ja lepotilat, myönteisiä vaikutuksia on paljon: liikenneturvaukset vähenevät, jakelupalvelu tehostuu, ympäristökestävyys paranee, vaaralliset pysähtymiset ehkäistään, työntekijöiden työturvallisuus ja tienkäyttäjien liikenneturvallisuus paranevat ja työntekijöiden palvelut lisääntyvät.

## **8. Aihe: Sähköisen kaupankäynnin logistiikkakeskusten maankäyttö**

### **8.1 Suositus: "Logistiikkasuunnitelmista neuvottelemisen"**

**Kohdeyleisö:** Kansalliset poliittiset päättäjät ja ammattiliitot, alueelliset poliittiset päättäjät ja alueelliset/ paikalliset ammattiliitot

#### **Perustelut:**

Roomassa pidetyn TeamHub-päivän aikana kävi ilmi, että monissa maissa on viime vuosina havaittu hallitsematonta maankäyttöä, joka johtuu logistiikka-alan jakelukeskusten leviämisestä ja lisääntymisestä kaupunkien laitamilla. Ilmiö johtuu siitä, että näitä toimintoja ei ole säännelty kansallisella tasolla. Suuret logistiikka-alan yritykset ja pienet paikallisviranomaiset eivät ole tasa-arvoisessa neuvotteluasemassa keskusten avaamisesta neuvotellessa. Paikallishallinnon edustajat ovat tyytyväisiä, että heidän alueelleen perustetaan uusia työpaikkoja luovia varastoja, ja näin ollen asiasta vallitsee poliittinen yksimielisyys. Ne eivät kuitenkaan ole sellaisessa neuvotteluasemassa, että ne voisivat vaatia yrityksiä kompensoimaan toimintojen kielteisiä vaikutuksia ympäristöön ja paikallisyhteisöihin.

#### **Kuvaus:**

Kansallisten hallitusten/poliittisten päättäjien olisi laadittava sidosryhmien ja työmarkkinaosapuolten kanssa neuvottelemalla kansalliset logistiikkasuunnitelmat. Tarkoituksena on tasoittaa suurten logistiikkayritysten ja niiden toiminta-alueiden paikallisviranomaisten välisen neuvotteluaseman epätasapaino. Kansallisissa logistiikkasuunnitelmissa olisi määriteltävä räätälöidyt menettelyt uusien varastojen perustamiseksi, täytettävät ympäristön kestävyyskriteerit, julkiset urakat ja erityiset verojärjestelmät, joilla kompensoidaan uusien jakelukeskusten vaikutuksia paikallisyhteisöön.

Kansallisten logistiikkasuunnitelmien pohjalta alueelliset ja paikalliset päättäjät voivat laatia alueellisia ja paikallisia logistiikkasuunnitelmia neuvoteltuaan ensin alueellisten ja paikallisten sidosryhmien ja työmarkkinaosapuolten kanssa. Neuvottelijoiden olisi otettava huomioon erot EU:n eri jäsenvaltioiden välillä sekä oman maan sisällä yrityksen eri toimipaikkojen välillä.

## 9. Aihe: Sähköisen kaupan kuluttajien tiedottaminen ja vastuuvollisuus

### 9.1 Suositukset: "Ympäristön kannalta kestävämmän toimitusvaihtoehdon tarjoaminen"

**Kohdeyleisö:** EU-tason ja kansallisen tason poliittiset päättäjät

#### **Perustelut:**

Varsovassa järjestetyn TeamHub-päivän aikana tuli esille, että kansalaiset ja sähköisen kaupan kuluttajat eivät tunne tavaroiden nopean kotiinkuljetuksen sekä harkitsemattomien ostosten palautuskäytäntöjen sosiaalisia ja ympäristöön liittyviä riskejä ja kustannuksia.

#### **Kuvaus:**

Lainsäädännöllä olisi säädettävä, että verkkokaupat ovat velvollisia tarjoamaan kuluttajille mahdollisuuden valita ympäristön kannalta vastuullisempi toimitustapa. Ostovaiheessa olisi selkeästi esitettävä eri toimitustapojen hiilijalanjälki ja kerrottava, mikä vaikutus toimitusajankohdalla ja tilausten yhdistämisellä on ympäristön kannalta.

Yhteistyössä ammattiliittojen ja ympäristöalan kansalaisjärjestöjen kanssa olisi laadittava kuluttajille suunnattuja valistus- ja mediakampanjoita, joissa yhdistetään niin sosiaalisia kuin työllisyyteen ja ympäristöön liittyviä teemoja. Kampanjoilla levitettäisiin tietoa siitä, että sähköisellä kaupankäynnilläkin on sosiaalisia sekä työllisyyteen ja ympäristöön liittyviä riskejä ja kustannuksia. Näillä toimilla ja teemoilla valistetaan verkkokuluttajia ja kannustetaan heitä tekemään kestävämpiä kulutusvalintoja.



# Viitteet

## Hankkeen lähdeluettelo:

Cassiers J. (2023), *TeamHub Country Fiche - Belgium*, helmikuu 2023, saatavilla osoitteessa: <https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/05/countryfiche-Belgium.pdf>

Chagny O. (2023), *TeamHub Country Fiche – France*, helmikuu 2023, saatavilla osoitteessa: [countryfiche-France.pdf \(team-hub-project.eu\)](https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/05/countryfiche-France.pdf)

De Micheli B., Gualandi S. (2023), *TeamHub Background Report*, kesäkuu 2023, saatavilla osoitteessa: [https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/07/TEAMHUB-background\\_report.pdf](https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/07/TEAMHUB-background_report.pdf)

De Micheli B., Gualandi S., et al. (2024), *TeamHub Case Study Report*, tammikuu 2024, saatavilla osoitteessa: <https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2024/01/case-study-report.pdf>

Erbsen H., Bachmann J., Trankmann S. (2023), *TeamHub Country Fiche – Estonia*, helmikuu 2023, saatavilla osoitteessa: <https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/05/countryfiche-Estonia.pdf>

Gualandi S. (2023), *TeamHub Country Fiche – Italy*, helmikuu 2023, available at: <https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/05/countryfiche-Italy.pdf>

Keller R. (2023), *TeamHub Country Fiche – Germany*, helmikuu 2023, saatavilla osoitteessa: <https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/05/countryfiche-Germany.pdf>

Sanz P., Caballero M. (2023), *TeamHub Country Fiche – Spain*, helmikuu 2023, saatavilla osoitteessa: <https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/05/countryfiche-Spain.pdf>

Sotiropoulos D., Mitsikostas A. (2023), *TeamHub Country Fiche – Greece*, helmikuu 2023, saatavilla osoitteessa: <https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/05/countryfiche-Greece.pdf>

Surdykowska B. (2023), *TeamHub Country Fiche – Poland*, helmikuu 2023, saatavilla osoitteessa: <https://team-hub-project.eu/wp-content/uploads/2023/05/countryfiche-Poland.pdf>

## Muut viitteet:

Allamprese A., Bonardi O. (2020), *Studio sulle condizioni di lavoro nella logistica: tempo e salute*, DLS 2-2020, saatavilla osoitteessa: <https://journals.uniurb.it/index.php/dsl/article/view/2403>

Allamprese A., Bonardi O. (a cura di) (2018), *Logistica e lavoro*, Fascicolo RGL 3/2018, saatavilla osoitteessa: [https://www.futura-editrice.it/wp-content/uploads/2019/01/RGL-Quaderno-3-2018\\_DEF-2.pdf](https://www.futura-editrice.it/wp-content/uploads/2019/01/RGL-Quaderno-3-2018_DEF-2.pdf)

Buresti G., Boccuni F., Cagliano R., Canterino F., Di Nunzio D., Arlati C., Bellomo S., Persechino B. (2023), *Sistemi di prevenzione, partecipazione e rappresentanza dei lavoratori nel tempo della trasformazione digitale. Metodologia e prime evidenze*, Fact sheet, INAIL, helmikuu 2023, saatavilla osoitteessa: <https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-pubbl-sistemi-prevenz-partec-rappr-lavor-tempo-trasf-dig.pdf>

Di Nunzio D., Casula C., Mancini C. (a cura di) (2023), *Trasporti 4.0. Innovazione, qualità del lavoro e azione sindacale: tendenze e prospettive sulla base di casi di studio*, FILT-CGIL, Fondazione Giuseppe Di Vittorio, maaliskuu 2023, saatavilla osoitteessa: [https://www.fondazionedivittorio.it/sites/default/files/content-attachment/FDV-FILT-Trasporti\\_Innovazione\\_Qualita\\_Report\\_2023.pdf](https://www.fondazionedivittorio.it/sites/default/files/content-attachment/FDV-FILT-Trasporti_Innovazione_Qualita_Report_2023.pdf)

EFBWW, EFFAT, ETF (2024), *Joint Position Paper: Subcontracting Chains and Intermediaries – Stop Exploitation*, huhtikuu 2024, saatavilla osoitteessa: <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2024/04/Brochure-EFBWW-EFFAT-and-ETF-web-RED.pdf>

Faioli M. (a cura di) (2021), *Terziario, Lavoro e Organizzazione 4.0*, Working Papers Fondazione Giacomo Brodolini, saatavilla osoitteessa: <https://www.fondazionebrodolini.it/pubblicazioni/working-papers/terziario-lavoro-e-organizzazione-40>

Faioli M., Fantoni G., Mancini M. (a cura di) (2018), *Lavoro e organizzazione nella logistica 4.0*, Working Papers Fondazione Giacomo Brodolini, saatavilla osoitteessa: <https://www.fondazionebrodolini.it/pubblicazioni/working-papers/lavoro-e-organizzazione-della-logistica-40>

Huria A. (2019), *Facilitating Trade and Logistics for E-Commerce: Building Blocks, Challenges and Ways Forward*, World Bank, Washington, DC, saatavilla osoitteessa: <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/945fd5b2-24df54f7-b4d9-d2ba97b7537e>

Lone S., & Weltevreden J.W.J. (2022), *2022 European E-commerce Report*, Amsterdam/Brussels: Amsterdam University of Applied Sciences & Ecommerce Europe, saatavilla osoitteessa: <https://www.eurocommerce.eu/app/uploads/2022/08/European-ECommerce-Report-2022-LIGHT-VERSION.pdf>

Lone S., Harboul, N. & Weltevreden, J.W.J. (2021), *2021 European E-commerce Report*, Amsterdam/Brussels: Amsterdam University of Applied Sciences & Ecommerce Europe, saatavilla osoitteessa: <https://ecommerce-europe.eu/wp-content/uploads/2021/09/2021-European-E-commerce-Report-LIGHT-VERSION.pdf>

Mancini C. (a cura di) (2020), *Driver. Chi guida il futuro dei trasporti dopo il covid-19?*, Filt Cgil, 2020, saatavilla osoitteessa: <https://www.filtcgil.it/documenti/ricerca-40.pdf>



***TEAM HUB!***

*Delivering sustainability  
to the e-commerce  
supply chain*