

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö LVM/147/03/2018 22.5.2018

Lausunto luonnoksista hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi sekä hallituksen esitykseksi sähköistä rahtikirjaa koskevan lisäpöytäkirjan hyväksymisestä ja laiksi tiekuljetussopimuslain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksista hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi sekä hallituksen esitykseksi eduskunnalle yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn sähköistä rahtikirjaa koskevan lisäpöytäkirjan hyväksymisestä ja laiksi tiekuljetussopimuslain muuttamisesta.

Ensimmäisessä osiossa on kyse nk. liikennekaarihankkeen kolmannesta osasta. Sillä mahdollistettaisiin kuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyden hankkiminen myös pelkän kokeen suorittamalla. Lisäksi säädettäisiin mm. paikannus- ja varautumisvelvoitteista. Toisessa osiossa mahdollistettaisiin sähköisen rahtikirjan käyttö kansainvälisissä kuljetuksissa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnoksiin ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

SKAL ottaa lausunnossaan kantaa maantieliikennettä koskeviin osioihin, erityisesti koskien kuljettajien ammattipätevyyttä, paikantamisvelvoitetta, varautumista ja sähköistä rahtikirjaa.

Laki liikenteen palveluista on erittäin suuri kokonaisuus. SKAL pitää erittäin hyvänä sitä, että liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäisiin teknisiä muutoksia niin, että sen pykälänumerointi muuttuu juoksevaksi. Valitettavaa on, että perustelut kokonaisuudessaan ovat sekavat, eivätkä aina ole yhdenmukaisia varsinaisten pykäläesitysten kanssa.

Varautumisvelvoite

SKAL kannattaa esitystä asettaa varautumisvelvoite suurimmille tavaraliikenneluvan haltioille. Säädöksen perusteissa kuvattu riskipohjainen varautumisvelvoite tukee yritysten toimintavarmuuden ja toiminnan jatkuvuuden varmistamista arjen häiriöistä aina valmiuslain tarkoittamiin poikkeusoloihin asti. Varautumisvelvoitteen asettaminen samanmuotoisena lentoliikenteeseen, raideliikenteeseen, kaupunkiraideliikenteeseen ja maantieliikenteeseen tukee logistisen järjestelmän varautumisen kokonaisuutta. Varautumisvelvoite tulisi asettaa myös vastaavankokoisille rekisteröitymisvelvoitteen piiriin kuuluville kuljetusyrittäjille.

Yritysten varautumisvelvoitteen rinnalle tulee asettaa kullekin vastuuviranomaiselle velvoite selvittää ja valmistella vakavien häiriötilanteiden ja poikkeusolojen edellyttämät nykyisten säädösten muutostarpeet ("joustopot"), joilla tuettaisiin toiminnan harjoittajien toimintaedellytyksiä näissä muuttuneissa olosuhteissa. Tämä pitäisi sisällyttää velvoittavana säädöksen perusteisiin. Esimerkkinä tästä poikkeusoloja varten valmisteltu ajo- ja lepoaikoja koskeva poikkeuslaki, joka sallisi normaalioloja pidemmät ajoajat.

Säädöksen perusteissa kuvattuja häiriötilanteita (kohta 2.1.4) tulee tarkentaa lisäämällä sinne tietoliikenne- ja sähköverkkohäiriöt, joiden toimintahäiriöt vaikeuttavat merkittävästi kuljetuslogistiikan toimintaedellytyksiä. Varautumisen tavoitetta (3.1.4) pitää täsmentää siten, että varauduttaisiin poikkeusoloihin ja vakaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin. Tämä selventäisi myös säädöksen perusteluissa kuvatun valmiussuunnitelman sisältöä.

Liikenteen turvallisuusvirastolle pitää asettaa velvoite toimivaltaisena viranomaisena valmistella varautumiseen liittyvät määräykset yhteistyössä Huoltovarmuuskeskuksen ja huoltovarmuusorganisaation logistiikka-alan poolien kanssa. Tällöin estetään mahdollinen päällekkäisyys ja ristiriitaisuus varautumiseen liittyvissä valmisteluissa.

Digitalisaatio ja paikantamisvelvollisuus tieliikenteessä

Esityksen mukaan asetettaisiin henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijoille ajoneuvon paikantamisvelvoite tieliikenteessä. Sijaintitietoa koskeva velvollisuus kohdistuisi ajoneuvon ollessa palveluntarjontaan liittyvässä ajossa. Velvollisuudesta luovuttaa tietoa säädettäisiin erikseen.

SKAL katsoo, että tiedon sähköistäminen ja sen mutkaton liikkuminen järjestelmästä toiseen pitää mahdollistaa ja sitä pitää tukea, mutta minkään tavarankuljetukseen liittyvän tiedon avaamisen pakottaminen on harkitsematonta. Kuljetusmarkkinoilla ei ole niin suurta tehottomuutta, että lääkkeeksi kelpaisi vain lainsäädännön pakko yrityksille avata liiketoiminnan kannalta kaikista merkittävin omaisuuserä – kuljetuksiin liittyvä tieto. Tiedolla on omistajansa, ja tätä omaisuudensuojaa on syytä kunnioittaa lainsäädännössä.

Mikäli tiedon avaaminen ja jakaminen lisää kuljetusten tuottavuutta, se tulee tapahtumaan ilman lainsäädännön pakkoa, tästä markkinatalous pitää huolen. Lisäksi voi todeta, että osa kuljetusyrityksistä käyttää ilman velvoitetta paikannustietoa hyvinkin paljon oman toimintansa ohjaamiseen ja kehittämiseen. Tietoa myös jalostetaan ja hyödynnetään liiketoiminnan kehittämiseen.

Esityksen mukainen paikannusvelvollisuus tuntuu hyvin irralliselta, koska velvollisuudesta jakaa tietoa säädettäisiin erikseen ja myöhemmin. Uusimmissa kuorma-autoissa on jo paikannuslaitteet, jotka perustuvat satelliittinavigointiin. Kaikissa ajoneuvoissa ei kuitenkaan ole paikannuslaitteita, joten niitä jouduttaisiin asentamaan jälkikäteen vanhempaan kalustoon, mikä olisi erittäin epätarkoituksenmukaista ja kallista.

Liikenteen ohjausta ja hallintaa varten tarvittavat tiedot eivät voi olla sidottuja luvanvaraisen liikenteen palveluntarjontaan, vaan jos niitä mm. automatisoinnin kehittyessä on tarpeellista tuottaa, tulee velvoitteen koskea kaikkea liikennettä samalla tavalla. Liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä koskevaa tietoa kerätään ja käytetään logistiikassa koko ajan logististen järjestelmien tehostamiseksi, jolloin tietoon liittyvän omaisuudensuojan perusteeton murtaminen yhden toimialan yritysten osalta on tarpeetonta.

SKAL haluaa kiinnittää erityistä huomiota myös paikantamistietoon liittyviin turvallisuusriskeihin. Kuljetuskaluston paikantamistietoa on mahdollista käyttää väärin tavoilla, joita ei tällä hetkellä edes pystytä kuvittelemaan. Lainvalmistelijan tulee ottaa huomioon mm. terrorismin uhka. Lainsäädännöllä asetettava paikantamisvelvoite helpottaisi väärinkäyttöä tai ainakin lisäisi tuntuvasti sen riskiä.

SKAL katsoo, että pakottaminen tiedon avaamiseen johtaisi vain ylimääräiseen hallinnolliseen taakkaan. Velvoite on täysin vailla sisältöä ja paikkatiedon käyttötarkoitusta. Näillä perusteilla SKAL esittää paikantamista koskevan velvoitteen poistamista esityksestä.

Tieliikenteen ammattipätevydet

EU:n lainsäädäntö tunnistaa kaksi vaihtoehtoista tapaa ammattipätevyden saavuttamiseksi: koulutuksen ja kokeen sisältävä malli sekä pelkän kokeen sisältävä malli. Kummankin mallin rinnalla voidaan lisäksi valita nopeutetun koulutuksen malli. Suomessa on otettu käyttöön koulutuksen ja kokeen sisältävä malli ja nopeutetun koulutuksen malli.

SKAL on pitkään yhdessä muiden toimijoiden kanssa esittänyt molempien vaihtoehtoisten tapojen käyttöönottoa Suomessa, ja SKAL kannatti liikennepalvelulain toisen vaiheen yhteydessä pelkän kokeen sisältävää mallia. EU:n komission 23.3.2018 antamassa vastauksessa MEP Merja Kyllösen tekemään kirjalliseen kysymykseen vahvistetaan mahdollisuus käyttää samassa jäsenvaltiossa sekä koulutuksen ja kokeen sisältävää mallia että pelkän kokeen sisältävää mallia.

SKAL kannattaa lämpimästi koemallin käyttöönottoa ja tämän esitysluonnoksen mukaan Suomessa otettaisiinkin käyttöön kaikki mahdolliset perustason ammattipätevyden suorittamistavat. SKAL siis kannattaa vahvasti tätä esitystä, mutta toteaa kuitenkin, että koemallin käyttöönotto vaatii perusteellista lainsäädännön ja käytännön toteutustapojen selvittämistä.

SKAL:n saamien tietojen mukaan puolustusvoimat on halukas valmistelemaan ja ottamaan käyttöön koemallin omassa kuljettajakoulutuksessaan. Näin ollen puolustusvoimia koskevat säädökset olisi saatava voimaan mahdollisimman pian eli vuoden 2019 alusta esityksen mukaisessa muodossa. Tämä helpottaisi puolustusvoimien valmiuteen liittyviä ongelmia. Samalla parannettaisiin puolustusvoimissa kuljettajakoulutuksen saaneiden työllistymistä heti varusmiespalveluksen jälkeen ja siten helpotettaisiin kasvava kuljettajapulaa.

Muilta osin tulee viipymättä perustaa eri viranomaisten ja sidosryhmien muodostama työryhmä valmistelemaan kokeiden toteuttamista ja sitä koskevaa säännöstöä. Tältä osin olisi tarpeen odottaa tämän työryhmän raporttia koemallin toteutuksesta ja säätää tätä koskevat pykälät tulemaan voimaan esimerkiksi myöhemmin säädettävällä asetuksella.

Koska opetus- ja kulttuuriministeriön ja Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä koulutuskeskuksia ja koejärjestelyitä koskevat säännökset menevät ristiin ja niillä on heijastusvaikutuksia toisiinsa, työryhmässä tulee käsitellä molemmat kokonaisuudet samanaikaisesti. Yhteismitallisuus laadun ja luotettavuuden samoin kuin tasapuolisten toimintaedellytysten mahdollistaminen tulee varmistaa näiden kahden järjestelmän osalta, mikä ei nyt esityksessä toteudu.

Liikenteen turvallisuusviraston järjestelmässä toimijoiden vaatimuksia on tarpeettomasti esitetty madallettavaksi. Vastaavasti hyväksymisasiakirjan ja kokeen jakamisen mahdollisuuksia ollaan supistamassa. Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen osalta vastaavaa huolta ei ole, mikä puoltaisi aiemmin esitettyä lainmuutoksen kiirehtimistä varusmiesten kuljettajakoulutuksessa. Hyväksymisasiakirjan saamista kokeeseen valmistavaan koulutukseen tulee selvittää siten, että se on mahdollista myös Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymien kouluttajien antamassa vaatimukset täyttävässä koulutuksessa. SKAL katsoo, että koemallin mukaisia kokeita tulee olla saatavilla kaikille ja niihin voi valmentautua työssä oppimalla.

Työryhmätyössä on varmistettava, että kuljettajien ammattipätevyyden edellytyksenä oleva perusosaamistaso ei laske, suoritetaanpa perustason ammattipätevyys millä tavalla ja minkä toimivaltaisen viranomaisen järjestelmässä tahansa. On huolehdittava siitä, että kaikissa koulutuskeskuksissa on riittävä osaaminen, jonka perusteella ne hallinnosta riippumatta voivat hyödyntää kaikkia koulutuksen toteutusmahdollisuuksia.

Samassa työryhmässä olisi hyvä käsitellä ne kansalliset muutostarpeet ja toteutustavat, joilla 18.4.2018 annettu direktiivi 3028/645/EU maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta annetun direktiivin 2003/59/EY ja ajokorteista annetun direktiivin 2006/126/EY muuttamisesta saatetaan kansallisesti voimaan.

II osa 3 luku 5 § Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyys

Perustason ammattipätevyyskokeen suorittaminen vastaisi 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutusta siinä, että ammattipätevyyden suorittavaan voitaisiin soveltaa alempia ikävaatimuksia. Esitetyn 1 momentin yksityiskohtaisissa perusteluissa on virheellisesti todettu, että se ”edellyttäisi kuitenkin määräkestoisessa ammatillisessa koulutuksessa oloa.” Ammatillisen koulutuksen vaikutus ikärajoihin koskee ainoastaan D1- ja D-luokan linja-auton kuljettamista 18-vuotiaana (uusi 6 § 4 mom). Sama perusteluvirhe toistuu muun muassa 8 §:n 5 momentin yksityiskohtaisissa perusteluissa. On ehdottoman tärkeää, että koemallin vaikutuksia ei vesitetä asettamalla turhia lisävaatimuksia esimerkiksi ikärajoihin.

II osa 3 luku 8 § Perustason ammattipätevyyskoe

Esitetyn 5 momentin mukaan perustason ammattipätevyyskoetta suorittavalla on oltava kokeessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus. Tämä on asia, jonka osalta olisi selvitettävä, miten kokeen voi toteuttaa myös

ilman ajo-oikeuden voimassaoloa. Ammattipätevyyden ja ajokortin välinen kiinteä suoritusjärjestys tulee poistaa samalla tavoin, kuin se on poistettu nykyisin ajokorttilaissa. Tämä helpottaisi koulutuksen järjestämistä ja sen joustavaa etenemistä sekä mahdollistaisi joustavammin ammattipätevyyden suorittamisen myös perustason ammattipätevyyskokeen vaihtoehdossa. Esimerkiksi teoriakokeen suorittaminen voisi olla opiskelujen edetessä sopivampaa ennen ajo-oikeuden saavuttamista, mitä tukisi edelleen 9 §:n mahdollistama kokeen vaiheittainen suorittaminen.

Edelleen esitetyn 5 momentin mukaan ajokortti olisi mahdollista suorittaa alemmalla iällä ennen perustason ammattipätevyyden saavuttamista samaan tapaan kuin 280 tunnin koulutusvaihtoehdossa. Edellytyksenä olisi, että ammattipätevyys suoritettaisiin vaatimukset täyttävässä ammatillisessa koulutuksessa, johon sisältyisi ikärajan alentamisen mahdollistava perustason ammattipätevyyden suorittaminen tai koulutus olisi perustason ammattipätevyyskokeeseen valmistavaa koulutusta. Ikärajan alentaminen on syytä mahdollistaa selkeästi kaikille, jotka ovat koulutuksessa ammattipätevyyden suorittamiseksi. Näin mahdollistetaan joustava opiskelu ja harjoittelu perustason ammattipätevyyskokeen suorittamiseksi.

II osa 3 luku 9 § Poikkeukset suoritettaessa perustason ammattipätevyys ammatillisen koulutuksen yhteydessä

Pykälässä säädettäisiin poikkeuksesta kuljettaa ajoneuvoa ilman ammattipätevyyttä ja suorittaa kokeet vaiheittain. SKAL pitää tärkeänä, että jatkossakin kaikilla koulutuskeskuksilla on mahdollisuus riittävän pitkäkestoisissa ja laajoissa koulutuskokonaisuuksissa hyödyntää työharjoittelu yrityksissä myöntämänsä hyväksymisasiakirjan turvin.

Liikennepalvelulain toisen vaiheen hallituksen esityksen perusteluissa viitattiin mm. ammattipätevyysdirektiivin tekstiin, jossa poikkeus sallitaan vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävä ammatillisen kuljettajakoulutuksen yhteydessä. Aiemmin lausunnolla olleessa hallituksen esitysluonnoksessa esitettiin, että tämä koskisi jatkossa laajemmin kaikkia koulutusta antavia tahoja. Jo hyväksytyssä liikennepalvelulain muutoksessa viitataan lakiin tutkintojen ja muiden osakokonaisuuksien viitekehuksesta (93/2017). Edellä kerrotussa tämän muutoksen perusteluissa todettiin virheellisesti, että toistaiseksi tällaiseksi ammatilliseksi koulutukseksi on Suomessa katsottu vain opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämällä järjestämisluvalla annettu koulutus, vaikka myös Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä luvalla annettu koulutus on katsottu tällaiseksi, kun se on täyttänyt tietyt kriteerit.

Lisäksi pykälä sisältää mahdollisuuden suorittaa perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvästä kevyemmästä teoriakokeesta tai uudesta laajemmasta ammattipätevyyskokeesta. Yksityiskohtaisten perusteluiden mukaan perustason ammattipätevyyskokeen lisäämistä lukuun ottamatta sääntely olisi tältä osin ennallaan.

Esitys sisältää kuitenkin tältäkin osin heikennyksen nykytilaan verrattuna. Kokeen vaiheittain suorittamista ei enää sallittaisi nopeutettuun koulutukseen sisältyvän teoriakokeen osalta. Tämä asettaa iältään vanhemmat opiskelijat selkeästi huonompaan asemaan nuorempien opiskelijoiden kanssa. Mahdollisuus suorittaa koe vaiheittain tulee koskea kaikkia perustason ammattipätevyyskoulutustapoja, myös nopeutettuja koulutuksia.

II osa 3 luku 11 § Koulutuskeskukset

SKAL pitää hyvänä, että pääesikunnalle annetaan mahdollisuus hyväksyä koulutuskeskuksiksi Puolustusvoimien kuljettajaopetusta järjestävät Puolustusvoimien yksiköt.

Sen sijaan SKAL ei pidä hyvänä sitä, että Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymien koulutuskeskusten vaatimustaso on laskettu poistamalla edellytys autokoululuvasta kuorma- tai linja-auton tai niiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuden saamiseksi annettavaan kuljettajaopetukseen. Muutokseen ei ole tarvetta, koska autokoululupaedellytys koskee perustason ammattipätevyyskoulutusta järjestäviä koulutuskeskuksia, joiden ammatillinen laatutaso tulee säilyttää. Autokoululupaedellytyksen poistamista on perusteltu sillä, että muutoksen myötä myös kuljetusyrietykset voisivat hakeutua perustason ammattipätevyyskouluttajaksi. Ne kuljetusyrietykset, jotka ovat halunneet ryhtyä antamaan perustason ammattipätevyyskoulutusta, ovat jo saaneet koulutuskeskusluvan eikä autokoululupaedellytys ole ollut esteenä.

Pelkästään jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi hyväksyttävän tahon osalta on puolestaan perusteltua säilyttää nykyiset kevyemmät vaatimukset, jotka mahdollistavat eri tahojen hakeutumisen jatkokoulutusta antavaksi koulutuskeskukseksi. Tällöin esimerkiksi jonkin erityisalan, esimerkiksi ensiavun tai työhyvinvoinnin kouluttaja voi hakeutua antamaan kuljettajille oman osaamisalansa koulutusta.

IV osa 1 luku 16 § Tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset

SKAL pitää hyvänä esityksen sisältävää toimivaltaisten viranomaisten kolmijakoa Liikenteen turvallisuusviraston, opetus- ja kulttuuriministeriön (ml. Opetushallitus) ja pääesikunnan (ml. Puolustusvoimat) kesken, jotta tässä vaiheessa ei tulisi lisää sekavuutta viranomaisvastuiden osalta.

Pykälän 4 momentti koskee perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja jatkokoulutuksen sekä perustason koulutukseen liittyvän teoriakokeen järjestämistä ja valvontaa. Tehtävät voidaan nykytilaa vastaavasti hoitaa hankkimalla palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa (535/1998) säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä. Pykälän 5 momentti puolestaan koskee Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä uuden laajemman perustason ammattipätevyyskokeen järjestäjiä, joissa ei ole vastaavaa edellytystä hankinnalle kuin perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien suppeampien teoriakokeiden osalta 4 momentissa.

Esitämme, että 4 ja 5 momentit yhdistetään siten, että molempien kokeiden järjestäminen Liikenteen turvallisuusviraston osalta tapahtuu samojen periaatteiden mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi siten perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvien kokeiden ja perustason ammattipätevyyskokeen järjestämisestä ja valvonnasta sekä niitä koskevien todistusten antamisesta muiden kuin opetus- ja kulttuuriministeriön luvalla toimivien ja puolustusvoimien kouluttamien osalta. Se voisi siis järjestää tehtävien hoitamisen kuljettajantutkintotoiminnan yhteydessä tai siitä erillään hankkimalla tarvittavat palvelut noudattaen, mitä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa säädetään kuljettajantutkintotoiminnan hoitamisesta palvelutehtävänä.

Kuten esityksen perusteluissa on todettu, koevaihtoehdon kokeiden suorittajia tulisi kohdella yhdenvertaisesti riippumatta siitä, millä hallinnonalalla he kokeen suorittavat. Kaikkinensa ammattipätevyyskoulutuksen ja kokeiden valvontaa pitää tehostaa nykyisestä ja valvonnan toteuttamiseen tulee osoittaa riittävät ammatilliset, taloudelliset ja henkilöresurssit.

Ajokorttilaki 5 § Ikävaatimukset

Hyväksymisasiakirjan käyttäminen tulee olla mahdollista myös nopeutetussa koulutuksessa. Tämä pitää huomioida myös ajokorttilain 5 §:n 2 momentissa. Esityksessä oleva nopeutetun koulutuksen poisrajaus voi vähentää entisestään nopeutetun koulutuksen käyttämistä.

Sähköinen rahtikirja

Esityksellä saatettaisiin voimaan sähköistä rahtikirjaa koskeva lisäpöytäkirja yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta. Sen myötä sähköisen rahtikirjan käyttäminen olisi sallittu sopimusosapuolten välillä kansainvälisissä kuljetuksissa. Voimaansaattaminen tehtäisiin asiasisältöisellä lailla muuttamalla tiekuljetussopimuslakia.

SKAL on jo pitkään esittänyt CMR-sopimuksen sähköistä rahtikirjaa (eCMR) koskevan lisäpöytäkirjan ratifioimista ja kun sitä nyt esitetään, SKAL kannattaa toteutusta. Sähköisen rahtikirjan hyväksyminen luo kuljetusketjuille mahdollisuuden digitalisointiin joka taas tukee yleistä digitalisaatiotavoitetta.

SKAL pitää myös hyvänä sähköisen rahtikirjan käsittelyä mahdollisuutena, ei velvoitteena. Yhdenmukainen tietosisältö kotimaan ja kansainvälisten kuljetusten sähköisessä rahtikirjamuodossa mahdollistaa tehokkaan kuljetusketjujen digitalisoinnin yhdellä tietosisällöllä. Sen sijaan SKAL vastustaa luopumista paperisen kotimaanrahtikirjan tietosisällöstä, koska nykyinen toimintatapa ei aiheuta ongelmia käytännön toimintaan tai digitalisuuden edistämiseen. Seurauksena olisi tietojärjestelmien muutostyöt ja tarpeettomat kohdat rahtikirjoissa, jotka aiheuttavat sekaannusta. Siksi tiekuljetussopimuslain 8 § ”Rahtikirjan sisältö kotimaan kuljetuksessa” tulisi pysyttää voimassa, mutta muuttaa koskemaan vain paperimuotoista kotimaan rahtikirjaa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
johtava asiantuntija