



Liikenne- ja viestintäministeriö  
[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

LAUSUNTO

19.6.2018

Lausuntopyyntö LVM/147/03/2018

**Lausunto:**

1. **luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi, sekä**
2. **luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn sähköistä rahtikirjaa koskevan lisäpöytäkirjan hyväksymisestä sekä laiksi tiekuljetussopimuslain muuttamisesta**

Liikenne- ja viestintäministeriö (jäljempänä "LVM") on 22.5.2018 pyytänyt lausuntoa luonnoksesta Liikennepalveluhankkeen III vaiheeseen. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (jäljempänä "SHLL") kiittää lausuntopyynnöstä ja haluaa lausua luonnoksen sisältämistä keskeisistä muutosesityksistä seuraavaa:

**A. Paikannusvelvoitteen asettaminen tieliikenteessä tavana- ja henkilöliikenneluvan nojalla toimiville, rautatieliikenteessä toimiluvan nojalla toimiville sekä kaupunkiraideliikenteessä rekisteröintivelvollisille toimijoille**

HE:ssä paikannusvelvoitteen asettamista perustellaan siten, että "on todennäköistä, että jollakin aikavälillä liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajat tarvitsevat tiedot kaikkien liikennevälineiden sijainnista, riippumatta liikennemuodosta. Esityksellä varmistettaisiin tiedon olemassa oleminen keskeisten raskaan liikenteen toimijoiden osalta." Lisäksi HE:ssä todetaan, että "tietojen saaminen liikenteen ohjaukseen ja hallintaa varten on jatkossa välttämätöntä liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi" ja, että "jatkossa myös paikantamisvelvoitteen laajentaminen muihin kuin raskaan liikenteen toimijoihin saattaa olla tarpeellista. Esimerkiksi liikenteen ohjaus ja hallinta tarvitsevat kaikkien liikennevälineiden sijaintia koskevia tietoja siirtäessä liikenteen automaatioissa kohti ylempiä automaation tasoja."

SHLL ymmärtää velvoitteen hyvän tavoitteen (liikenteen turvallisuus ja sujuvuus), mutta haluaa tuoda esille seuraavat esitettyyn sääntelyyn liittyvät puutteet/haasteet:

HE:n mukaan "paikantamisvelvoitteen asettaminen ei tuo yrityksille suuria kustannuksia, sillä velvoite olisi teknologianeutraali, ja pääosa toimijoista tekee paikantamista jo nykyään. Ne toimijat, jotka eivät vielä paikanna liikennevälineitään, voisivat hyödyntää samoja paikannusmenetelmiä ja -laitteita myös tuottaakseen tietoa omaa toimintaansa varten." SHLL toteaa, että liikenteessä on edelleen yritysajoneuvoja, joissa ei ole satelliittipaikannustoimintaa, koska sitä ei ole katsottu tarpeelliseksi mm. kustannusten vuoksi. SHLL kysyykin, **miksi säätää tässä vaiheessa raskaalle liikenteelle kustannuksia aiheuttava tietojen keräämisvelvoite, mikäli lainsäätäjällä ei vielä ole tarkkaa selvyyttä siitä kenelle tietoa jatkossa tulee lähettää ja missä muodossa.** Lisäksi pelkää raskaalle liikenteelle ehdotetun paikannusvelvoitteen asettamista ei poista sitä tosiseikkaa, että liikenteessä liikkuu paljon henkilöautoja, joista ei kerätä sijaintitietoa. Näin ollen tulisi pohtia sitä, tulisiko raskaan liikenteen velvoitteen asettamista

lykätä ainakin siihen asti, kunnes paikannusvelvoite olisi asetettavissa yhtä aikaa kaikille moottorikäyttöisille ajoneuvoille.

SHLL myös huomauttaa, että HE luonnoksessa ei ole otettu kantaa siihen, miten paikannusvelvoitteen asettaminen vaikuttaa Suomen ulkomaan liikenteeseen, jossa kuljetuksia hoidetaan myös ulkomaisella kalustolla. **Miten laki soveltuu ulkomaisen tavaraliikenneluvan perusteella Suomessa toteutettaviin raskaisiin kuljetuksiin?** Jos ja kun velvoite ilmeisesti koskee myös ulkomaanrekisterissä olevia ajoneuvoja, on se omiaan aiheuttamaan lisäkustannuksia ja lisää hallinnollisia velvoitteita Suomen ulkomaanliikenteelle.

SHLL myös toteaa, että ehdotettu **raskaanliikenteen paikantamisvelvoitteen pykälän muo- toilu näyttäisi johtavan siihen, että yritysten jo nyt oman liiketoimintansa kehittämiseen ajoneuvoistaan keräämän tiedon käyttö estyisi/vaikeutuisi**, sillä HE -luonnoksessa kerättyjen paikantamistietojen käytölle asetetaan rajoituksia. Esim. tieliikenteen paikantamisvelvoitteen (17 §:n 2 ja 3 mom.) mukaan tietoja saisi tavaraliikenneluvan nojalla kuljetuspalvelua tarjoava tai tämän edustaja käsitellä liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta varten sekä liikennejärjestelmän suunnittelua ja kehittämistä varten. Tietoja olisi käsiteltävä reaaliaikaisesti eikä niitä saisi säilyttää pidempään kuin tiedon kerääminen ja luovuttaminen vaativat.

Sääntelyehdotus siis näyttäisi jatkossa rajoittavan paikantamistiedon keräämisen ja käsittelyn yksinomaan viranomaistarkoituksia varten. Lainmuutoksella tuskin kuitenkaan on haluttu sitä, että yritykset eivät enää jatkossa saisi käsitellä oman kalustonsa paikantamistietoja esimerkiksi omien palveluiden kehittämiseksi tai kaupallisen yritystoimintansa tehostamista varten. Tiukasti tulkittuna ehdotus kuitenkin näyttää johtavan siihen, että yritys ei saisi itse keräämiään tietoja enää käsitellä, jatkojalostaa ja säilyttää keräämäänsä paikannustietoa omiin kaupallisiin tarkoituksiinsa.

*Yhteenvedo: SHLL katsoo, että paikannusvelvoitetta ei tule asettaa tässä vaiheessa. Lisäksi HE:stä tulisi käydä paremmin ilmi se, kenelle tietoa jatkossa lähetetään ja missä muodossa. Esitys ei myöskään voi koskea kuin sellaista kalustoa, jossa vaadittava tekniikka jo on. Mitään jälkiasennuksia ei tule vaatia. HE-luonnoksen taloudelliset vaikutusarviot yrityksille ja toiminnanharjoittajille ovat puutteelliset, koska mitään euromääräisiä arvioita ei ole esitetty, vaan ainoastaan todettu yleisiä arvioita ilman tutkittua faktatietoa.*

## **B. Varautumisvelvoitteen asettaminen suuremmille luvanvaraisen maantieliikenteen harjoittajille**

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan säädettäväksi uusi varautumisvelvollisuus luvanvaraisen maantieliikenteen henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittajille. Henkilöliikenneluvan haltijat, joilla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 linja-autoa sekä tavaraliikenneluvan haltijat, joilla on liikennekäytössä enemmän kuin 15 ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu kokonaisuus on yli 3 500 kiloa, velvoitettaisiin arvioimaan toimintaansa uhkaavat riskit ja tekemään valmiussuunnitelma.

SHLL suhtautuu esitettyyn positiivisesti sillä edellytyksellä, että velvoitteesta tulee ehdotuksen mukaisesti kuljetusyrityksille varsin kevyt menettely, eikä se aiheuta kohtuuttomia kustannuksia toimijoille. Koska isommilla tavaraliikenteen logistiikkapalvelujen tarjoajilla on jo nykyään käytössään riskienhallintaa sisältäviä laatujärjestelmiä, on tärkeää, että varautumisvelvoitteen täyttämässä voidaan käyttää hyväksi yrityksissä jo käytössä olevia riskienhallintavälineitä. Näin pystyttäisiin vähentämään yrityksille velvoitteesta syntyvää hallinnollista taakkaa ja ylimääräisiä kustannuksia.

*Yhteenvedo: SHLL suhtautuu esitettyyn positiivisesti sillä edellytyksellä, että velvoitteesta tulee ehdotuksen mukaisesti kuljetusyrityksille varsin kevyt menettely, eikä se aiheuta kohtuuttomia kustannuksia toimijoille. Myös tältä osin taloudelliset ja euromääräiset vaikutusarviot puuttuvat yritysten osalta.*

**C. Tieliikenteen ammattipätevyyssäätelyn muuttaminen niin, että ammattipätevyden suorittamisessa otetaan perustason ammattipätevyyskoulutusten rinnalle käyttöön pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva vaihtoehto, johon ei sisälly vaatimusta määrämuotoisesta koulutuksesta**

SHLL kannattaa ehdotuksen tavoitetta, mutta SHLL:n käsityksen mukaan lakiehdotus sisältää useita kohtia, jotka edellyttävät korjaamista. Tältä osin SHLL tyytyy viittaamaan Logistiikkayritysten liitto ry:n omassa lausunnossaan asiaan esittämiin huomioihin.

**D. Kansainvälisen tiekuljetussopimuksen (CMR-yleissopimus) valinnaisen sähköistä rahtikirjaa (eCMR) koskevan lisäpöytäkirjan ratifiointi sekä tiekuljetussopimuslakiin (TKSL) tehtävät ratifioinnin edellyttämät muutokset**

SHLL kannattaa eCMR:ää koskevan lisäpöytäkirjan pikaista ratifiointi, koska se on ollut Suomen logistiikkapalvelualan yhteinen toive jo usean vuoden ajan. Useat Euroopan maat ovat jo ratifioineet lisäpöytäkirjan ja monessa maassa ratifiointiprosessi on myös käynnissä. Näin ollen myös Suomen on syytä saattaa tavaralogistiikan digitalisoitumiskehitystä edistävä eCMR-lisäpöytäkirja kansallisesti voimaan.

Kansainvälisiä maantiekuljetuksia koskevan eCMR:n käyttöönotto Suomessa tullaan toteuttamaan HE-luonnoksessa kuvatulla tavalla muuttamalla kansallisesti säädettyä tiekuljetussopimuslakia lisäämällä siihen tarvittavat määräykset koskien eCMR:ää. Lausunnotte tullut HE-luonnos sisältää kansainvälisen eCMR:n lisäpöytäkirjan voimaan saattamisen lisäksi puhtaasti kotimaankuljetuksiin liittyvän muutosehdotuksen, jonka taloudellisia vaikutuksia elinkeinoelämälle ei ole esitysluonnoksessa avattu/arvioitu.

HE-luonnoksessa todetaan, että ”sähköisen rahtikirjan hyödyt saavutetaan täysimääräisesti vain, jos sähköiset rahtikirjat ja niissä olevat tiedot ovat standardoituja ja yhteentoimivia muiden järjestelmien kanssa. Näin tiedot pystyvät liikkumaan automaattisesti toimitusketjussa. Standardoidun muodon edistämiseksi ehdotetaan kumottavaksi nykyinen tiekuljetussopimuslain 8 §, jossa kotimaisissa kuljetuksissa rahtikirjalla on oma sisältönsä. Kotimaisten kuljetusten oman säännöksen tavoitteena oli yksinkertaistaa sisältövaatimuksia kotimaisissa kuljetuksissa. Koska lähettäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta rahtikirjan on sisällettävä käytännössä samat tiedot kuin kansainvälisessä kuljetuksessa ja koska rahtikirja voidaan jättää tekemättä kotimaisissa kuljetuksissa, yhdenmukaistaminen on tarkoituksenmukaista eikä juuri aiheuta lisävaatimuksia. *[alleviivaus SHLL:n lisäämä]*

SHLL toteaa, että vaikka nykyisen TKSL:n määräykset koskien kansainvälisen ja kotimaisen kuljetuksen rahtikirjan sisältöä, 9 ja 8 §:t, ovat suht yhteneväisiä, niin niissä on eroavaisuuksia, mikä näkyy em. pykälien pohjalta laadituissa paperisissa rahtikirjoissa ja niitä koskevissa standardeissa. Kotimaan tavarankuljetuksia varten on Suomen standardisoimisliitto laatinut standardin rahtikirjan mallista (SFS 5865), joka määrittelee tarpeelliset tietokentät. Edellisen kerran standardia on päivitetty vuonna 2010. SHLL:n käsityksen mukaan kotimaankuljetusten osalta kuljetusyritysten ja näiden asiakkaiden tietojärjestelmät on pitkälti rakennettu SFS 5865 standardi huomioiden.

Vaikka lähtökohtaisesti ja ihan hyvää tarkoittaen TKSL:n 8 §:n kumoamisella tavoitellaan kuljetuslainsäädännön yhtenäistämistä kv- ja kotimaankuljetusten osalta, niin **SHLL katsoo, että TKSL:n 8 §:n kumoamisen taloudelliset vaikutukset yrityksille tulee selvittää/arvioida tarkemmin, sillä lausuntoehdotuksessa asiasta ei ole mitään mainintaa** lukuun ottamatta seuraavaa toteamusta: ”Koska lähettäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta rahtikirjan on sisällettävä käytännössä samat tiedot kuin kansainvälisessä kuljetuksessa ja koska rahtikirja voidaan jättää tekemättä kotimaisissa kuljetuksissa, yhdenmukaistaminen on tarkoituksenmukaista eikä juuri aiheuta lisävaatimuksia.” Koska kotimaankuljetuksissa rahtikirja on laadittava

asiakkaan vaatimuksesta, niin muutoksella on varmasti vaikutuksia, erityisesti pienemmille yrityksille, jotka suorittavat ainoastaan kotimaan kuljetuksia.

*Yhteenveto: SHLL kannattaa eCMR:ää koskevan lisäpöytäkirjan pikaista ratifiointia, mutta suhtautuu kriittisesti kotimaan rahtikirjaa koskevan TKSL:n 8 §:n kumoamiseen, koska kumoamisen taloudellisia vaikutuksia yrityksille ei ole arvioitu asianmukaisesti.*

## Lopuksi

SHLL katsoo, että tavaralogistiikan digitalisaatiokehityksen edistäminen valtion toimesta on tärkeää, mutta edistämisen tulisi perustua pitkälti yritysten vapaaehtoisuuteen ja yhteistyöhön. Vaikka Liikennepalvelulakihankkeen III-osan esityksillä lainsäätäjät pyrkii edistämään tavaralogistiikan digitalisaatiota, niin hankkeen esityksillä ei SHLL:n näkemyksen mukaan käytännössä edistetä liikennepalvelusektorin digikehitystä, vaan riskinä on, että sitä heikennetään uusilla velvoitteilla ja lisäkustannuksilla. Yritysten osalta esityksen taloudellisten vaikutusten arviointi on jäänyt esityksessä vajavaiseksi.

SHLL on kiinnostunut osallistumaan Liikennepalveluhanke III jatkokäsittelyyn ja valmis käymään jatkossa syvempää ja yksityiskohtaisempaa keskustelua asian valmistelun edetessä.

Helsingissä 19.6.2018

Kunnioittaen

**SUOMEN HUOLINTA- JA LOGISTIKKALIITTO RY**

  
Petri Laitinen  
Toimitusjohtaja