



Liikenne- ja viestintäministeriö

LAUSUNTO

kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

1.6.2017

Lausuntopyyntö

LVM/905/03/2017

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö (jäljempänä "LVM") on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (jäljempänä "liikennepalvelulaki II"). Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (jäljempänä "SHLL") kiittää lausuntopyynnöstä ja haluaa lausua luonnoksesta seuraavaa.

Yleistä

Eri liikennemuotojen sääntelyn yhdenmukaistaminen ja matkaketjujen syntymisen edistäminen ovat SHLL:stä kannatettavia tavoitteita. Lisäksi SHLL pitää hyvänä sitä, että liikennettä koskevaa sääntelyä pyritään keventämään siltä osin kuin se ei perustu EU-lainsäädäntöön tai kansainväliseen sopimukseen.

Lisäksi tavoitteet liikenteen palveluiden digitalisoimiseksi ja liikennettä koskevan tiedon hyödyntämiseksi ovat erittäin tärkeä tavoite Suomen liikennesektorin kehittämiseksi. Avoimen datan käytön lisäämistä on myös pidettävä kannatettavana.

SHLL:n näkemykset liikennepalvelulaki II:n pykäläteksteihin ja/tai niiden perusteluihin

SHLL haluaa kiinnittää LVM:n ja lainsäätäjän huomion seuraaviin kohtiin luonnoksesta liikennepalvelulaki II:n hallituksen esitykseksi:

Määritelmät (*I Osa 1 Luku 1 §*)

Kyseinen pykälä kattaa liikennepalvelulaissa tarkoitettujen eri palvelujen määritelmiä. Koska alun perin liikennepalvelulain on ajateltu tulevan koskemaan henkilökuljetusten lisäksi tavarakuljetuksia, niin 1 §:n määritelmät on laadittu siten, että palvelujen määritykset kattavat niin henkilökuljetukset kuin myös tavarakuljetukset. Näin ollen esim. välitys-, liikenne-, liikkumis- ja yhdistämispalvelujen määritelmä koskee myös tavarakuljetuksia.

Liikennepalvelulaissa tavara- ja rahtiliikenteen osuus lain pykälien perusteluissa on varsin minimaalinen, mikä viittaa siihen, että valtaosa liikennepalvelulain pykälistä on laadittu silmällä pitäen vain henkilökuljetuksia, mutta samalla unohdettu tarkastella mitä pykälissä asetetut uudet velvoitteet voivat nyky muodossaan tarkoittaa tavara- ja rahtiliikennepalvelujen puolelle.

SHLL:n jäsenenä olevat huolinta- ja logistiikkayhtiöt tarjoavat asiakkailleen yhtenä keskeisenä palvelumuotonaan sopimusrahdinkuljettajan vastuulla kansainvälisiä multimodaalikuljetuksia (= *tavaraliikenteen yhdistämispalvelu*) tai samoja kuljetuksia välittäjän roolissa ja vastuulla (= *tavaraliikenteen välityspalvelu*).

Liikennepalvelulaissa asetetaan välitys- ja/tai yhdistämispalvelun tarjoajille ilmoitusvelvollisuuksia, jotka tavaraliikenteen osalta tulevat lisäämään tavaraliikennepalveluja tarjoavien yritysten hallinnollista rasitetta ilman, että ilmoitusvelvollisuuden täyttämistä olisi varsinaista hyötyä. Esim.:

Välityspalvelun tarjoajan ilmoitusvelvollisuus (II Osa 1 Luku 13 § 2 mom.):

”Välityspalvelun tarjoajan tai sen Suomessa olevan edustajan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain tammikuun loppuun mennessä kokonaisimmat sen tiedossa olevista korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista, ellei kyseinen tieto ole viranomaisen saatavilla Verohallinnolle tehdyn vastaavan ilmoituksen perusteella.” [Jo hyväksytty laki]

Ilmoitusvelvollisuus (III Osa 5 Luku 1 §)

”Välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajan on tehtävä toiminnastaan ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoituksessa on kuvattava tarjottavat palvelut sekä annettava palveluntarjoajan yhteystiedot.” [Nyt lausunnolla oleva esitys]

Em. velvoitteet koskevat pykälien sanamuotoilujen mukaan myös tavaraliikennettä. HE-luonnoksen perustetuista ei kuitenkaan käy lainkaan selville esimerkiksi se, että mihin Verohallinto tarvitsee tietoa suomalaisen huolinta- ja logistiikkayrityksen välittämistä kv-maantiekuljetuksesta, jossa varsinaisen kuljetuksen suorittaa ulkomainen kuljetusyhtiö tai se, miksi huolinta- ja logistiikkayrityksen on tehtävä ilmoitus tarjoamistaan lukuisista kansainvälisistä tavaraliikennepalveluistaan Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille.

SHLL esittääkin, että LVM hallituksen esityksen luonnosta päivittäessään kiinnittää erityistä huomiota liikennepalvelulaissa käytettäviin termien määritelmiin ja termien täsmälliseen käyttöön. Lisäksi tärkeää on kiinnittää huomiota siihen, että velvoitteita, jotka on tarkoitettu koskemaan vain henkilöliikennettä, ei epähuomiossa laajenneta koskemaan tavaraliikennettä.

Soveltamisala (I Osa 1 Luku 2 §)

Nyt lausuttavana olevassa liikennepalvelulaki II -esityksessä esitetään lain soveltamisalaksi seuraavaa:

”Tätä lakia sovelletaan palveluntarjoajaan, jolla on toimipaikka Suomessa tai joka on muuten Suomen oikeudenkäytön piirissä. Lisäksi lakia sovelletaan palveluntarjoajaan, jonka tarjoaman, välittämän tai yhdistämän liikkumispalvelun alku- tai loppupää on Suomessa tai liikkumispalvelu kulkee Suomen kautta. Tällä pykälällä ei rajoiteta Suomen lain kansainvälisyksitysoikeudellisten säännösten soveltamista.”

SHLL huomauttaa, että HE-luonnoksesta näyttäisi puuttuvan yksityiskohtaiset perustelut em. pykälälle. Vaikka pykälätekstin sanallinen muotoilu on sinänsä suhteellisen selkeä, jättää se kuitenkin epäselväksi sen, miten käytännössä on tarkoitus velvoittaa esimerkiksi ulkomainen lentoyhtiö tai välityspalvelun tarjoaja täyttämään lain velvoitteet Suomessa.

SHLL pitää tärkeänä, että Suomen lainsäädäntö ei aseta suomalaisia huolintayrityksiä ulkomaisia kilpailijoitaan heikompaan kilpailuasemaan kansainvälisen kilpailun kohteena olevilla markkinoilla. Pelkästään suomalaisia huolinta- ja logistiikkayrityksiä koskevat uudet velvoitteet lisäävät näiden yritysten kustannuksia ja hallinnollista työtä, mikä on omiaan heikentämään näiden kilpailuasetelmaa suhteessa ulkomaisiin kilpailijoihin Suomen vienti- ja tuontikuljetusten hoitamisessa.

SHLL toteaa, että kyseiselle pykälälle on syytä laatia yksityiskohtaiset perustelut ja että pykälän vaikutukset suomalaisten yritysten kilpailuasetelmaan arvioidaan HE-luonnoksen vaikutusarvioissa.

Välitys- ja yhdistämispalvelut (III Osa 5 Luku 1 ja 2 §)

SHLL toistaa tässä yhteydessä aiemman kommenttinsa siitä, että selvyysden vuoksi em. pykälät olisi selvästi rajattava koskemaan vain henkilöliikenteen välitys- ja yhdistämispalveluita.

Sähköinen rahtikirja (HE-luonnos s. 86)

SHLL katsoo, että tavaraliikenteessä digitalisaatio tarjoaa merkittäviä tuottavuusetuja. Tavaraliikenteen sujuvuuteen vaikuttaa olennaisesti eri liikennemuotojen sujuva yhteistyö ja se, että tavarakuljetusta koskevat tiedot liikkuvat kuljetusketjussa osapuolilta tehokkaasti ja ilman turhia välivaiheita.

Sähköisen rahtikirjan käyttöönotto, niin kotimaan tiekuljetuksissa kuin myös kansainvälisissä tiekuljetuksissa, olisi omiaan nopeuttamaan digitalisaatiokehitystä tavaraliikenteessä. SHLL pitää kuitenkin hyvänä sitä, että liikennepalvelulaki II:ssa ei ole kuitenkaan asetettu pakottavaa kansallista velvoitetta sähköisen rahtikirjan käyttöön ottamiseksi, sillä se olisi ollut omiaan heikentämään Suomen kilpailuasemaa kansainvälisissä tavarakuljetuksissa, sillä kotimaan kuljetuksia koskeva lainsäädäntö perustuu muutamaa pientä poikkeusta lukuun ottamatta kansainväliseen CMR-yleissopimukseen.

SHLL kuitenkin toivoo, että Suomessa hallitus ryhtyisi käytännön toimiin CMR-yleissopimukseen liittyvän eCMR-lisäpöytäkirjan ratifioimiseksi. Suomi on allekirjoittanut kyseisen sähköistä rahtikirjaa koskevan lisäpöytäkirjan 2008, mutta ei ole ryhtynyt käytännön toimiin lisäpöytäkirjan ratifioimiseksi. Nyt Euroopassa useat maat ovat ratifioineet lisäpöytäkirjan tai ryhtyneet toimiin sen ratifioimiseksi. Jos Suomi haluaa edistää digitalisaation edellytyksiä tavaraliikenteen tiekuljetuksissa, niin Suomen olisi syytä ryhtyä pikaisesti toimiin em. lisäpöytäkirjan ratifioimiseksi. Se on ollut SHLL:n ja muiden kv-maatiekuljetuksista vastaavien toimijoiden toive jo pidemmän aikaa.

Kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyyden saavuttaminen

HE-luonnoksessa ehdotetaan kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyden suorittamisessa siirryttäväksi koulutuspainotteisesta (280 h + koe) mallista koevaihtoehtoon, jossa perustason ammattipätevyys suoritettaisiin määrämuotoisilla näyttökokeilla. Perustason ammattipätevyyden suorittaminen olisi edelleen mahdollista myös nopeutetulla 140 h koulutuksella.

SHLL on tietoinen siitä, että em. ehdotus puhuttaa tieliikennesektoria edustavia toimijoita (Logistiikkayritysten liitto ry ja ALT ry), joiden jäsenistä osa on myös SHLL:n jäseniä. Em. toimijoiden huoli kohdistuu kuljettajien koulutusjärjestelmän radikaaliin muuttamisen tilanteessa, jossa EU:n ammattipätevyysdirektiiviä koskevien muutosten käsittely (COM(2017) 47 final) on yhä EU:ssa kesken. Lisäksi em. tahojen huoli kohdistuu myös muutosesityksen vaikutuksiin kuljettajien saatavuudessa ja alan yleiseen kiinnostavuuteen.

SHLL esittää, että LVM yhteistyössä opetus- ja kulttuuriministeriön sekä em. tieliikennetoimijoiden kanssa selvittää mahdollisuudet kehittää nykyistä järjestelmää ottaen huomioon tieliikennetoimijoiden esittämät huomiot ja huolenaiheet ennen kuin Suomen nykyistä koulutusjärjestelmää lähdetään laajasti muuttamaan kuljettajakoulutuksen osalta.

Lopuksi

SHLL on kiinnostunut osallistumaan liikennepalvelulaki II:n jatkokäsittelyyn ja valmis käymään jatkossa syvempää ja yksityiskohtaisempaa keskustelua liikennepalvelulain valmistelun edetessä.

Helsingissä 1.6.2017

Kunnioittaen

SUOMEN HUOLINTA- JA LOGISTIIKKALIITTO RY



Petri Laitinen
Toimitusjohtaja

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
PL 62 (Eteläranta 10), 00131 Helsinki
S-posti: etunimi.sukunimi@huolintaliitto.fi

Puh. 020 595 5000
www.huolintaliitto.fi

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) on huolinta-alan työnantajien elinkeino- ja työmarkkinapoliittinen edunvalvontajärjestö. SHLL:n jäseninä on reilu 70 huolinta-alan yritystä, jotka yhdessä vastaavat valtaosasta Suomen ulkomaankaupan kappaletavaran vienti- ja tuontikuljetuksista.