



Lausunto  
Palta ry

1 (6)

1.6.2017

Julkinen

Liikenne- ja viestintäministeriö

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

[liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi)

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"). Palvelualojen työnantajat Palta ry (jäljempänä "Palta") kiittää lausuntopyynnöstä ja haluaa lausua luonnoksesta seuraavaa.

### Yleistä

Eri liikennemuotojen sääntelyn yhdenmukaistaminen ja matkaketjujen syntymisen edistäminen ovat Paltasta kannatettavia tavoitteita. Lisäksi Palta 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.

Samalla haluamme kuitenkin todeta, että luonnoksessa hallituksen esitykseksi on useampi kohtia, jotka tarvitsevat täsmennystä. Lisäksi esitettävien muutosten vaikutusarvioihin Palta toivoo tarkempaa analyysiä, sillä elinkeinoelämälle merkittäviä uusia velvoitteita tuovaan esitykseen tulisi liittyä kunnollinen arvio niin velvoitteiden aiheuttamista investointikuluista toimialalle kuin esityksen mahdollisista taloudellisista hyödyistä.

### Paltan näkemykset liikennepalvelulaki II:n pykäläteksteihin ja/tai niiden perusteluihin

Palta haluaa kiinnittää LVM:n ja lainsäätäjän huomion seuraaviin kohtiin luonnoksessa liikennepalvelulaki II:n hallituksen esitykseksi:

#### Määritelmät (I Osa 1 Luku 1 §)

Kyseinen pykälä kattaa liikennepalvelulaissa tarkoitettujen eri palvelujen määritelmää. 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 tavaraliikenteen osuus lain pykälien perusteluissa on varsin minimaalinen, mikä viittaa siihen, että valtaosa liikennepalvelulain pykälästä on laadittu silmällä pitäen vain henkilökuljetuksia, mutta samalla unohdettu tarkastella mi-



tä pykälissä asetetut uudet veloitteet voivat nyky muodossaan tarkoittaa tavaraliikennepalvelujen puolelle.

Esimerkiksi Paltan jäseninä olevat huolintayhtiöt 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 kokonaissummat 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."* [Lausuttavana oleva esitys]

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

Palta 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 veloitteita, 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 kansainvälisysoikeudellisten säännösten soveltamista."*

Palta 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 henkilöliikenteen välityspalvelun tarjoaja täyttämään lain velvoitteet Suomessa.

Palta pitää tärkeänä, että Suomen lainsäädäntö ei aseta suomalaisia palveluyrityksiä ulkomaisia kilpailijoitaan heikompaan kilpailuasemaan kansainvälisen kilpailun kohteena olevilla markkinoilla. Pelkästään suomalaisia liikennepalveluyrityksiä koskevat uudet velvoitteet lisäävät näiden yritysten kustannuksia ja hallinnollista työtä, mikä on omiaan heikentämään näiden kilpailuasetelmaa suhteessa ulkomaisiin kilpailijoihin.

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

### **Puolesta-asiointi (III Osa 2 Luku 2a §)**

Luonnoksessa esitelty puolesta-asiointin käsite perustuu henkilöiden eri palveluissa olevien käyttötilien avaamiseen Euroopan unionin maksupalveludirektiivin mallin mukaisesti. Palta katsoo, että kyseinen pykälä on lähtökohtaisesti tärkeä, sillä se mahdollistaisi kytkeä matkaketjuun tai henkilön yhdistämispalveluun myös muiden liikennemuotojen matkalippuja, erilaisia liikkumispalveluita, kuten ajoneuvojen vuokrauspalveluita, erilaisia sarja- tai kausituotteita sekä alennuksia.

Palta katsoo, että HE-luonnoksen perusteluissa tulisi kuitenkin tarkemmin selvittää sitä, mitä esitetty toimintamalli käytännössä tarkoittaisi liikenteessä ja mitä asiakkaita velvoite koskisi. Esimerkiksi lentoliikenteessä matkustajan ja lentoyhtiön välinen asiointi ei perustu tilisuhteeseen, vaan jokainen lipun osto on kertaluonteinen tapahtuma. HE-luonnoksen perusteluista ei myöskään käy ilmi, mikä olisi kuljetuspalveluntarjoajien asiakasohjelmien asema puolesta-asiointimallissa.

Luonnoksen mukaan puolesta-asiointinissa liikkumis- ja yhdistämispalvelujen tarjoajan pääsyn toisen palvelutarjoajan sähköiseen järjestelmään ”on oltava riittävän laaja”. Ilmaisuu on epäselvä. Sen tulkinta vaikuttaa olennaisesti siihen, millaisia investointeja liikennepalvelujen tarjoajien on tehtävä tietojärjestelmiinsä. Palta katsoo, että kyseisen pykälän perusteluja ja sisältöä olisi syytä täsmentää lausuntokierroksen jälkeen.

Luonnoksessa mainitaan puolesta-asiointisuhteen perustamisen edellyttävän vahvaa tunnistamista, mutta HE-luonnos jättää avoimeksi sen, kumpi osapuoli vastaa vahvan tunnistamisen välineen luomisesta. Palta katsoo, että välitys- ja yhdistämispalvelujen tarjoajan olisi luontevampaa järjestää vahva tunnistaminen, jos se haluaa käyttää puolesta-asiointia.

Palta pitää välttämättömänä sitä, että puolesta-asiointimallin yritys- ja kustannusvaikutukset selvitetään tarkemmin ja siihen liittyvät epäselvät asiakohdat tarkennetaan ennen varsinaisen HE:n julkaisemista. Samassa yhteydessä on syytä tarkkaan harkittava se, mikä on yritysten kannalta järkevä ja realistinen veloitteen voimaantuloa hetki, jotta yrityksillä on mahdollisuus varautua ehdotettuihin muutoksiin.



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

Palta kannattaa sitä, että henkilöliikenteen välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajilta edellytetään ilmoitusta toiminnastaan ja yhteystiedoistaan Liikenteen turvallisuusvirastolle. Näiden tietojen on oltava myös henkilöliikenteen kuljetuspalveluntarjoajien saatavilla ilman kustannuksia. Samaten Palta pitää luontevana sitä, että henkilöliikenteen välitys- ja yhdistämispalvelujen tarjoajille säädettäisiin velvollisuus antaa matkaketjun eri osiin kohdistuvaa tietoa siitä, kenen puoleen matkustaja voi matkaketjun eri vaiheissa kääntyä, jos palvelu ei toteudu matkustajalle annetun vahvistuksen mukaisena.

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

### **Liikenneasioiden rekisteri (V Osa 1 Luku)**

Palta pitää hyvänä tavoitetta yhdistää liikenneasioiden rekisterit ja yhtenäistää niitä koskevia käytäntöjä. Tietojen toimittamisen tavan on kuitenkin oltava toimijoille käytännöllinen eikä tietojen toimittamiseen pidä edellyttää toimijoilta investoimista uusiin tietojärjestelmiin, joista ne eivät itse hyötyisi omassa toiminnassaan. Lisäksi on tärkeätä, että yrityksille luottamuksellisten tietojen suojasta huolehditaan.

Palta huomauttaa, että HE-luonnoksessa liikenneasioiden rekisteriä koskien esitetään esimerkiksi ilma-alusten osalta ilmoitettavaksi useita sellaisia tietoja, joita ilma-alusten osalta ei nykyään tarvitse ilmoittaa (mm. tyyppitodistuksen numero, tyyppi-hyväksyntäluokka, minimimiehistö, maksimi matkustajamäärät, tieto pelastusvarjosta sekä moottoreiden tyyppi, merkki, malli, sarjanumero, valmistaja, valmistusmaa, valmistusvuosi, maksimi- sekä jatkuvateho, malliluokka, tyyppitodistuksen numero, tyyppihyväksyntäluokka). HE-luonnoksen mukaan rekisteriin voitaisiin merkitä myös tiedot maahantuontitarkastuksista, kunnossapidosta, huolto-ohjelmasta, huoltajista sekä tiedot lentokelpoisuuteen tai huoltamiseen sekä IDERA- ja valvontavastuusiirtämiseen liittyvistä sopimuksista.

Palta toteaa, että HE-luonnoksessa ei kerrota perusteluja sille, miksi liikenneasioiden rekisteriin tulisi jatkossa ilmoittaa edellä mainittuja tietoja, joita viranomaisen ei nykyisellään vaadi ja joista osan jatkuva päivittäminen tulisi aiheuttamaan lisäkustannuksia. Palta ei ainakaan tässä vaiheessa voi kannattaa rekisteriin ilmoitettavien tietojen laajentamista.

### **Datan avaaminen ja luovuttaminen (IV Osa 1 Luku 2 § 4 mom. ja V osa 3 luku)**

Palta pitää hyvänä ehdotusta lisätä IV osaan säännös, jossa asetetaan Liikennevirastolle velvoite avata saamansa tiedot sekä tekemänsä tilastot ja tutkimukset avoimen rajapinnan kautta sellaisessa muodossa, että niistä ei pysty tunnistamaan yksittäisiä käyttäjiä, eikä liike- tai ammattisalaisuutta vaaranneta. Säännöksellä tuetaan digitaalisten liikkumista koskevien lisäpalveluiden syntymistä.

Palta pitää myös kannatettavana lisätä liikennepalvelulaki II:een täsmälliset määräykset siitä kuinka ja millä perustein Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi voi luovuttaa liikenneasioiden rekisteriin keräämiään tietoja. Selkeät ja täsmälliset määräyk-

set ovat tarpeen, jotta mahdollistetaan rekisteriin kerättävän tietopääoman hyödyntäminen digitaalisten liikkumista koskevien lisäpalveluiden synnyttämiseksi.

### Sähköinen rahtikirja (HE-luonnos s. 86)

Palta 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. Palta 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.

Palta 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 kv-maatiekuljetuksista vastaavien toimijoiden toive jo pidemmän aikaa.

### Kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyden saavuttaminen

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

Palta on tietoinen siitä, että em. ehdotus puhuttaa tieliikennesektoria edustavia toimijoita (Logistiikkayritysten liitto ry, ALT ry ja Linja-autoliitto ry), joiden jäsenistä osa on myös Paltan 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 saataavuudessa ja alan yleiseen kiinnostavuuteen.

Palta 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.



**Lausunto**  
Palta ry

6 (6)

1.6.2017

Julkinen

### **Lentoliikennettä koskevat ehdotukset**

Puhtaasti lentoliikennettä koskevien lakimuutosehdotusten osalta Palta yhtyy jäsenyrityksemme Finnair Oyj:n 30.5.2017 päivätyssä lausunnossa esittämiin huomioihin.

### **Rautatieliikennettä koskevat ehdotukset**

Puhtaasti rautatieliikennettä koskevien lakimuutosehdotusten osalta Palta yhtyy jäsenyrityksemme VR-Yhtymä Oy:n lausunnossa esittämiin huomioihin.

### **Lopuksi**

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

Helsingissä 1.6.2017

Kunnioittaen,

### **Palvelualojen työnantajat PALTA ry**

Riitta Varpe  
toimitusjohtaja

Petri Laitinen  
Logistiikan toimialapäällikkö