



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

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:een vaiheeseen. Palvelualojen työnantajat PALTA ry (jäljempänä "Palta") kiittää lausuntopyynnöstä ja haluaa lausua luonnoksen sisältämistä keskeisistä muutosesityksistä seuraavaa:

#### **A. Paikannusvelvoitteen asettaminen tieliikenteessä tavara- 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 oloinen keskeisten raskaan liikenteen toimijoiden osalta." Lisäksi HE:ssä todetaan, että "tietojen saaminen liikenteen ohjausta 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 siirryttäessä liikenteen automaatiossa kohti ylempiä automaation tasoja."

Palta 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." Palta toteaa, että liikenteessä on edelleen yritysajoneuvoja, joissa ei ole satelliittipaikannustoimintaa, koska sitä ei ole katsottu tarpeelliseksi mm. kustannusten vuoksi. Palta kysyykin, **miksi säätää tässä vaiheessa raskaalle liikenteelle kustannuksia aiheuttava tietojen keräämisvelvoite, mikäli lainsäätäjällä ei vielä ole tarkkaa selvyyttä siitä kenelle tietoa jatkossa tulee lä-**

**hettää ja missä muodossa.** Lisäksi pelkästään raskaalle liikenteelle ehdotetun paikannusvelvoitteen asettaminen 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.

Palta 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 lisäkuannuksia ja lisää hallinnollisia velvoitteita Suomen ulkomaanliikenteelle.

Palta myös toteaa, että ehdotettu **raskaanliikenteen paikantamisvelvoitteen pykälän muotoilu 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 keräämään tietoja enää käsitellä, jatkojalostaa ja säilyttää keräämäänsä paikannustietoa omiin kaupallisiin tarkoituksiinsa.

***Yhteenveto:** Palta 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. Postipalvelua koskevien olennaisten tietojen avaaminen tiettyihin käyttötarkoituksiin postilaissa**

Palta katsoo, että kyseiseen ehdotukseen sisältyy kohtia, jotka ovat ongelmallisia Paltan jäsenyritys Posti Oy:n sekä ylipäätään logistiikkapalvelualan toimivan kilpailun kannalta.

Postipalvelulakiin ehdotetaan säädettäväksi uusi 38 a §, minkä mukaan postiyrityksen on luovutettava postipalveluja koskevat olennaiset tiedot posti- ja jakelutoiminnan tarjoajille sekä kehittämis- ja innovaatiotoimintaa varten yleisesti käytetyssä muodossa koneluetettavan rajapinnan kautta. Olennaisiksi tiedoiksi ehdotuksessa määritellään tiedot jakelureiteistä, postilokeroiden, postilaatikoiden ja rakennusten sijainnista, pihateistä sekä postinumeroalueiden rajoista. Ehdotuksen perustelujen mukaan tällainen tieto voi olla esimerkiksi karttapohjaista tietoa jakelureiteistä ja reitin varrella olevista rakennuksista (esimerkiksi rappujen kirjaintietoja

tai rakennusten pääasiallisesta käyttötarkoituksesta sekä liike- ja asuinhuoneistojen määristä).

**Palta toteaa, että tiedot jakelureiteistä on logistiikkapalveluyrityksillä varsin yleisesti katsottu kuuluvan liikesalaisuuden piiriin, minkä vuoksi velvoitteeseen kyseisen tiedon luovuttamiseksi Palta suhtautuu kriittisesti.** Reittisuunnitteluoptimointi on tavaralogistiikan jakelutoiminnassa yksi tärkeä kilpailutekijä, jolla kukin palveluyritys pyrkii parantamaan kilpailukykyään ja taloudellista kannattavuuttaan.

Palta yhtyy Posti Oy:n näkemykseen siitä, että Postipalvelulakiin ehdotettu tietojen avaamisvelvoite on omiaan vähentämään kilpailua postialalla, kun reittisuunnittelusta syntyvä olennainen kilpailutekijä, jonka logistiikkapalveluyritykset yleisesti katsovat liikesalaisuudekseen, poistuisi valikoimasta. Näin ollen lakiehdotuksella luodaan riski sille, että postiyrityksellä ei ole jatkossa enää kiinnostusta investoida reittisuunnittelun kehittämiseen, jos tiedot joudutaan luovuttamaan kilpailijoille säännellyllä hinnalla.

Sen lisäksi mitä edellä on todettu, Palta huomauttaa, että postiyrityksillä olevat yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöistä ja rakennuksista, muun muassa niiden sijainnista (koordinaatit), käyttötarkoituksesta ja käytössäolotilanteesta, rakenteista ja ominaisuuksista, ovat väestötietojärjestelmästä ja Väestörekisterikeskuksen varmennepalveluista annetun lain nojalla talletettu väestötietojärjestelmään. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista velvoittaa yksityisiä toimijoita rakentamaan rajapintoja ja luovuttamaan rakennustietoja, joita viranomaisella on jo oikeus tuottaa ja luovuttaa edellä mainitun lain 34 §:n nojalla.

Lopuksi Palta haluaa kiinnittää lainsäätäjän huomion siihen, että lakiehdotuksessa luovutuksen kohde/saaja on varsin väljästi määritelty, sillä säädösehdotuksen mukaan postiyrityksen olisi velvollisuus luovuttaa laissa määritetyt tiedot postipalveluiden ja jakelutoiminnan lisäksi mitä tahansa kehittämis- ja innovaatiotoimintaa varten. Tämän muotoilun perusteella tiedon saajien joukkoa ei tosiasiallisesti olisi lainkaan rajoitettu, vaan käytännössä kuka tahansa voisi vaatia postiyrityksen keskeiset tuotannolliset tiedot itselleen kehittämis- ja innovointitoimintaa varten. Tämä on turvallisuusriski sekä työntekijöiden että omaisuuden suojan kannalta.

*Yhteenveto: Palta katsoo, että kyseiseen ehdotukseen sisältyy useita kohtia, jotka ovat ongelmallisia Paltan jäsenyritys Posti Oy:n sekä ylipäättään logistiikkapalvelualan toimivan kilpailun kannalta. Tästä syystä Palta suhtautuu esitykseen kriittisesti. HE-luonnoksen taloudelliset vaikutusarviot Posti Oy:lle ja muille yrityksille ovat puutteelliset, koska mitään euromäärisiä arvioita ei ole esitetty, vaan ainoastaan tyydytty toteamaan yleisiä arvioita ilman tarkemmin tutkittua analyysyä.*

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

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

#### D. 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.

Palta suhtautuu esitettyyn positiivisesti sillä edellytyksellä, että velvoitteesta tulee ehdotuksen mukaisesti kuljetusyriyksille 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 täyttämiseksi voidaan käyttää hyväksi yrityksissä jo käytössä olevia riskienhallintavälineitä. Näin pystyttäisiin vähentämään yrityksille velvoitteesta syntyvää hallinnollista taakkaa ja ylimääräisiä kustannuksia.

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

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

Palta 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. Lausunolle 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 Paltan lisäämä]*



Palta 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. Paltan 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 **Palta 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: Palta 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

Palta 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 Paltan 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.

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

Helsingissä 19.6.2016

Kunnioittaen,

## Palvelualojen työnantajat Palta ry

Tuomas Aarto  
toimitusjohtaja

Petri Laitinen  
Logistiikan toimialapäällikkö