

Plenum

Tisdag 2.10.2018 kl. 14.05—22.06

13. Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och ikraftsättande av tilläggsprotokollet om elektroniska fraktsedlar till konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg samt med förslag till lag om ändring av lagen om vägbefordringsavtal

Regeringens proposition RP 156/2018 rd

Remissdebatt

Talman Paula Risikko: Ärende 13 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talman konferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras 30 minuter. Om vi inte inom den utsatta tiden hinner gå igenom hela talarlistan avbryts behandlingen av ärendet och fortsätter under dagens plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade. Om debatten om ärendet däremot avslutas före den reserverade tiden gått ut går vi över till nästa ärende på dagordningen, det vill säga ärende 14. — Minister Berner, varsågod.

Debatt

20.13 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikennepalvelulakihankkeen keskeisenä tavoitteena on sujuvoittaa liikennealan sääntelyä. Haluamme Suomeen modernia ja mahdollistavaa sääntelyä. Lainsäädännön tulee tukea digitalisaation hyödyntämistä, ei estää sitä. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi on tärkeää, että hyödynnämme täysimääräisesti kansainvälisen sääntelyn meille tarjoamat mahdollisuudet.

Nyt annetulla esityksellä ehdotetaan Suomen liittymistä YK:ssa tehtyyn lisäpöytäkirjaan, joka täydentää sopimusta tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta. Lisäpöytäkirja sallii sähköisten rahtikirjojen käyttämisen kansainvälisissä tiekuljetuksissa sopimusvaltioiden välisessä kuljetuksessa, kun tähän asti sopimus on kattanut vain paperiset asiakirjat. Samalla tiekuljetussopimuslakia muutettaisiin ottamaan huomioon nämä lisäpöytäkirjan tuomat uudet mahdollisuudet.

Esityksellä edistetään logistiikkasektorin digitalisaatiota. Tietojen saaminen paperilta sähköiseen muotoon on edellytys logistiikkasektorin laajemmalle digitalisaatiolle. Se on ensimmäinen askel tietojen parempaan hyödyntämiseen kuljetusketjussa. Kun tiedot ovat jatkossa entistä enemmän sähköisessä muodossa, voi se tulevaisuudessa helpottaa tietojen käyttämistä entistä joustavampien palveluiden luomiseksi tai nopeuttaa viranomaisvalvontaa.

Arvoisa rouva puhemies! Suomen liittyminen lisäpöytäkirjaan on toimialan kovasti odottamaa. Toivonkin, että asia voidaan joutuisasti käsitellä ja liittyminen pikaisesti vahvistaa. Näin voimme tarjota suomalaisille toimijoille ympäristön, joka tukee heidän digita-

Punkt i protokollet PR 93/2018 rd

lisaatiotoimenpiteitään ja siten vahvistaa heidän asemaansa kansainvälisessä kilpailussa.
— Kiitos.

Puhemies Paula Risikko: Sitten puhujalistaan, edustaja Kulmala.

20.14 Kari Kulmala sin: Arvoisa puhemies! Esityksellä saatettaisiin voimaan sähköistä rahtikirjaa koskeva lisäpöytäkirja yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta. Tiekuljetussopimuslakia sovelletaan kansainvälisten kuljetusten lisäksi myös kotimaisiin kuljetuksiin.

Tämän esityksen tavoitteena on saattaa Suomessa voimaan eCMR-lisäpöytäkirja. Lisäksi tavoitteena on edistää logistiikan digitalisaatiota kotimaisissa kuljetuksissa sallimalla lain tasolla sähköisten rahtikirjojen käyttäminen.

Pidän sähköisten rahtikirjojen mahdollistamista hyvänä uudistuksena, vaikka erityisesti vaarallisten aineiden kuljetuksessa olisi hyvä olla myös paperiversio mukana kuljetuksessa voimassa olevan lain mukaisin vaatimuksin. Perustelen tätä sillä, että kun tällainen ajoneuvo joutuu onnettomuuteen, monesti vaaralliset aineet huomataan ensin ajoneuvon merkinnöistä. Mikäli merkintänä on vain ajoneuvon edessä ja takana oranssi suorakaiteenmuotoinen tunniste ilman numerointia, ei se sisällä muuta tietoa kuljetettavasta aineesta. Kun pelastushenkilöstö tulee paikalle, on tärkeää saada mahdollisimman nopeasti tieto kuljetettavasta aineesta. Tämä löytyy helpoiten yritykseltä, mikäli he ehtivät vastaamaan puhelimeen. Tämän jälkeen tieto löytyy nykysäännösten mukaan ajoneuvon sisältä paperiversiona.

Arvoisa puhemies! Mielestäni vaarallisen aineen kuljetuksessa olisi hyvä, että tiedot rahdista löytyisivät jatkossakin sähköisen version lisäksi myös paperiversiona, mutta nämä ADR-määräykset ovat kansainvälisiä määräyksiä, eivät pelkästään kansallisia.

20.16 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tätä hallituksen esitystä on nimenomaan kauan odotettu ja toivottu, ja kiitos, että se on nyt meillä täällä käsittelyssä. Vihdoin myöskin kuljetusala saa näin toivomiansa asioita eteenpäin. Ja voin sanoa, kun olen vuosien saatossa ollut liikenne- ja viestintävaliokunnassa, että useissa kokouksissa on tähän asiaan viitattu ja toivottu, että myös Suomessa sähköinen rahtikirja otettaisiin käyttöön. Tätä on toivottu muun muassa, kun keskusteltiin kabotaasilainsäädännöstä ja siihen liittyvistä asioista. Tätä asiaa on toivottu, kun ollaan puhuttu harmaan talouden torjunnasta. Tällä hallituksen esityksellä torjutaan myös harmaata taloutta.

Hallituksen esityksen tavoitteena on edistää logistiikkasektorin digitalisaatiota. Omasta mielestäni on erittäin hyvä, että tiedot ovat tämän jälkeen sähköisessä muodossa. Ne ovat silloin ajan tasalla, ja niitä pystytään seuraamaan myöskin jatkossa. Kaiken kaikkiaan tämä hallituksen esitys on erittäin toivottu ja toivottavasti saa myös valiokunnassa yksimielisen käsittelyn ja voidaan viedä ripeästi asiaa eteenpäin.

20.18 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! CMR-sopimus on vanha ja kansainvälinen sopimus, jota on vuosien saatossa päivitetty. Taitaa olla niin, että 1956 on ensimmäiset sopimukset jo tehty, ja tähän on tätä kansainvälistä rahtikirjaa. Sähköistä rahtikirjaa on todellakin toivottu jo useamman vuoden ajan, ja on hienoa, että se nyt viimein saadaan Suomessakin ajan tasalle. Se helpottaa kansainvälisiä kuljetuksia ja seuranta. Harmaata taloutta, niin kuin täällä on tullut esille, sillä pystytään torjumaan. Ja yleises-

Punkt i protokollet PR 93/2018 rd

tikin ottaen, jos tämä digitalisaation tuleminen jossain työtä helpottaa, niin tämän tyyppisissä asioissa raskaassa liikenteessä. Kotimaisessa liikenteessä tätä asiaa varmaan vielä kehitellään ja tiellä paperiset rahtikirjat taitavat säilyä edelleen, mutta kansainvälisissä rahtikirjakäytännöissä tämä eCMR-rahtikirja saadaan toivottavasti mahdollisimman pikaisesti voimaan.

20.19 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Nyt keskustellaan todellakin tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn sähköistä rahtikirjaa koskevan lisäpöytäkirjan hyväksymisestä ja voimaan saattamisesta sekä ehdotuksesta laiksi tiekuljetussopimuslain muuttamisesta. Käytännössä tämä tarkoittaa siis sitä, että mahdollistetaan sähköisen rahtikirjan käyttöönotto kansainvälisessä tavaraliikenteessä hyväksymällä kansainvälisen sopimuksen lisäpöytäkirja. Tämä sähköisen rahtikirjan käyttö ei tule pakolliseksi, vaan yritykset voivat itse sopia keskenään sen käytöstä. Ja sen käsityksen mukaan, minkä itse olen tästä saanut myös eri kuljetusyrittäjiltä, suuremmilla yrityksillä on pääsääntöisesti halua investoida rahtikirjojen sähköistämiseen kustannuksista huolimatta, koska tämä sähköinen rahtikirja tulee kuitenkin aina vähentämään niitä virheitä ja tuo myös tehokkuutta siihen työhön. Toinen juttu on sitten se, että palaute on ollut myös sen kaltaista, että ehkä lähtökohtaisesti pienemmillä yrityksillä on vähemmän halukkuutta tähän investointiin. Sähköistä rahtikirjaa voidaan käyttää tietysti myös sovittaessa kotimaan liikenteessä, niin kuin tässä keskustelussa on myös jo tullut esiin.

Sitten mitä tulee tähän harmaaseen talouteen ja harmaan talouden kitkemiseen — koska kaikessa lainsäädännössä, jossa me voimme harmaata taloutta kitkeä, niin meidän yksinkertaisesti pitää se tehdä — tätä sähköistä rahtikirjaa on ajettu yhtenä tavaraliikennealan harmaata taloutta torjuvana keinona aiempina vuosina eri työryhmissä ja eri verkostoissa. Ja toive on todellakin kuljetusalalla itsellään myös, että nyt sitten tämä sähköinen rahtikirja tulee toteutumaan. Me olemme tätä sähköistä rahtikirjaa pitäneet myös oman puolueeni osalla esillä kabotaasilainsäädännön kansallisten säädösten purkamisen aikana. Ja näin lyhyesti voisin loppuun todeta, että kun kabotaasia pystytään valvomaan paremmin, kun saadaan parempaa tietoa rajanylitystilanteista, kun saadaan onnettomuustilanteista rahtitietoa ja kun verojen ja muiden liikenteen maksujen valvonta paranee, se on yksinkertaisesti Suomen etu ja se on eduskunnan etu, ja tässä asiassa pitää edetä todella nopeasti valiokuntatyössä.

20.21 Jukka Kopra kok: Arvoisa rouva puhemies! Tämä sähköisen rahtikirjan käyttöönotto on tervetullut hanke, jolla edistetään hallitusohjelman julkisten palvelujen digitalisointipyrkimyksiä. Kyseessä on hyvä edistysaskel. Se edistää kuljetussektorin toimintaa ja parantaa mahdollisesti sen kilpailukykyä. Sähköistä rahtikirjaa on kuljetusalalla toivottu pitkään, kuten olemme täällä kuulleet, ja hyödyt ovat ilmeiset muun muassa toimintojen tehostamisessa ja harmaan talouden torjunnassa. Lisäpöytäkirjaan liittyminen ja sähköisen rahtikirjan mahdollistaminen on hyvä hanke, ja toivon sen ripeää etenemistä täällä eduskunnan lainsäädäntöprosessissa.

20.22 Leena Meri ps: Arvoisa puhemies! Kun ministeri esitteli tätä, niin minulle tuli ihan nuoruus mieleen. Olin 90-luvulla huolintaliikkeessä liikenneapulaisena Finnexpress Oy:ssä ja ASG Oy:ssä. Niitä ei enää ole. Muistan elävästi, kuinka käsin kirjoitin rahtikirjoja ja passeja myös täällä Pohjoismaiden liikenteestä. Niitä passejahan ei enää tarvita. Mo-

Punkt i protokollet PR 93/2018 rd

nesti kuljettajat odottivat sitten jonossa siinä, että saivat rahtikirjat ja passit, kun kuorma oli lastattu, ja siinä oli muuten todella kiire ja se oli tosi kiireistä työtä. He meinasivat ehtiä sitten Eteläsatamaan laivoihin, ja siinä kyllä oli sitten liikenneapulaisella kiire, kun niitä kirjoitin. Tämä on hienoa, että edistytään, mutta tuntuu, että tämä on 90-luvun alussa jo ollut ja vieläkin ollaan vasta tässä. Kun tuossa äsken muistelin, niin muistan vieläkin, että kun Kone vei hissiä, niin tullikoodi oli 8510 30 30 ja hissin osat olivat sitten loppuosa 33. En tiedä, miten muistan tämän vieläkin, mutta ne tullikoodit ovat hyvin jääneet mieleen.

Tuossa edustaja Kulmala otti esille sen, että olisi hyvä löytyä näistä vaarallisista kuljetuksista myös mahdollisesti jotain paperilla. No, ainakin sen pitäisi tietysti jossakin selkeästi näkyä, että esimerkiksi se kuljetus ei nyt ole sitten siellä jossakin rekan tietokoneessa, että se olisi sitten jossakin erillisenä sähköisesti löydettävissä. Ja tietysti, jos se on kuljettajan kännykässä, niin kukas sen koodin sinne sitten tietää, eli siinä mielessä ihan hyvä. Mietin vain sitä, että näissä asioissa kestää niin kauan, että ihminen on mennyt avaruuteenkin, mutta välillä me emme saa näitä järjestelmiä toimimaan.

Toinen muisto, joka tulee mieleen: olen ollut maistraatissa pitkään ja siellä on vissiin kymmenen vuotta sitä sähköistä arkistoa valmisteltu, eikä se ikinä tunnu valmistuvan. Taas on aloitettu uusi yritys, ja toivottavasti tämä toimii.

Tuossa tuli myös esille tuo valvonta. Pystyykö tätä käyttämään esimerkiksi toiveeseen, joka liittyy siihen, mitä olen kuullut, että kun kotimaisilta liikennöitsijöiltä valvotaan ajopäivät ja lepotunnit, niin sitten siitä tulee vähän vääristymää kilpailutilanteessa muiden maiden kuljetusyrittäjien kanssa? Pystyisikö tällä tavalla auttamaan sitä, että pystyisi valvomaan, että ollaan samassa kilpailutilanteessa? Silloin on helpompi ehkä tälläkin myös valvoa sitä liikennettä. Mutta hyvä, että nyt ollaan 90-luvulta vähän edistytty.

20.25 Mikko Alatalo kesk: Arvoisa rouva puhemies! Todellakin sen 15 vuotta, mitä olen liikennevaliokunnassa ollut, niin nimenomaan kuljetusala on toivonut tätä sähköistä rahtikirjaa jo pelkästään tämän kilpailutilanteen vuoksi, koska on hyvin epäselviä rahtikirjoja ja siellä on ajeltu vähän miten sun sattuu, varsinkin mitä tuolta Itä-Euroopan puolelta on tullut noita rekkoja tänne. Siinä mielessä tämä on erittäin tärkeä, että sähköistä rahtikirjaa koskeva lisäpöytäkirja tulee tähän sopimukseen ja tosiaan muutetaan tiekuljetussopimuslakia. Ja todellakin tämä on tärkeä myös siinä mielessä, että me voimme valvoa myös, millaista tavaraa liikkuu tuolla tien päällä.

Totta kai tällä on myös kustannusvaikutus. Tämähän aiheuttaa sen, että täytyy investoida näihin sähköisiin järjestelmiin, mutta uskon, että pitkällä tähtäimellä tämä kuitenkin tulee olemaan esimerkiksi erityisesti suomalaiselle rekkaliikenteelle erittäin hyvä asia ja kilpailu tältä puolen muuttuu rehdimmäksi ja rehellisemmäksi. Sähköisen rahtikirjan käyttäminen ei ole tosiaan pakollista, vaan osapuolet voivat sopia sen käyttämisestä paperisen asiakirjan sijasta. Tämän ehkä jatkossa pitäisi olla niin, että sähköinen rahtiasiakirja olisi standardi.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.