

Hallituksen esitys eduskunnalle yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn sähköistä rahtikirjaa koskevan lisäpöytäkirjan hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi sekä laiksi tiekuljetussopimuslain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksellä saatettaisiin voimaan sähköistä rahtikirjaa koskeva lisäpöytäkirja yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta. Lisäpöytäkirja tehtiin vuonna 2008. Sen myötä sähköisen rahtikirjan käyttäminen olisi sallittu sopimusosapuolten välillä kansainvälisissä kuljetuksissa. Voimaansaattaminen tehtäisiin asiasisällöllä lailla muuttamalla tiekuljetussopimuslakia.

Tiekuljetussopimuslakia sovelletaan kansainvälisten kuljetusten lisäksi kotimaisiin kuljetuksiin. Jotta kotimaisten ja kansainvälisten kuljetusten sääntely olisi lain tavoitteiden mukaisesti mahdollisimman yhdenmukaista, muutokset koskisivat lähtökohtaisesti myös kotimaisia kuljetuksia. Tästä lähtökohdasta olisi kuitenkin poikkeuksena velvoite sopia erikseen sähköistä rahtikirjaa koskevista menettelykysymyksistä. Se koskisi vain kansainvälisiä kuljetuksia, jotta kotimaisten kuljetusten hallinnolliset velvoitteet pysyisivät mahdollisimman kevyinä.

Esityksellä toteutettaisiin pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman Rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö -kärkihanketta. Kärkihankkeen tavoitteena on suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille. Kärkihankkeella luodaan innovaatioita ja palveluiden syntymistä tukeva säädös- ja muu toimintaympäristö. Kärkihankkeen yhtenä hallitusohjelman loppukauden toimenpiteenä on edistää logistiikan digitalisaatiota.

Esitykseen sisältyvä lakiehdotus ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti lisäpöytäkirjaan liittymisen kanssa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 NYKYTILA	3
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö	6
2 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	7
3 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	9
3.1 Taloudelliset vaikutukset	9
<i>Vaikutukset kotitalouksiin</i>	<i>9</i>
<i>Vaikutukset yrityksiin ja toiminnanharjoittajiin.....</i>	<i>9</i>
<i>Vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen.....</i>	<i>13</i>
3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	13
3.3 Ympäristövaikutukset	14
3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset	14
4 ASIAN VALMISTELU	15
5 MUITA ESITYKSEEN VAIKUTTAVIA SEIKKOJA.....	17
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	19
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	19
2 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	20
3 VOIMAANTULO.....	22
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	22
LAKIEHDOTUS	24
tiekuljetussopimuslain muuttamisesta.....	24
SOPIMUSTEKSTI	26
RINNAKKAISTEKSTIT	36
tiekuljetussopimuslain muuttamisesta.....	36

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Tiekuljetussopimuslakia (345/1979) sovelletaan vastikkeelliseen sopimukseen, jossa sovitaan tavaran kuljetuksesta moottoriajoneuvolla Suomessa tai Suomen ja vieraan valtion välillä. Ensimmäistä kutsutaan kotimaiseksi kuljetukseksi ja jälkimmäistä kansainväliseksi kuljetukseksi. Tiekuljetussopimuslaissa säädetään rahtikirjasta, sopimusosapuolten oikeuksista ja velvollisuuksista, rahdinkuljettajan vastuusta sekä menettelyllisistä kysymyksistä.

Lain rakenne ja sen säännökset kansainvälisestä kuljetuksesta perustuvat tavaran kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehtyyn yleissopimukseen (SopS 48–50/73, jäljempänä *CMR-sopimus*). Kotimaista kuljetusta koskevat säännökset ovat kansallista sääntelyä, sillä CMR-sopimuksessa määrätään vain kansainvälisestä kuljetuksesta. Tiekuljetussopimuslakia säädettyä tavoitteena kuitenkin oli, että kotimaista ja kansainvälistä kuljetusta koskevat säännökset yhtenäistetään mahdollisimman pitkälle (hallituksen esitys eduskunnalle tiekuljetussopimuslainsäädännöksi, s. 3/II 107/1978 vp).

CMR-sopimus on vuodelta 1956, ja se astui voimaan heinäkuussa 1961. Tammikuussa 2018 sopimusosapuolia on 55. Sopimuksessa määrätään soveltamisalasta, henkilöistä joista rahdinkuljettaja vastaa, rahtisopimuksen tekemisestä ja täyttämisestä, rahdinkuljettajan vastuusta, muistutuksista ja kanteen nostamisesta sekä useasta peräkkäisestä kuljetuksesta. Suomi liittyi CMR-sopimukseen vuonna 1973, ja sopimus saatettiin voimaan tiekuljetussopimuslailla. Sopimus on siis saatettu voimaan asiasisältöisenä lakina.

Vuonna 2008 hyväksyttiin CMR-sopimuksen lisäpöytäkirja sähköisestä rahtikirjasta (jäljempänä *eCMR-lisäpöytäkirja*), ja se astui voimaan kesäkuussa 2011. Lisäpöytäkirja mahdollistaa sähköisen rahtikirjan käyttämisen paperisen rahtikirjan sijasta. Kesäkuussa 2018 sopimusosapuolia on 17: Sopimuksen ovat ratifioineet Latvia, Liettua, Alankomaat sekä Sveitsi. Sopimukseen ovat liittyneet Bulgaria, Tsekki, Tanska, Viro, Ranska, Iran, Luxemburg, Moldova, Venäjä, Slovakia, Slovenia, Espanja ja Turkki. Suomi allekirjoitti lisäpöytäkirjan vuonna 2008, mutta ei ole liittynyt siihen. Lisäpöytäkirjan sopimuspuolia on pitkään ollut vähän, mutta määrä on kasvussa. Vuodesta 2016 alkaen yhteensä seitsemän valtiota on liittynyt sopimukseen.

Kansainvälisesti lisäpöytäkirjan mukaisen sähköisen rahtikirjan käyttöönotto on ollut melko hidasta. eCMR-lisäpöytäkirjan mukaista sähköistä rahtikirjaa käytettiin ensimmäisen kerran kansainvälisessä kuljetuksessa tammikuussa 2017. Syynä tähän on sopimuspuolten vähäinen määrä sekä sopivien tietojärjestelmien puuttuminen.

Tiekuljetussopimuslain 2 luvussa säädetään rahtikirjoista. Luvussa on säännökset rahtikirjan tekemisestä, rahtikirjojen määrästä ja niiden allekirjoittamisesta sekä rahtikirjan sisällöstä. Säännökset eroavat jonkin verran kotimaisen ja kansainvälisen kuljetuksen osalta. Itse kuljetussopimuksen tekemisestä laissa ei ole erityissääntelyä, vaan siihen sovelletaan yleistä sopimus oikeutta. Lain 6 §:n 2 momentissa kuitenkin säädetään, että sopimus on pätevä ja siihen sovelletaan tiekuljetussopimuslain säännöksiä, vaikka rahtikirjaa ei ole tehty tai sillä ei ole säädettyä sisältöä.

Lain 6 §:n mukaan kansainvälisessä kuljetuksessa kuljetussopimus on vahvistettava rahtikirjalla. Sitä vastoin kotimaisessa kuljetuksessa rahtikirjan tekeminen ei ole pakollista: Lähettäjä

ja rahdinkuljettaja voivat sopia, ettei rahtikirjaa tehdä. Rahtikirjaa ei myöskään tarvitse tehdä, jos sen tekeminen aiheuttaa erityistä haittaa tai se ei ole käytäntönä kyseessä olevissa kuljetuksissa. Pykälän 3 momentissa säädetään oikeudesta erillisiin rahtikirjoihin. Jos tavara on kuormattava eri moottoriajoneuvoihin tai on kysymys eri tavaralajeista tai -eristä, lähettäjä tai rahdinkuljettaja voi vaatia erillisen rahtikirjan laatimista jokaista ajoneuvokuormaa, tavaralajia tai tavaraerää kohti.

Lain 7 §:ssä säädetään rahtikirjojen määrästä ja niiden allekirjoittamisesta. Kansainvälisessä kuljetuksessa rahtikirja on tehtävä kolmena kappaleena. Ensimmäinen kappale annetaan lähettäjälle (lähettäjänpäälle), toinen seuraa tavaraa (vastaanottajankappale) ja kolmannen kappaleen pitää rahdinkuljettaja. Kansainvälisessä kuljetuksessa lähettäjä ja rahdinkuljettaja allekirjoittavat rahtikirjat.

Kotimaisessa kuljetuksessa riittää yksi rahtikirja, jos sellainen tehdään. Vaatimusta kolmesta rahtikirjasta ei otettu kotimaiseen kuljetukseen, koska siinä rahtikirjalla ei ole samoja vaikutuksia kuin kansainvälisessä kuljetuksessa (hallituksen esitys eduskunnalle tiekuljetussopimuslainsäädännöksi 107/1978 vp, s. 12/I). Lain 7 §:n 2 momenttiin otettiin kuitenkin säännös siitä, että kotimaisessa kuljetuksessa rahtikirja on rahdinkuljettajan tai lähettäjän vaatimuksista tehtävä useana kappaleena. Kotimaisessa kuljetuksessa rahdinkuljettaja allekirjoittaa rahtikirjan.

Allekirjoitustavasta säädetään 7 §:n 3 momentissa. Jos rahtikirja on tehty Suomessa, allekirjoitukset saavat olla painettuja tai leimattuja. Muun rahtikirjan allekirjoitukseen sovelletaan sen maan lakia, jossa rahtikirja on tehty.

Lain 8 ja 9 §:ssä säädetään rahtikirjan sisällöstä kotimaisessa ja kansainvälisessä kuljetuksessa. Kansainvälisen kuljetuksen rahtikirjamerkinnät tulevat CMR-sopimuksesta. Kotimaisten kuljetusten sisältövaatimuksia on yksinkertaistettu. Kotimaisessa kuljetuksessa joko lähettäjä tai rahdinkuljettajalla on kuitenkin oikeus yksipuolisesti vaatia rahtikirjaan merkittävän hyvin pitkälti samat tiedot kuin kansainvälisessä kuljetuksessa. Lisäksi molemmissa kuljetuksissa asianosaiset voivat merkitä rahtikirjaan muita tietoja. Näin ollen rahtikirjat voivat olla sisällöltään lähes yhteneväiset kotimaisessa kuljetuksessa ja kansainvälisessä kuljetuksessa.

Kotimainen kuljetus	Kansainvälinen kuljetus
Rahtikirjassa on mainittava:	Rahtikirjasta tulee ilmetä:
(Lähettäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta)	1) rahtikirjan tekopaikka ja -aika
1) lähettäjän nimi ja osoite	2) lähettäjän nimi ja osoite
2) rahdinkuljettajan nimi ja osoite;	3) rahdinkuljettajan nimi ja osoite
3) tavarankuljetettavaksi ottamisen paikka ja päivämäärä sekä määräpaikka	4) tavarankuljetettavaksi ottamisen paikka ja päivämäärä sekä määräpaikka
4) vastaanottajan nimi ja osoite	5) vastaanottajan nimi ja osoite

HE 156/2018 vp

(Lähetäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta) 7) laadultaan vaarallisen tavarän yleisesti hyväksytty nimike	6) tavaralajin yleisesti käytetty nimike ja pakkaus-tapa sekä laadultaan vaarallisen tavarän yleisesti hyväksytty nimike
5) kollien lukumäärä sekä niiden erityismerkit ja numerot <i>tai vastaava tavarän seloste</i>	7) kollien lukumäärä sekä niiden erityismerkit ja numerot
6) tavarän kokonaispaino tai sen muulla tavoin ilmaistu määrä	8) tavarän kokonaispaino tai sen muulla tavoin ilmaistu määrä
(Lähetäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta)	9) kuljetukseen liittyvät kustannukset kuten rahti, lisämaksut ja tullimaksut sekä muut sopimuksen tekemiseen ja tavarän luovuttamisen aikana syntyvät kustannukset
(Lähetäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta)	10) tulli- ja muita muodollisuuksia varten tarvittavat ohjeet
	11) maininta, että kuljetukseen sovelletaan 1 §:n 1 momentissa mainittua yleissopimusta taikka sen mukaista lakia, vaikka toisin olisi sovittu
	Rahtikirjaan on tarvittaessa lisäksi merkittävä
(Lähetäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta)	1) uudelleenkuormauskielto
(Lähetäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta)	2) kustannukset, jotka lähetäjä ottaa maksaakseen
(Lähetäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta)	3) tavaraa luovutettaessa perittävän jälkivaatimuksen määrä
(Lähetäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta)	4) tavarän 33 §:n mukaisesti ilmoitettu arvo sekä sen perille toimittamiseen liittyvän erityisen etuuden 35 §:n 2 momentin mukaisesti ilmoitettu arvo
(Lähetäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta)	5) lähetäjän tavarän vakuuttamisesta rahdinkuljettajalle antamat ohjeet
(Lähetäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta)	6) aika, jonka kuluessa kuljetus on sovittu saatettavaksi loppuun
(Lähetäjän tai rahdinkuljettajan vaatimuksesta)	7) luettelo rahdinkuljettajalle annetuista asiakirjoista.

Asianosaiset voivat merkitä rahtikirjaan muitakin tarpeellisiksi katsomiaan tietoja.

Asianosaiset saavat rahtikirjaan merkitä muitakin tietoja.

Tiekuljetussopimuslain lisäksi kuljetusasiakirjoja koskevaa erityissääntelyä on tietyissä kuljetuksissa, kuten vaarallisten aineiden kuljetuksessa (valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 194/2002, 26 §) sekä tietyissä jätekuljetuksissa (jätelaki 646/2011, 121 §).

1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Sähköisiä rahtiasiakirjojen käyttämistä pyritään edistämään Euroopan unionin tasolla. Tavoite on nostettu esille liikenteen valkoisessa kirjassa (COM (2011)144), digitaalisten sisämarkkinoiden strategiassa (COM(2015)192) sekä EU:n sähköisen hallinnon toimintaohjelmassa (COM(2016)179). Näistä aloitteista huolimatta kehitys kohti digitaalista logistiikkaketjua on ollut hidasta. Siksi komissio antoi 18.5.2017 aloitteen ei-lainsäädännöllisten ja lainsäädännöllisten toimien mahdollisuuksista sähköisten rahtiasiakirjojen käytön edistämiseksi. Komission asettama DTLF-asiantuntijaryhmä (Digital Transport and Logistics Forum) tuotti paperitonta liikennettä Euroopan unionissa ja sen rajojen ulkopuolella koskevan raportin (Towards paperless transport within the EU and across its borders, draft 2018), joka sisältää arvion nykytilasta ja tulevaisuuden tiekartasta. Raportti koskee kaikkia liikennemuotoja ja multimodaalia liikennettä.

Komissio antoi ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sähköisistä kuljetustiedoista (COM(2018) 279 final 17.5.2018) sekä sitä koskevan vaikutusarvion (Commission staff Working document impact assessment accompanying the document proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information, 17.5.2018). Ehdotus on uutta sääntelyä, ja se kuuluu EU:n komission ehdottamaan kolmanteen, ”Eurooppa liikkeellä” -liikkuvuuspakettiin. Ehdotuksella pyritään tavaraliikenteen ja logistiikan tehokkuuden kasvattamiseen ja hallinnollisen taakan pienentämiseen. Ehdotuksen tavoitteena on, että jäsenmaiden viranomaiset hyväksyisivät sähköisen kuljetusinformaation kaikissa kuljetusketjun vaiheissa ja kaikissa liikennemuodoissa EU-alueella silloin, kun yrityksiltä vaaditaan tietoa toiminnan lainmukaisuuden todistamiseksi. Tavoitteena on myös järjestää pääsy tietoon viranomaisille yhtenäisellä tavalla jäsenmaissa sekä tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus yritysten ja hallinnon välisessä tiedonvaihdoissa.

Ehdotettu asetus on tiivis ja sen sisällön voi jakaa kolmeen politiikkatavoitteeseen liittyviin toimiin. Ensimmäisessä toimenpidekokonaisuudessa viranomaisille asetetaan velvollisuus hyväksyä sähköiset tiedot tai asiakirjat. Ehdotus koski kuitenkin ainoastaan asetuksen liitteessä I lueteltuja EU:n säädöksiä, joissa ei joko säädetä lainkaan sähköisestä tietojen toimittamisesta tai asiaa koskevat säännökset ovat hyvin yleisellä tasolla. Yrityksille ei kuitenkaan aseteta velvollisuutta käyttää sähköistä muotoa sen paremmin yritysten ja hallintojen välisissä kuin yritysten keskinäisissä suhteissa. Viranomaisia ei vaadita hyväksymään mitä tahansa yritysten tarjoamaa sähköistä tietolähdettä, vaan ehdotuksessa edellytetään, että viranomaiset hyväksyvät sähköiset tiedot tai asiakirjat, jos niiden toimittamisessa käytetty sähköinen väline täyttää määrättyt vaatimukset. Ehdotuksessa pyritään tällä tavoin antamaan viranomaisille ta-
keet siitä, että niille esitetyt tiedot tai asiakirjat ovat aitoja ja luotettavia.

Toisessa toimenpidekokonaisuudessa pyritään varmistamaan, että jäsenvaltioiden viranomaiset panevat hyväksymisvelvollisuuden täytäntöön yhdenmukaisella tavalla. Tämä edellyttää komission ehdotuksen mukaan erityisesti sitä, että määritellään lakisäätöihin kuljetusta koske-

viin tietoihin liittyvä yhteinen tietojoukko ja sen osajoukot. Toimenpiteissä ei kuitenkaan edellytetä asiaa koskevassa EU:n ja jäsenvaltioiden lainsäädännössä vahvistettujen varsinaisten tietovaatimusten yhdenmukaistamista.

Kolmannessa toimenpidekokonaisuudessa pyritään varmistamaan, että jäsenvaltioiden viranomaisten käyttämät tietojärjestelmät ovat yhteentoimivia keskenään ja yritysten käyttämien ratkaisujen kanssa. Komission ehdotuksen mukaan tämä edellyttää sitä, että määritellään yhteiset menettelyt ja yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat viranomaisten pääsyä tiedonvaihtolustoille. Nämä sisältävät myös teknisiä spesifikaatioita.

Toimenpidekokonaisuudet toteutetaan ehdotuksen mukaan komission delegoiduilla säädöksillä. Ehdotus sisältää lisäksi säännöksiä tiedonvaihtolustoja koskevista toiminnallisista vaatimuksista, tiedonvaihtoon liittyviä palveluntarjoajia koskevista vaatimuksista, vaatimuksenmukaisuuden arviointilaitoksista sekä tiedonvaihtolustojen ja palveluntarjoajien sertifiointista.

Vaikutusarvion osana kartoitettiin lainsäädäntöä ja käytäntöjä, jotka voivat estää sähköisten dokumenttien käyttöä (Ecorys et al; State of play and barriers to the use of electronic transport documents for freight transport: Options for EU level policy interventions, 2018). Viranomaiset valvovat liikennedokumentteja erilaisiin tarkoituksiin, jotka liittyvät muun muassa turvallisuuteen, verotukseen, rahoitukseen, vakuutustoimintaan, ympäristöön, elintarviketurvallisuuteen, terveyteen ja työolosuhteisiin. Hajanaisen lainsäädännön vuoksi puuttuu varmuus, pitäisikö viranomaisten hyväksyä sähköiset dokumentit rajat ylittävässä liikenteessä Euroopassa. Tämän vuoksi yritykset tulostavat ja pitävät paperisia asiakirjoja mukana kuljetusten aikana. Kaikkia viranomaisia pakottavaa yleistä sääntelyä sähköisten dokumenttien hyväksyntään ei ole. Kuitenkin joissain jäsenvaltioissa yleisiä sähköisiä asiakirjoja koskevia säädöksiä sovelletaan sähköisiin liikennedokumentteihin.

Jotkin jäsenvaltiot vaativat liikennedokumenteilta käsinkirjoitettuja allekirjoituksia ja jopa leimoja. Monissa jäsenvaltioissa ei ole erikoissäännöksiä toimeenpaneville viranomaisille liikennedokumenttien valvontaan. Ainoastaan harvoissa jäsenvaltioissa on suunnitteilla yleisiä sääntöjä kaikkien sähköisten liikennedokumenttien hyväksyntään. Niissä valtioissa, joissa on lainsäädännön viitekehys olemassa, se koskee joko sähköistä rahtikirjaa (eCMR), kuormakirjoja (consignment note) tai lentoliikenteen sähköistä rahtikirjaa (e-AWB). Ainoastaan joissain jäsenvaltioissa on erityisiä säädöksiä multimodaaleille liikenteen dokumenteille.

Yritysten välillä sähköisiä asiakirjoja ja tiedon vaihtoa käytetään yleisesti eikä lainsäädännön esteitä ole. Yritysten tietojärjestelmät ovat kuitenkin lähinnä niiden sisäisiä ja tietoa pidetään lähes yksinomaan liikesalaisuuksina. Luottamuksen ja tietoturvan vaatimus korostuu tiedon vaihdossa vahvasti, ja tiedon avaamiseen suhtaudutaan erittäin kriittisesti.

2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on saattaa Suomessa voimaan eCMR-lisäpöytäkirja. Lisäksi tavoitteena on edistää logistiikan digitalisaatiota kotimaisissa kuljetuksissa sallimalla lain tasolla sähköisten rahtikirjojen käyttäminen. Sopimusvapauden nojalla sähköisten rahtikirjojen käyttäminen on jo nyt mahdollista kotimaisissa kuljetuksissa, jos osapuolet niin sopivat ja tiekuljetussopimuslakia noudatetaan, vaikka erillistä säännöstä asiasta ei laissa ole. Sähköisen rahtikirjan käyttäminen on ensimmäinen askel logistiikan digitalisaatiossa. Se luo pohjaa laajemmalle päämäärälle tehostaa tietoa hyödyntämällä toimitusketjuja, mikä palvelee pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman digitalisaatio- ja ympäristötavoitteita.

Ehdotuksella laitettaisiin täytäntöön eCMR-lisäpöytäkirjan määräykset kansainvälisessä kuljetuksessa. Sen myötä sähköinen rahtikirja olisi käytettävissä kansainvälisissä tiekuljetuksissa. Lisäpöytäkirjassa on aineellisoikeudellisia määräyksiä sähköisen rahtikirjan soveltamisalasta ja sen käytön vaikutuksista, sähköisen rahtikirjan todentamisesta, sähköisen rahtikirjan laatimisen edellytyksistä, sähköisen rahtikirjan käyttöönotosta sekä sähköistä rahtikirjaa täydentävistä asiakirjoista. Tämän lisäksi sopimuksessa on tavanomaiset prosessiluonteiset loppumääräykset esimerkiksi sopimukseen liittymisestä. Ehdotuksella lain aineellisoikeudelliset määräykset sisällytetään osaksi tiekuljetussopimuslakia.

eCMR-lisäpöytäkirja koskee pelkästään kansainvälisiä kuljetuksia. Tiekuljetussopimuslaissa säädetään kuitenkin myös kotimaisista kuljetuksista. Jotta kotimaisten ja kansainvälisten kuljetusten sääntely olisi lain tavoitteiden mukaisesti mahdollisimman yhdenmukaista, ehdotetut muutokset koskisivat lähtökohtaisesti myös kotimaisia kuljetuksia. Tästä lähtökohdasta on kuitenkin poikkeuksena velvoite sopia erikseen sähköistä rahtikirjaa koskevista menettelykysymyksistä, joka koskisi vain kansainvälisiä kuljetuksia.

Kansainvälisten kuljetusten osalta kyseessä on eCMR-lisäpöytäkirjan voimaansaattaminen asiasisältöisellä lailla. Asiasisältöinen voimaansaattamiseen on päädytty, koska CMR-sopimus on saatettu voimaan asiasisältöisellä lailla, tiekuljetussopimuslailla. Kun eCMR-sopimuksen määräykset saatetaan osaksi tiekuljetussopimuslakia, tiekuljetussopimuksia koskeva lainsäädäntö pysyy selkeänä ja johdonmukaisena.

Vaikka lisäpöytäkirjan määräyksiä saatetaan voimaan asiasisältöisellä lailla, kansainvälisen kuljetuksen osalta tarkoituksena ei ole muuttaa lisäpöytäkirjan määräyksiä. Kansainvälistä kuljetusta koskevaa sääntelyä tulisikin tulkita yhdenmukaisesti lisäpöytäkirjan kanssa. Kaikista lisäpöytäkirjan määräyksistä ei ole tarpeen säätää laissa, sillä ne joko tulevat ilmi tiekuljetussopimuslain systematiikasta tai kyseisten määräysten sisältö on tarkoituksenmukaisempaa tuoda esille lain perusteluissa.

Koonti eCMR-lisäpöytäkirjan aineellisoikeudellisten määräysten ja lakiehdotuksen suhteesta:

Lisäpöytäkirja	Tiekuljetussopimuslaki
1 artikla	6 §:n 4 momentin ja 7 a §:n perustelut
2 artiklan 1 kohta	6 §:n 4 momentti
2 artiklan 2 kohta	6 §:n 4 momentin perustelut
3 artiklan 1 kohta	7 a §:n 3 momentti ja sen perustelut
3 artiklan 2 kohta	7 a §:n 3 momentti
3 artiklan 3 kohta	7 a §:n 2 momentti
4 artiklan 1 kohta	6 §:n 4 momentin perustelut

4 artiklan 2 kohta	7 a §:n 2 momentti ja sen perustelut
4 artiklan 3 kohta	7 a §:n 2 momentti ja sen perustelut
5 artiklan 1 kohta	7 b §
5 artiklan 2 kohta	9 §:n 1 momentin 12 kohta
6 artiklan 1 kohta	6 a §:n 1 momentti
6 artiklan 2 kohta	6 a §:n 2 momentti

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksen keskeisin muutos on, että sähköisten rahtikirjojen käyttäminen on mahdollista kansainvälisissä kuljetuksissa. Kotimaisten kuljetusten osalta sähköisten rahtikirjojen käyttämisen mahdollisuus tuodaan nimenomaisesti ilmi lain tasolla, kun nyt niiden käyttäminen on perustunut sopimukseen.

Ehdotetuilla muutoksilla on ensisijassa taloudellisia vaikutuksia. Muutokset mahdollistavat sähköisen rahtikirjan käyttämisen, mikä on ensimmäinen askel tietojen parempaan hyödyntämiseen kuljetusketjuissa. Kun tiedot ovat jatkossa entistä enemmän sähköisessä muodossa, voi se tulevaisuudessa helpottaa tietojen käyttämistä muihin toimitusketjuun liittyviin tarkoituksiin tai viranomaisvalvontaa. Tällaisesta käytöstä tulee kuitenkin säätää erikseen, sillä tiekuljetussopimuslaki koskee vain kuljetussopimusta.

Vaikutukset kotitalouksiin

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia kotitalouksiin, vaikka kotitaloudet ovat iso asiakaskunta posti- ja logistiikkasektorille. Pakettien kokonaismäärä kasvaa tasaisesti, ja niitä lähetettiin Viestintäviraston arvion mukaan noin 65 miljoonaa kappaletta vuonna 2016 (Viestintävirasto 2017: Viestintäviraston postimarkkinaselvitys 2016, s. 13). Postilain (415/2011) 15 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan postilähetysten yleispalveluun kuuluu enintään kymmenen kilon painoiset postipaketit, jotka maksetaan yleisesti käytettävissä olevilla käteismaksutavoilla ja jotka käyttäjällä on mahdollisuus jättää postiyrityksen kuljetettavaksi postitoimipisteeseen tai muuhun soveltuvaan jättöpaikkaan ja noutaa postitoimipisteestä. Näin ollen kotitalouksien käyttämissä palveluissa ensisijassa ei ole kyse tiekuljetussopimuslain mukaisesta kuljetussopimuksesta vaan postilähetyksistä.

Vaikutukset yrityksiin ja toiminnanharjoittajiin

Sähköisten rahtikirjojen suorista taloudellisista hyödyistä on esitetty erilaisia arvioita. Paikoin merkittävistä vaihteluvälistä huolimatta arviot ovat positiivisia. Hyötyjä syntyy ensinnäkin päällekkäisen hallinnollisen työn vähenemisestä. Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskus Tieteen selvityksessä selostetaan arvioita siitä, että sähköinen toimitusketju tuo koko toimitusketjussa paperiperustaiseen toimintaan verrattuna 0,50 euron säästön lähetyksessä ja että ICT-järjestelmillä voitaisiin vähentää kuljettajan työpäivästä 5,4 prosenttia hallinnollisia työtehtä-

viä (Tieke ry (2017): Selvitys sähköisen rahtikirjan käyttömahdollisuuksista ja sääntelyssä tavarakuljetuksissa kansallisessa tieliikenteessä, s. 19–20). Toisaalta hollantilaisen arvion mukaan sähköiset rahtikirjat toisivat jopa 4,5 euron säästöt hallinnollisissa kustannuksissa verrattuna paperiseen rahtikirjaan (IRU 2017: ECG–IRU Joint Statement on e-CMR, s. 2). Kansainvälinen maantiekuljetusliitto IRU puolestaan arvioi, että sähköisen rahtikirjan käsittelykustannukset voivat olla jopa kolme–neljäkertaa pienemmät kuin paperisen rahtikirjan (IRU: Making freight truly paperless: e-CMR). Lisäksi on arvioitu, että sähköisen rahtikirjan käytöllä voidaan saavuttaa noin 50 prosentin säästöt työvoimakustannuksissa manuaalisen rahtikirjan käyttöön verrattuna (Syrjänen 2017: Sähköisen rahtikirjan käytön kustannushyödyt - Logistiikan sähköistentoimintatapojen käyttöönoton haasteista ja esteistä motivaatiotekijöihin).

Toisaalta sähköisen rahtikirjan käyttöönottoaminen ja ylläpito aiheuttavat kustannuksia. Sähköisten rahtikirjojen hyöty on sitä isompi mitä suuremmat kuljetusmäärät ovat. Kun otetaan huomioon sähköisen rahtikirja ja siihen liittyvän laskutuksen sähköistäminen, tulee sähköisen rahtikirjan käyttäminen oman järjestelmän kautta edullisemmaksi manuaaliseen rahtikirjaan verrattuna, kun vuosittaiset lähetysmäärät ylittävät 2 650 lähetystä (Syrjänen 2017: Sähköisen rahtikirjan käytön kustannushyödyt - Logistiikan sähköistentoimintatapojen käyttöönoton haasteista ja esteistä motivaatiotekijöihin, s. 92).

Kun lähetysmäärät ovat esitettyä pienempiä, ei se automaattisesti tarkoita manuaalisten rahtikirjojen olevan edullisempia. Siinä tilanteessa voi olla kannattavaa ostaa sähköisten rahtikirjojen luomiseen ja käyttöön palvelu ulkopuoliselta palveluntarjoajalta. Niiden käyttö on usein edullista ja helppoa, mutta niiden tarjonta on vielä melko vähäistä (Syrjänen 2017: Sähköisen rahtikirjan käytön kustannushyödyt - Logistiikan sähköisten toimintatapojen käyttöönoton haasteista ja esteistä motivaatiotekijöihin, s. 97–98). Tällaisia palveluita käyttämällä sähköisten rahtikirjojen käyttämisen ei pitäisi muodostua merkittäväksi esteeksi jatkaa toimintaa tai aloittaa sitä.

Euroopan komissio on teettänyt omia laskelmiaan sähköisten rahtikirjojen käyttöönoton kerta-kustannuksista yrityksille. Kustannukset sisältävät sekä laite- että ohjelmistokustannukset. Kalustokustannukset on laskettu niin, että ajoneuvoon tulee laitteeksi 300 euron älypuhelin.

Yritysko- ko (hen- kilöä)	Kalus- ton määrä	Kustannuk- set kaluston osalta (EUR)	Ohjelmistokustan- nukset (EUR)	Kokonaiskustan- nukset (EUR)
0 - 9	-	-	-	-
10 - 49	10	3 000	5 000	8 000
50 - 249	50	15 000	10 000	25 000
250-	300	90 000	60 000	150 000

(Euroopan komissio 2018: Impact Assessment accompanying proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information (SWD(2018) 183 final) s. 45).

Välillisiä taloudellisia vaikutuksia tulee virheiden vähenemisestä. Kun samoja tietoja ei tarvitse kirjata useampaan kertaan, pienenee virheiden mahdollisuus. Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskus Tieke ry selvityksessä annetaan tapausesimerkki virheiden vähenemisestä: Koti-

maisen kuljetusoperaattorin vuotuisista 2 miljoonasta rahtikirjasta noin 5 prosenttia oli virheellisiä. Kun sähköiset rahtikirjat otettiin käyttöön, virheiden määrä puolittui. (Tieke ry (2017): Selvitys sähköisen rahtikirjan käyttömahdollisuuksista ja sääntelyssä tavarakuljetuksissa kansallisessa tieliikenteessä, s.15.) Tämä tarkoittaa, että virheellisten rahtikirjojen määrä on vähentynyt 50 000 kappaleella, mikä tarkoittaa huomattavaa ajallista säästöä koko kuljetusketjussa.

Paperisista rahtikirjoista koituu kustannuksia myös arkistoinnin kautta. Jos rahtikirjat ovat kirjanpitoaineistoon liitettäviä tositteita, niitä on säilytettävä vähintään kuusi vuotta sen vuoden lopusta, jonka aikana tilikausi on päättynyt (kirjanpitolaki 1336/1997, 2 luvun 10 §). Sähköisen asiakirjan arkistointi on tilakustannuksiltaan edullisempaa kuin paperisten asiakirjojen arkistointi. Lisäksi arkistonhoito helpottuu, kun tiedon etsiminen ja lopulta tuhoaminen helpottuu. (Tieke ry (2017): Selvitys sähköisen rahtikirjan käyttömahdollisuuksista ja sääntelyssä tavarakuljetuksissa kansallisessa tieliikenteessä, s. 16.)

Näin ollen sähköisten rahtikirjojen käytön sallimisella on myönteisiä taloudellisia vaikutuksia. Merkittävä osa vaikutuksista syntyy päällekkäisen hallinnollisen työn vähentämisestä. Hyötyjä tulee kuitenkin myös palvelujen parantumisen kautta. Sähköisissä rahtikirjoissa tieto on digitaalisessa muodossa, mikä helpottaa sen käsittelyä. Näin tietoa pystytään käyttämään paremmin tavarantoiminnan seurantaan ja toimitusten yhdistelyyn ja optimointiin. Sähköisessä muodossa oleva tieto voidaan integroida paremmin myös muihin kuljetusyritysten palveluihin, kuten tullilmoituksiin.

Toisaalta tiekuljetusalalla toimii paljon pieniä rahdinkuljettajia. Autoliikenteen työnantajat ry:n mukaan maantiekuljetusala ja sen liitännäisammatit työllistävät Suomessa noin 150 000 ihmistä, joista noin työskentelee 70 000 tavaraliikenteen kuljettajana. (Autoliikenteen työnantajat ry: Kuljetusala Suomessa). Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n mukaan logistiikka- ja liikennesektori työllistää kaikissa kuljetusmuodoissa yhteensä noin 120 000 työntekijää ja yrityksiä on noin 22 000 (Suomen huolinta- ja logistiikka ry: Faktat ja tilastot). Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n mukaan kokonaisuudessaan logistiikkayritykset työllistivät vuonna 2017 noin 145 000 henkilöä, mutta määrä on ollut laskeva vuodesta 2011 lähtien (Palvelualojen työnantajat PALTA ry 2017: Logistiikka 4/2017). Yhteensä logistiikka-alan yrityksiä oli Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n mukaan Suomessa 22 500 vuonna 2016. Niistä 86 prosenttia toimi maaliikenteen palveluissa ja 10 prosenttia varastoinnissa ja liikennettä palvelevassa toiminnassa. (Palvelualojen työnantajat PALTA ry 2017: Logistiikka 3/2017.)

Yrityskoko on Suomessa pieni autoliikennealalla: yrityksistä noin 50 prosenttia työllistää 1–9 työntekijää ja toimihenkilöä. Vähintään 300 työntekijää ja toimihenkilöä työllistäviä yrityksiä on noin 2 prosenttia yrityksistä, mutta niiden merkitys koko alan työllistävyudessa on suuri. Niiden palveluksessa oleva henkilöstömäärä kattaa noin 40 prosenttia koko alan työntekijä- ja toimihenkilömäärästä. (Autoliikenteen työnantajat ry: Kuljetusala Suomessa.) Alalla yritysten vaihtuvuus on suurta. Aloittaneiden yritysten määrä on vajaa 900 yritystä vuosittain. Sitä vastoin lopettaneita yrityksiä on ollut vuosittain vajaa 1300 yritystä. (Palvelualojen työnantajat PALTA ry 2017: Logistiikka 3/2017).

Uusista järjestelmistä koituu investointi- ja ylläpitokustannuksia. Pienillä toimijoilla ei välttämättä ole osaamista sähköisen järjestelmän perustamiseen tai järjestelmän hankkiminen ulkopuoliselta tuottajilta on lisäkustannus nykytilaan verrattuna. Sähköisen rahtikirjan asettaminen pakolliseksi voisikin aiheuttaa taloudellisia vaikeuksia etenkin pienille yrityksille, jotka toimivat kuljetusketjussa pääasiassa alihankkijoina.

Pitkällä aikavälillä liiketoiminnan digitalisaatio on kuitenkin toimintaedellytys myös pienille toimijoille ja erilaisten toimintojen sähköistyminen on pitkään jatkunut kehityskulku. Tämän kehityksen voidaan ennakoida vain nopeutuvan yhteiskunnassa. Kuitenkin vielä tässä vaiheessa ei ole tarkoituksenmukaista velvoittaa pelkkien sähköisten rahtikirjojen käyttämiseen. Näin ollen sähköisen rahtikirjan käyttämistä ei ehdoteta säädettäväksi pakolliseksi kotimaisissa kuljetuksissa.

Yksi sektorin digitalisoitumisen este kuitenkin on, ettei markkinoilla välttämättä ole riittävää painetta sähköisiin ratkaisuihin siirtymiseen niiden hyödyistä huolimatta (Syrjänen 2017: Sähköisen rahtikirjan käytön kustannushyödyt - Logistiikan sähköistointitoimintatapojen käyttöön oton haasteista ja esteistä motivaatiotekijöihin, s. 99). Sähköistymistä voidaan edistää sillä, että lähettäjällä tai rahdinkuljettajalla olisi oikeus vaatia kotimaisessa kuljetuksessa sähköisen rahtikirjan käyttämistä. Sähköinen rahtikirja olisi siis ensisijainen paperiseen rahtikirjaan verrattuna. Jos sähköistä rahtikirjaa ei vaatimuksesta huolimatta pysty käyttämään, olisi kuitenkin mahdollista sopia paperisesta rahtikirjasta tai olla tekemättä rahtikirjaa. Tällaista vaatimusta ei kuitenkaan nyt ehdoteta säädettäväksi. Säännöstä ei otettu mukaan kolmesta syystä: kotimaisessa kuljetuksessa ei ylipäänsä ole pakko tehdä rahtikirjaa, sähköisen rahtikirjan tekeminen voi vielä sopivien palvelujen puuttuessa olla turhan kallista pienille yrityksille ja tässä vaiheessa keskitytään vain tekemään tarvittavat toimenpiteet lisäpöytäkirjaan liittymiseksi.

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 lausuntokierroksella olleessa esitysluonnoksessa ehdotettiin kumottavaksi nykyinen tiekuljetussopimuslain pykälä, jossa kotimaisissa kuljetuksissa rahtikirjalla on oma sisältönsä. Kotimaisten kuljetusten oman säännöksen tavoitteena on 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, yhdenmukaistamista pidettiin tarkoituksenmukaisena eikä sen katsottu juuri aiheuttavan lisävaatimuksia. Lausuntokierroksella valtaosa lausujista kuitenkin katsoi, että yhdenmukaistaminen vaatisi tietojärjestelmämuutoksia ja näiden muutosten kustannus-hyötysuhdetta pidettiin tässä vaiheessa matalana.

Toiseksi tulee kiinnittää huomiota järjestelmätason yhteentoimivuuteen. Varsinkin isoilla toimijoilla on omat sähköiset järjestelmänsä, mutta ne eivät välttämättä keskustele keskenään tai ole avoimia esimerkiksi mahdollisille alihankkijoille. Yhteentoimivuudelle on keskeistä, että tieto on yhdenmukaisessa ja rakenteellisessa muodossa, jotta sitä voidaan vaivattomasti käsitellä eri järjestelmissä. Sähköisen rahtikirjan hyödyt toteutuvatkin täysimääräisesti vain, jos järjestelmät ovat tällä tavalla yhteentoimivia. Tämän takia logistiikan digitalisaatiota tulee jatkossa edistää myös muin keinoin kuin pelkästään sallimalla sähköisten rahtikirjojen käyttäminen.

Lisäksi sähköisten rahtikirjojen käytöstä saavutetaan täysimääräinen hyöty vain niissä tilanteissa, joissa sähköinen asiointi on mahdollista viranomaisten kanssa ja ettei muita kuljetukseen liittyviä dokumentteja vaadita paperisina asiakirjoina. Liikenne- ja viestintäministeriö selvitti helmi-maaliskuussa 2018 tietopyynnöllä kansallisen lainsäädännön ja käytäntöjen tuottamista esteistä sähköisten dokumenttien ja digitaalisen datan käytölle logistiikassa. Tietopyyntö lähetettiin ministeriöille, Liikennevirastolle ja Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille.

Pelkästään kansallisesta lainsäädännöstä johtuvia esteitä ei kuljetusten osalta juurikaan ole, vaan esteet juontavat joko kansainvälisistä sopimuksista tai Euroopan unionin lainsäädännöstä. Etenkin erikoiskuljetuksissa paperisia asiakirjoja vaaditaan. Esimerkiksi vaarallisten aine-

den kuljetuksissa osa asiakirjoista on annettava paperisina, jos kuljetuksen suorittaja niin vaatii (valtionneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä 194/2002, 26 §). Jos räjähteitä siirretään ETA-alueella Suomesta tai Suomeen tai jos siirto tapahtuu Suomen alueen kautta, siirrolle on haettava siirtotodistus, joka perustuu EU:ssa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (2014/28/EU), joka on toimeenpantu laissa vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta (390/2005) ja valtionneuvoston asetuksessa räjähteiden valmistuksen ja varastoinnin valvonnasta (819/2015). Lomakkeelle on unionitasolla asetettu tietyt tekniset vaatimukset, minkä vuoksi Turvallisuus- ja kemikaaliviraston verkkosivuilla oleva lomake ei ole ladattavissa ilmoituksen sähköistä käsittelyä varten.

Toiseksi tietyt tullaukseen tarvittaviin asiakirjoihin liittyvät vaatimukset tulevat pääosin EU-lainsäädännöstä. Unionin tullikoodeksin ja Euroopan komission työohjelman mukaisesti Tullin ja asiakkaiden välinen tiedonvaihto on määrä sähköistää vuoteen 2025 mennessä. Myös Ahvenanmaan verorajan tullauksen sähköistäminen sisältyy tähän ohjelmaan. Kansainvälisten sopimusten toteuttamiseen liittyvät asiakirjat, esimerkiksi alkuperäasiakirjat, eivät ole yksin unionin päätösvallassa, joten niitä käsiteltäneen vielä pitkään paperimuotoisina.

Viranomaisasiointissa paperisten asiakirjojen vaatimus ei ole ainoa este logistiikan digitalisaatiolle. Esteen muodostaa usein se, pystyvätkö toimijat tuottamaan todistusvoimaisia ja jäljitettävissä olevia sähköisiä rahtikirjoja. Sähköisen tiedon varmistus-, tallennus- ja käsittelymenettelyjen on täytettävä vaatimukset siten, että tiedon todistusvoima ja saatavuus kuljetuksen aikana ovat vastaavat kuin paperille painettuja asiakirjoja käytettäessä. Sähköisten asiakirjojen hyväksyttävyyteen liittyviä seikkoja pyritään ratkaisemaan jaksossa 5 selostetulla komission toukokuussa 2018 antamalla asetusehdotuksella.

Vaikutukset kansantalouteen ja julkiseen talouteen

Esityksellä ei arvioida olevan suoria vaikutuksia julkistalouteen, vaan niitä muodostuu välillisesti yritysvaikutusten kautta. Sähköisten rahtitietojen hyväksyminen valvontatarkoituksiin aiheuttaa kuitenkin jossain määrin viranomaisille hallinnollisia kustannuksia sekä kustannuksia viranomaisten tietojärjestelmien uusimiseen tai sopeuttamiseen sekä laitteiden uusimiseen, mutta kustannusten ei arvioida olevan merkittäviä (Commission staff Working document impact assessment accompanying the document proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information 17.5.2018). Kustannusten määrä riippuu esimerkiksi siitä, miten pääsy rahtitietoihin toteutetaan. Esimerkiksi rajapintojen kautta tapahtuva tietojen vaihto on kustannustehokasta. Komission asetusehdotuksen yhteydessä toteutetussa vaikutusarviossa kustannuksia arvioitiin Eucaris-järjestelmän pohjalta, jonka kustannukset vuodessa ovat Liikenteen turvallisuusvirasto Trafille noin 30 000 euroa. Komission ehdotukseen liittyen esimerkiksi poliisille tuleviksi kustannuksiksi arvioitiin karkeasti noin 100 000 euroa, maksimissaan muutamia satojatuhansia euroja. Rajavartiolaitoksen osalta kustannuksiksi arvioitiin hyvin alustavasti noin 50 000 – 70 000 euroa rajapintojen luomiseen.

Lisäksi logistiikan digitalisaatio yleisesti voi auttaa estämään harmaata taloutta. Liikenne- ja viestintäministeriössä vuonna 2016 kokoontunut logistiikan ryhmä suosittaa sähköisen rahtikirjan käyttämistä harmaan talouden ehkäisemiseksi (liikenne- ja viestintäministeriö 2017: Digitaalinen toimintaympäristö ja harmaa talous liikennesektorilla; jatkotoimenpiteet ja yhteenveto, s. 2).

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esitys ei suoraan vaikuta viranomaisten toimintaan, vaan vaikutukset ovat välillisiä. Tietoyhteiskunnan kehittämiskeskus Tiede ry:n tutkimuksessa on kartoitettu sähköisen rahtikirjan hyötyjä viranomaisille. Hyötyjä viranomaisille tulee, kun kabotaasia pystytään valvomaan paremmin, saadaan parempaa tietoa rajanylitystilanteissa, saadaan onnettomuustilanteissa rahtitietoa ja kun verojen ja muiden liikenteen maksujen valvonta paranee. (Tiede ry (2017): Selvitys sähköisen rahtikirjan käyttömahdollisuuksista ja sääntelyssä tavarakuljetuksissa kansallisessa tieliikenteessä, s.18.)

Viranomaisten tekemän valvonnan kannalta on oleellista, että tarvittavat asiakirjat ovat valvontatilanteessa käytettävissä. Toimivat kuljetusketjut edellyttävät laadukasta väyläverkkoa, mutta jatkossa tarvitaan fyysisen infrastruktuurin ohella entistä parempaa digitaalista infrastruktuuria.

3.3 Ympäristövaikutukset

Sähköisen rahtikirjan ansiosta kuljetusketjussa tarvitaan vähemmän paperia, jolloin kuljetusketju on ympäristöystävällisempi. Yhden arvion mukaan Euroopassa käytetään rahtiasiakirjoihin 33 miljoonaa paperiarkkia vuosittain, mikä vastaa 135 tonnia puuta (IRU 2017: ECG-IRU Joint Statement on e-CMR, s. 2). Euroopan komission julkaiseman arvion mukaan käyttämällä sähköistä rahtikirjaa voidaan puolestaan säästää 2 - 8 miljardia paperiliuskaa vuosittain. Tämä vastaa 180 - 900 tuhatta puuta. Vaihteluväli on laskettu niin, että alin arvo vastaa yhden paperisen kopion korvaamista sähköisellä versiolla ja ylin arvo vastaa viiden kopion korvaamista sähköisellä versiolla. (Euroopan komissio 2018: Impact Assessment accompanying proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information (SWD(2018) 183 final) s. 52 - 53).)

Merkittävimmät ympäristövaikutukset tulisivat kuitenkin siitä, että päästöjä aiheuttavien kuljetussuoritteiden määrä vähenee. Tämä ei välttämättä tarkoita kuljetusten kappalemääristä vähenemistä vaan se voi tapahtua tehostamalla kuljetuskapasiteetin käyttöä ja siirtymällä vähäpäästöisiin polttoaineisiin. Tavaralogistiikan digitalisaatiolla vaikutetaan suuresti liikenteen ympäristöpäästöihin. Maailman tasolla logistiikkaan liittyvät toimet aiheuttavat 13 prosenttia kaikista päästöistä (Maailman talousfoorumi 2016 Logistics Industry, s. 5). Euroopan unionin tasolla arvioiden logistiikan digitalisaatiolla voitaisiin saada aikaan 15 - 30 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähennyksen. Suomessa Tilastokeskuksen mukaan vuoden 2017 kolmannella neljänneksellä kuorma-autojen kuljetussuorite oli 7 miljardia tonnikilometriä, jossa oli kasvua 7 prosenttia. (Tilastokeskus 2017: Tieliikenteen tavarankuljetukset 3/2017, verkkajulkaisu). Näin ollen pelkästään Suomen tasolla maantietkuljetusten tehostaminen voi tuoda mukanaan merkittäviä päästövähennyksiä. Euroopan komission mukaan sähköisten rahtitietojen käyttämisellä voidaan vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Euroopassa vähennykset olisivat 1 091 - 1 588 tuhatta tonnia ajalla 2018 - 2040. (Euroopan komissio 2018: Impact Assessment accompanying proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information (SWD(2018) 183 final) s. 52).

3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Logistiikkaketjussa syntyy valtava määrä tietoa. Tämä tieto ei kuitenkaan tuota lisäarvoa, ellei sitä analysoida ja hyödynnetä erityisesti kuljetus- ja varastokapasiteetin optimoinnissa niin itse kuljetuksissa kuin solmupisteissä. Keinoäly, suurten tietomassojen käsittely sekä esineiden internet tuovat tiedolla johtamisen mahdollisuudet myös logistiikkaan. Kasuvat tietomäärät mahdollistavat uusien liiketoimintakonseptien kehittymisen alalle.

Tämän tiedon hyödyntäminen on tärkeää, sillä logistiikan digitalisaatiolla on merkittäviä vaikutuksia yritysten toiminnalle ja kilpailukyvyille. Suurten kaupan alan yritysten kilpailukyvyssä noin 43 prosenttia ja teollisuusyritysten kilpailukyvyssä 35 prosenttia koostuu vuonna 2012 tehdyn tutkimuksen mukaan logistiikan hallinnasta (Logistiikkaselvitys 2012. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 11/2012). Digitalisaation voidaan odottaa jatkossa vahvistavan eroja yritysten kilpailukyvyssä, sillä digitalisaatiota taitavasti hyödyntävät voivat saada merkittäviä hyötyjä. Kuljetusten tehostumisen arvioidaan voivan säästää Euroopan unionissa toimivilta eri alojen teollisuusyrityksiltä 100 - 300 miljardia euroa vuosittain. Maailman talousfoorumi on arvioinut, että digitalisaation hyödyt logistiikka-alalle ovat maailmanlaajuisesti 1 500 miljardia dollaria ja yhteiskunnalliset hyödyt 2 400 miljardia dollaria vuoteen 2025 mennessä (Maailman talousfoorumi (2016): Logistics Industry, s. 4).

Sähköisten rahtikirjojen käyttö tehostaa tietojen käsittelyä. Tämä tarkoittaa sitä, että ihmisen tekemää manuaalista työtä automatisoidaan. Euroopan unionin komissio nostaakin työllisyysvaikutukset keskeiseksi yhteiskunnallisten vaikutusten osa-alueeksi. Komission sidosryhmiltä saamien tietojen mukaan asiakirjoja käsittelevät työntekijät voidaan kuitenkin siirtää uusiin tehtäviin. Käytännössä henkilöstövaikutukset ovat kuitenkin yrityskohtaisia. Toisaalta komission arvion mukaan negatiiviset työllisyysvaikutukset kumoutuvat pitkälti kuljetussektorin kasvun myötä. Tämä luo tarvetta lisätyövoimalle etenkin tietotekniikkapuolella. (Euroopan komissio 2018: Impact Assessment accompanying proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information (SWD(2018) 183 final) s. 51).

4 Asian valmistelu

Hallitusohjelman Rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristö -kärkihankkeen tavoitteena on suotuisan toimintaympäristön luominen digitaalisille palveluille ja uusille liiketoimintamalleille. Kärkihankkeella luodaan innovaatioita ja palveluiden syntymistä tukeva säädös- ja muu toimintaympäristö. Kärkihankkeen yhtenä hallitusohjelman loppukauden toimenpiteenä on edistää logistiikan digitalisaatiota.

Oikeusministeriö käynnisti helmikuussa 2017 hankkeen eCMR-lisäpöytäkirjan voimaan saattamiseksi. Valmistelua lisäpöytäkirjan ratifioimiseksi jatketaan valmisteluresurssien salliessa ja viimeistään, kun Suomeen tai Suomesta suuntautuvien kansainvälisten tiekuljetusten kannalta keskeiset valtiot ovat lisäpöytäkirjan osapuolina. Sähköisen rahtikirjan käyttö rajat ylittävissä kuljetuksissa edellyttää, että kuljetuksen lähtö- ja määräpaikkavaltiot sekä läpikulkuvaltiot ovat lisäpöytäkirjan ratifioineet tai siihen liittyneet. Maaliskuussa 2018 Suomen naapurivaltioista lisäpöytäkirjaan ovat liittyneet Viro ja Venäjä. Suomen kannalta olisi tärkeää, että Ruotsi ja Saksa liittyisivät lisäpöytäkirjaan. Koska sähköisten rahtikirjojen käyttäminen nähdään kuitenkin tärkeänä ja sitä toivotaan kuljetusalalla, oikeusministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö sopivat, että hallituksen esitys eCMR-lisäpöytäkirjaan liittymisestä valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä.

Alkuvuodesta 2017 liikenteen palveluista annetun lain toisen vaiheen valmistelussa tarkasteltiin lainsäädännöllisiä mahdollisuuksia logistiikkaketjujen digitalisoimiseksi (hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi 145/2017vp). Erityisesti tarkasteltiin tieliikenteen rahtidokumenttien sähköistämistä. Tarkastelussa oli vaihtoehto, jossa sähköisten rahtikirjojen käyttö kansallisessa tieliikenteessä olisi säädetty pakolliseksi. Valmistelutyössä kuultiin sidosryhmiä, osa sidosryhmistä lausui asiasta lausuntokierroksella ja valmistelutyötä tukemaan teetettiin ulkopuolinen selvitys sähköisen rahtikirjan sääntelymahdollisuuksista ja sääntelyn aiheuttamista esteistä (Tieke 2017: Selvitys

sähköisen rahtikirjan käyttömahdollisuuksista ja sääntelyssä tavarakuljetuksissa kansallisessa tieliikenteessä).

Selvityksessä tarkasteltiin kansallisen ja kansainvälisen lainsäädännön nykytilaa ja haastateltiin logistiikan alan merkittäviä toimijoita. Selvityksen mukaan sähköisten rahtikirjojen käyttöä itsessään pidettiin kannatettavana vaihtoehtona ja todettiin, että rahtiasiakirjojen digitaalisuus toisi selvästi kustannusetua toimialalle. Sääntelyn osalta nähtiin kuitenkin, että tiekuljetussopimuslaki mahdollistaa jo sähköisten asiakirjojen käytön kotimaisissa kuljetuksissa. Lisäksi selvityksessä katsottiin, että pakottava kansallinen sääntely ei olisi Suomelle etu: päinvastoin se voisi nykytilanteessa luoda turhia rasitteita ja heikentää yritysten kansainvälistä kilpailukykyä verrattuna sellaisiin EU-maihin, joissa vastaavaa pakottavaa sääntelyä ei ole. Samat asia nousivat esille myös lakiluonnoksen lausuntokierroksella, vaikka jo lausuntoversiossa oli luovuttu ajatuksesta säännellä rahtikirjoja.

Näiden syiden vuoksi velvollisuutta käyttää sähköistä rahtikirjaa ei sisällytetty lakiin liikenteen palveluista lakihankkeen toisessa vaiheessa. Koska logistiikan digitalisaatio kuitenkin laajasti koettiin kannatettavaksi kehityskuluksi ja edistämisen arvoiseksi kokonaisuudeksi, päätettiin asiaa tarkastella lisää liikennepalvelulakihankkeen toisen vaiheen jälkeen. Erityisesti tarkasteltavaksi nostettiin eCMR-lisäpöytäkirjan ratifioiminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö perusti logistiikan digitalisaatioverkoston kesällä 2017. Verkosto kokoontuu työpajatyypisesti. Verkosto perustettiin, koska logistiikan toimenpiteiden valmistelu ja eteenpäinvieminen edellyttävät tehokasta sidosryhmäyhteistyötä. Ennen verkoston työn käynnistämistä ministeriö teetti selvityksen kansallisen tavarakuljetuksen logistiikkaketjujen tietovarannoista ja tietovirroista (Ramboll 2017: Logistiikkaketjun tietovarannot ja -virrat). Kokonaiskuvan täydentämiseksi liikenne- ja viestintäministeriö teki tietopyynnön kansallisen lainsäädännön ja käytäntöjen tuottamista esteistä sähköisten rahtidokumenttien käytölle tavarakuljetuksissa. Tietopyyntö lähetettiin tammikuussa 2018 ministeriöille niiden ja niiden hallinnonalan vastattavaksi.

Yhteenvedona tehdystä valmistelutyöstä liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltiin alkuvuodesta 2018 valtioneuvoston periaatepäätös kehittämissuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamisesta. Valtioneuvosto hyväksyi periaatepäätöksen 28.3.2018. Periaatepäätöksessä on neljä keskeistä tavoitetta. Ensinnäkin luodaan logistiikan hajautettu tiedonjakoinfrastrukturi, toiseksi parannetaan lähilogistiikan toimivuutta, kolmanneksi kehitetään logistiikan älykästä automaatiota ja neljänneksi edistetään satamien digitalisaatiota. Periaatepäätöksen ensimmäisenä toimenpiteenä on ratifioida eCMR-lisäpöytäkirja ja samalla tarkastella tiekuljetussopimuslakia niin, että se ei muodosta estettä kansainvälisiä kuljetuksia koskevien rahtitietojen sähköistämiseksi.

Periaatepäätös oli lausuntokierroksella helmikuun 2018. Sidosryhmät kokivat eCMR-lisäpöytäkirjan ratifioimisen ja sähköisten rahtikirjojen käyttöönoton erittäin hyvänä asiana. Osa toi lausunnoissaan esille sähköisten järjestelmien kehitystä ja nykytilaa painottaen myös heikoimpien ja pienimpien toimijoiden asemaa suhteessa vaadittaviin uudistuksiin ja investointeihin.

Ahvenanmaalta on tiedusteltu valmistelun aikana alustavaa kantaa esityksen suhteesta valtakunnan ja maakunnan toimivallanjakoon. Lisäpöytäkirja ei sisällä määräyksiä, jotka kuuluisivat Ahvenanmaan toimivaltaan.

Esitysluonnos oli lausuntokierroksella 22.5 - 19.6.2018. Lausuntokierros oli yhteinen liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevan esityksen kanssa. Esitys lähetettiin lausut-

tavaksi ministeriöille, viranomaisille, liitoille sekä kuljetusyrityksille. Lausuntoja pyydettiin 221 toimijalta. Lausuntoja tuli 51 kappaletta (17 kappaletta eCMR- lisäpöytäkirjasta)

eCMR-sopimuksen ratifioiminen saa lausunnonantajilta yksimielisen kannatuksen (alla mainitut lausijat sekä Finnair Oyj ja Suomen Yrittäjät ry). Samoin lausunnonantajat tukevat sitä, että sähköisen rahtikirjan käyttö nimenomaisesti mahdollistetaan kotimaisissa kuljetuksissa, mutta sen käyttöön ei velvoiteta.

Suurin osa lausunnonantajista kuitenkin vastustaa sitä, että kansallisen rahtikirjan sisältö yhdenmukaistettaisiin kansainvälisen rahtikirjan kanssa. Yhdenmukaistaminen toisi kansallisten kuljetusten rahtikirjoihin muutaman tietokentan lisää. Lausunnonantajat tuovat esille, että tämä vaatisi tietojärjestelmien päivittämistä. Järjestelmämuutoksen kustannus-hyötysuhdetta ei kuitenkaan pidetä suurena. Ehdotuksen pitäminen esityksessä edellyttäisi usean lausujan mielestä tarkempaa vaikutustenarviota siitä koituvista kustannuksista. (Logistiikkayritysten Liitto ry, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry, Kaupan liitto ja Teknisen kaupan liitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen osto- ja logistiikkayhdistys LOGY ry, Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK ja Raidealan neuvottelukunta RAINE, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Teknologiateollisuus ry.)

Keskuskauppakamarin mukaan kansallisten rahtikirjastandardien sijaan pitäisi tavoitella kansainvälisiä standardeja noudattavaa sähköistä rahtikirjaa. Yhdenmukaistamista kannattaa myös Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Sisäministeriö toteaa, että viranomaisten tekemän valvonnan kannalta on oleellista, että tarvittavat asiakirjat ovat valvontatilanteissa käytettävissä. Myös Poliisihallitus tuo esille etuja valvonnassa sekä onnettomuustilanteissa.

Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa, että jatkossa tulisi arvioida, olisiko työsuojeluvalvonnalle hyötyä sähköisten rahtikirjojen tiedoista.

Viestintävirasto käsittelee lausunnossaan sähköisen rahtikirjan todentamista koskeviin vaatimuksiin. Viestintäviraston katsoo, että sopimuksen 3 artiklan 1 kohdassa asetetut vaatimukset vastaavat eIDAS-asetuksen (EU N:o 910/2014) vaatimuksia kehittyneelle sähköiselle allekirjoitukselle sekä sähköiselle leimalle.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus ei antanut lausuntoa.

Lausuntokierroksella saadun palautteen perusteella luovutaan siitä ehdotuksesta, että kotimaisen rahtikirjan sisältö yhdenmukaistettaisiin kansainvälisen rahtikirjan sisällön kanssa. Lisäksi ehdotetun 7 a §:n 3 momentin yksityiskohtaisia perusteluja on tarkennettu luotettavan sähköisen allekirjoituksen osalta.

5 Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

Hallituksen esitys on osa liikennekaarihankkeen kolmatta vaihetta, jossa muutetaan lakia liikenteen palveluista (320/2017). Liikennekaarihankkeen kolmannen vaiheen yhtenä tarkasteltavana kokonaisuutena on edistää logistiikan digitalisaatiota. Koska sähköisten rahtikirjojen osalta kyse on kansainvälisen oikeuden voimaan saattamisesta, tämä osuus tehdään omana esityksenänsä.

eCMR-lisäpöytäkirjan mukaisia sähköisiä rahtikirjoja voi käyttää vain sellaisissa kansainvälisissä kuljetuksissa, jotka kulkevat sopimusosapuolten kautta ja välillä. Euroopan unionin ta-

solla tutkitaankin mahdollisuuksia edistää sähköisten dokumenttien käyttöä rahtikuljetuksissa, ja komissiolla on tarkastelussa mahdollisia lainsäädännöllisiä tai ei-lainsäädännöllisiä ratkaisuja. Komissio on tehnyt asiasta alustavan vaikutusarvioinnin alkukesästä 2017 (Euroopan komissio 2017: Inception Impact Assessment. Electronic documents for freight transport). Komissio antoi toukokuussa 2018 asetusehdotuksen, joka koskee sähköisten kuljetusasiakirjojen hyväksymistä viranomaistoiminnassa (ks. jakso 1.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö). Yhtenä komission tarkastelemana toimenpidevaihtoehtona oli antaa suositus siitä, että jäsenvaltiot ratifioivat eCMR-lisäpöytäkirjan. Komissio piti tätä kuitenkin liian hitaana toimenpiteenä. (Euroopan komissio 2018: SWD (2018) 183 final part 2/2 s. 115) Koska EU ei ole antanut lainsäädäntöä sähköisistä rahtikirjoista eikä sitä suunnittele, on asia kansallisessa toimivallassa.

Sähköisten rahtikirjojen käyttäminen edellyttää tiedoilta ja tietojärjestelmiltä yhteentoimivuutta. Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission alainen YK:n kaupan ja sähköisen liiketoiminnan kehittämisen keskus laatii kansainvälisen standardinomaisia suosituksia kaupapamenettelyistä ja sähköisestä kaupankäynnistä. Vaikka suositukset eivät ole sitovia, useat niistä ovat laajalti käytössä elinkeinoelämän ja viranomaisten toiminnassa kansainvälisesti. Yksi suosituksista on sähköinen rahtikirja, jonka teknisten määrittelyjen valmistelu on parhailaan käynnissä Electronic Consignment Note UNSM -projektissa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sähköisen rahtikirjan käyttämisestä ei säädetä tiekuljetussopimuslaissa. Koska CMR-sopimus ja eCMR-lisäpöytäkirja koskevat vain kansainvälisiä kuljetuksia, voidaan sähköisten rahtikirjojen käytöstä kotimaisissa kuljetuksissa säätää erikseen. Sopimusvapauden nojalla sähköisten rahtikirjojen käyttäminen on jo nyt mahdollista kotimaisissa kuljetuksissa, jos osapuolet niin sopivat ja tiekuljetussopimuslakia noudatetaan, vaikka erillistä säännöstä asiasta ei laissa ole.

Sähköisen rahtikirjan käyttäminen ei kuitenkaan ole Suomessa laajalle levinnyt käytäntö. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n (jäljempänä *SKAL*) tutkimuksen mukaan sähköisiä rahtikirjoja ei käytä lainkaan 64 prosenttia kyselyn 585 vastaajasta. Satunnaisesti tai harvoin sähköisiä rahtikirjoja käyttää yhteensä 19 prosenttia. Jatkuvasti sähköisiä rahtikirjoja käyttää 16 prosenttia. (SKAL 2016: SKAL Kuljetusbarometri 3/2016, s. 26.) Osuuksissa on kuitenkin isoja toimijakohtaisia eroja.

Kansainvälisten kuljetusten osalta merkityksellisiä ovat eCMR-lisäpöytäkirjan määräykset. Lisäpöytäkirjan 2 artiklan 1 kohdan mukaan CMR-sopimuksessa tarkoitettu rahtikirja voidaan laatia sähköisesti. Sama koskee kaikkia vaatimuksia, ilmoituksia, ohjeita, pyyntöjä, varauksia ja muuta viestiä, joka koskee CMR-sopimuksen mukaisen rahtisopimuksen täytäntöönpanoa. Sähköisellä viestillä tarkoitetaan lisäpöytäkirjan 1 artiklan mukaan rahdinkuljettajan, lähettäjän tai muun yleissopimuksessa tarkoitetun rahtisopimuksen toteutumiseen osallisen tahon sähköisesti toimittamaa rahtikirjaa mukaan lukien sähköiseen viestintään liitteinä tai muulla tavoin liittyvät tiedot, jotka toimitetaan samanaikaisesti tai jälkeinpäin siten, että ne muodostavat osan sähköistä rahtikirjaa. Lisäpöytäkirjan 6 artiklassa määrätään sähköistä rahtikirjaa täydentävistä asiakirjoista.

Lisäpöytäkirjan 2 artiklan 2 kohdan mukaan lisäpöytäkirjan mukaista sähköistä rahtikirjaa on pidettävä yhdenvertaisena yleissopimuksessa mainitun paperisen rahtikirjan kanssa ja sillä on sama todistusarvo ja samat vaikutukset kuin paperisella rahtikirjalla. Näin ollen tiekuljetussopimuslain säännökset soveltuvat lisäpöytäkirjan voimaansaattamisen jälkeen lähtökohtaisesti myös sähköisiin rahtikirjoihin.

Lisäpöytäkirjan 3 - 5 artikloissa määrätään sähköisen rahtikirjan käyttämiseen liittyvistä toimintatavoista. Lisäpöytäkirjan 3 artiklassa ovat määräykset rahtikirjan todentamisesta, 4 artiklassa sähköisen rahtikirjan laatimisen edellytyksistä ja 5 artiklassa sähköisen rahtikirjan käyttöönotosta. Näissä artikloissa määrätään poikkeavasti CMR-sopimuksesta ja siten myös tiekuljetussopimuslaista. Erot johtuvat sähköisten asiakirjojen ja toimintatapojen ominaispiirteistä verrattuna paperisiin asiakirjoihin.

Lisäpöytäkirjan 7 artiklasta eteenpäin alkavat loppumääräykset. Niissä määrätään lisäpöytäkirjan allekirjoittamisesta, ratifioinnista ja liittymisestä, voimaantulosta, irtisanomisesta, voimassa olon päättymisestä, varaumista, muutoksista sekä tallettajasta. Lisäksi lisäpöytäkirjassa on määräykset erimielisyyksien ratkaisemisesta, diplomaattisen konferenssin koolle kutumisesta sekä tiedoksiannoista valtioille.

Muista kuin tiekuljetuksista on Suomessa omat säädöksensä. Rautatiekuljetuksista säädetään rautatiekuljetuslaissa (1119/2000). Merikuljetusten osalta säännökset ovat merilaissa (674/1994). Sähköisen rahtikirjan käyttöönotto edistyy myös näissä muissa liikennemuodoissa. Sähköisen rahtikirjan käyttöönotto mahdollistettiin Suomen ja Venäjän välillä rautatiekuljetuksissa sopimuksessa Suomen tasavallan liikenne- ja viestintäministeriön ja Venäjän fede-

raation liikenneministeriön välillä Suomen ja Venäjän välisestä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä tehdyn sopimuksen täytäntöönpanosta (SopS 84–87/2016). Sopimus tuli voimaan 22. joulukuuta 2016.

2 Lakiehdotusten perustelut

6 §. Rahtikirjan tekeminen. Pykälään ehdotetaan uutta *4 momenttia*. Momentissa säädettäisiin, että rahtikirja voidaan laatia sähköisessä muodossa. Mahdollisuus käyttää sähköistä rahtikirjaa koskisi sekä kotimaista että kansainvälistä kuljetusta. Sähköisellä rahtikirjalla tarkoitetaan rahdinkuljettajan, lähettäjän tai muun kuljetussopimuksen toteutumiseen osallisen tahon sähköisesti toimittamaa rahtikirjaa mukaan lukien sähköiseen viestintään liitteinä tai muulla tavoin liittyvät tiedot, jotka toimitetaan samanaikaisesti tai jälkeinpäin siten, että ne muodostavat osan sähköistä rahtikirjaa. Sähköisellä viestinnällä tarkoitetaan sähköisesti, optisesti, digitaalisesti tai muulla vastaavalla tavalla luotua, lähetettyä, vastaanotettua tai tallennettua tietoa siten, että viestitty tieto on käytettävissä myöhemmin.

Sähköisen rahtikirjan ei tarvitsisi olla digitoitu versio paperisesta rahtikirjasta tai sähköinen dokumentti, vaan myös sähköisen rahtikirjan sisältöä vastaava koneluettavassa muodossa oleva tietojoukko katsottaisiin sähköiseksi rahtikirjaksi. Koneluettavaa tietoa on helppo käsitellä tietokoneohjelmistoilla. Tavanomaista PDF-muotoista tai HTML-sivuilla olevaa tietoa on vaikea lukea ohjelmallisesti ja siksi tiedon koneluettavuuteen soveltuisi esimerkiksi XML-muoto sekä erilaiset rajapinnat suoraan tietolähteeseen. Tällainen koneluettava tieto on tallennettu rakenteellisesti, järjestelmällisesti ja luokitellusti ja siten se voidaan tarvittaessa esimerkiksi konvertoida asiakirjamuotoon.

Sähköisen rahtikirjan lisäksi kuljetussopimuksen täytäntöönpanoon liittyvä viestintä voidaan tehdä sähköisessä muodossa. Tällaisella muulla viestinnällä tarkoitetaan vaatimuksia, ilmoituksia, ohjeita, pyyntöjä, varauksia ja muuta viestintää, joka koskee kuljetussopimuksen täytäntöönpanoa. Lisäksi ehdotetussa 6 a §:ssä säädettäisiin sähköistä rahtikirjaa täydentävistä tiedoista.

Sähköistä rahtikirjaa, joka täyttää tiekuljetussopimuslain vaatimukset, olisi pidettävä yhdenvertaisena paperisen rahtikirjan kanssa ja sillä on sama todistusarvo ja samat vaikutukset kuin paperisella rahtikirjalla. Sähköiseen rahtikirjaan sovelletaan samoja säännöksiä kuin paperisiin rahtikirjoihin, esimerkiksi rahtikirjan sisällön osalta, ellei toisin säädetä. Poikkeuksen muodostaisivatkin rahtikirjan määrään ja allekirjoituksiin liittyvät säännökset, joista ehdotetaan nyt säädettäväksi erikseen sähköisen muodon erityispiirteiden takia.

6 a §. Sähköistä rahtikirjaa täydentävät tiedot. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin rahdinkuljettajan velvollisuudesta antaa kuitti ja kaikki muut tarpeelliset tiedot lähettäjälle. Velvollisuus koskee sekä kotimaisia että kansainvälisiä kuljetuksia. Tiedot voitaisiin toimittaa sähköisesti ehdotetun 6 §:n 4 momentin nojalla.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että lain 9 §:n 2 momentin 7 kohdan (luettelo rahdinkuljettajalle annetuista asiakirjoista) sekä 16 §:n (rahdinkuljettajalle annettavat asiakirjat) mukaiset tiedot voidaan välittää sähköisessä muodossa. Edellytyksenä on, että nämä tiedot ovat jo sähköisessä muodossa eli velvollisuutta tietojen digitoimiseen ei olisi. Toisena edellytyksenä on, että tietojen eheyden turvaavista toimintatavoista on sovittu. Tämä sopimusvelvollisuus koskee kuitenkin vain kansainvälisiä kuljetuksia, koska ehdotetun 7 b §:n mukaisesti kotimaisissa kuljetuksissa ei olisi nimenomaista velvollisuutta sopia sähköisen rahtikirjan käyttöön liittyvistä järjestelyistä.

7 a §. *Sähköisen rahtikirjan luominen ja todentaminen.* Pykälässä säädettäisiin sähköisen rahtikirjan osalta poikkeavista menettelyistä verrattuna lain 7 §:ään, jossa säädetään rahtikirjojen määrästä ja niiden allekirjoittamisesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sähköisen rahtikirjan luomisesta ja siihen tehtävistä muutoksista. Rahtikirja on tehtävä tavalla, joka varmistaa tietojen eheyden. Tällä viitataan siihen, että tiedot säilyvät siinä muodossa kuin ne ovat rahtikirjan ensimmäisessä lopullisessa versiossa. Tiedot ovat pysyneet eheinä, kun kaikki tiedot ovat tallessa eikä niitä ole muutettu lukuun ottamatta tavanomaisesta viestinnästä, tallentamisesta tai näyttämisestä aiheutuvia lisäyksiä tai muutoksia. Rahtikirjan sisältöön voi kuitenkin olla tarpeen tehdä muutoksia. Muutokset olisivat sallittuja tiekuljetussopimuslaissa säädetyissä tilanteissa. Tämän lisäksi tehdyt muutokset on pystyttävä havaitsemaan jälkikäteen ja muutokset on tehtävä niin, etteivät alkuperäiset tiedot häviä.

Sähköisten rahtikirjojen osalta kappaleita koskeva sääntely ei ole relevanttia. Sitä vastoin rahtikirjan tietojen tulee olla saatavissa jokaiselle, jolla on oikeus päästä rahtikirjassa oleviin tietoihin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin sähköisen rahtikirjan todentamisesta luotettavalla sähköisellä allekirjoituksella tai muulla vastaavalla keinolla. Sähköisellä allekirjoituksella tarkoitetaan sähköisessä muodossa olevaa tietoa, joka on liitetty tai muutoin loogisesti yhdistettävissä muuhun sähköiseen tietoon ja joka toimii todentamismenetelmänä. Jollei muuta osoiteta, sähköinen allekirjoitusta pidetään luotettavana, jos se liittyy yksiselitteisesti allekirjoittajaan, jos se yksilöi allekirjoittajan, jos se on luotu keinoilla, jotka allekirjoittaja voi pitää yksinomaisessa valvonnassaan ja jos se on liitetty sen kohteena olevaan tietoon siten, että tiedon mahdollinen myöhempi muuttaminen voidaan havaita. Tällainen olisi esimerkiksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 910/2014 annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisiin transaktioihin liittyvistä luottamuspalveluista sisämarkkinoilla ja direktiivin 1999/93/EY kumoamisesta (jäljempänä *eIDAS-asetus*) tarkoitettu kehittynyt sähköinen allekirjoitus.

Sähköisen allekirjoituksen sijasta voidaan käyttää muuta sähköistä todentamismenetelmää. Esimerkiksi lain vahvasta sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisistä luottamuspalveluista (617/2009) 2 §:n 1 kohdassa tarkoitettu vahva sähköinen tunnistaminen tulisi kyseeseen. Myös eIDAS-asetuksen mukainen sähköinen leima tulisi kyseeseen. Luotettava tapa ei kuitenkaan välttämättä edellyttäisi vahvaa tunnistautumista, vaan myös muut luotettava keinoit voisivat tulla kyseeseen.

7 b §. *Sähköisen rahtikirjan käyttöönotto kansainvälisissä kuljetuksissa.* Pykälä koskisi kansainvälisiä kuljetuksia, joissa käytetään sähköistä rahtikirjaa. Sähköisen rahtikirjan käyttäminen vaatii eri toimintatapoja kuin paperisen rahtikirjan käyttäminen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sähköisen rahtikirjan käyttöönottoon liittyvistä toimintatavoista, joista kuljetussopimuksen osapuolten on sovittava keskenään. Luettelo ei ole tarkoitettu tyhjentäväksi, vaan osapuolet voivat sopia myös muista toimintatapoihin liittyvistä seikoista, kunhan ne ovat tiekuljetussopimuslain mukaisia.

9 §. *Rahtikirjan sisältö kansainvälisessä kuljetuksessa.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 12 kohta. Uuden 12 kohdan mukaan kansainvälisessä kuljetuksessa rahtikirjasta tulee ilmetä maininta 7 b §:n mukaisista toimintatavoista, jos kyseessä on kansainvälisessä kuljetuksessa käytettävä sähköinen rahtikirja. Maininnan tarkoituksena on, että sen avulla voidaan helposti todeta käytetyt toimintatavat. Momentin 11 kohtaan tehtäisiin kirjoitustekninen muutos, ja kohta loppuisi pisteen sijasta puolipisteeseen.

3 Voimaantulo

Lain voimaantulosta ehdotetaan säädettävän valtioneuvoston asetuksella. Voimaantulosta säättäminen asetuksella on tarpeellista, jotta laki ja Suomen liittyminen eCMR-lisäpöytäkirjaan tulevat voimaan samanaikaisesti.

Lisäpöytäkirjan 8 artiklan 1 kohdassa määrätään, että pöytäkirja tulee voimaan yhdeksäntenäkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun viisi pöytäkirjan 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valtiota on tallettanut ratifiointi- tai liittymiskirjansa. Lisäpöytäkirja on tullut voimaan 5.6.2011.

Lisäpöytäkirjan 8 artiklan 2 kohdan mukaan, mikäli valtio ratifioi lisäpöytäkirjan tai liittyy siihen, kun viisi valtiota on jo tallettanut ratifiointi- tai liittymiskirjansa, pöytäkirja tulee voimaan yhdeksäntenäkymmenentenä päivänä siitä, kun kyseinen valtio on tallettanut ratifiointi- tai liittymiskirjansa.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

Lisäpöytäkirjaa ei ole tehty Euroopan unionin puitteissa vaan kyseessä on Yhdistyneiden kansakuntien sopimus. Sopimuksen Euroopan unionin toiminnasta 91 artiklan mukaan unioni antaa tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä liikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä. Unioni ei kuitenkaan ole antanut sääntelyä sähköisistä rahtikirjoista, joten asia on kansallisessa toimivallassa.

Perustuslain 94 §:n mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä tai ovat muutoin merkitykseltään huomattavia taikka vaativat perustuslain mukaan muusta syystä eduskunnan hyväksymisen. Perustuslain 95 §:n mukaan valtiosopimuksen ja muun kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan voimaan lailla. Muilta osin kansainväliset velvoitteet saatetaan voimaan asetuksella.

Määräys kuuluu lainsäädännön alaan, jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai jos asiasta on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla (PeVL 11/2000 vp, s. 2/II). Lisäpöytäkirjan määräykset kuuluvat tiekuljetussopimuslain alaan ja määräysten voimaansaattaminen ehdotetaan tehtäväksi muuttamalla sitä. Määräykset koskevat kuljetussopimuksen osapuolten oikeuksia ja velvollisuuksia. Näin ollen lisäpöytäkirjan voimaansaattamiseen tarvitaan eduskunnan suostumus.

Perustuslain 79 §:n mukaan laista tulee käydä ilmi, milloin se tulee voimaan. Erityisestä syystä laissa voidaan säätää, että sen voimaantuloajankohdasta säädetään asetuksella. Perustuslain 95 §:n mukaan laissa kansainvälisen velvoitteen voimaansaattamisesta voidaan säätää, että sen voimaantulosta säädetään asetuksella. Perustuslain 80 §:stä johtuu, että asetuksen antaja on valtioneuvosto, kun tasavallan presidenttiä tai ministeriötä ei erikseen ole säädetty asetuksen antajaksi.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 59 §:n 1 momentin mukaan, jos valtiosopimus tai muu kansainvälinen velvoite, johon Suomi sitoutuu, sisältää määräyksen maakunnan toimivaltaan kuuluvassa asiassa, maakuntapäivien on, jotta määräys tulisi voimaan maakunnassa, hyväksyttävä säädös, jolla määräys saatetaan voimaan.

Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 1 momentin 41 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat muuta kuin tässä pykälässä erityisesti mainittua yksityisoikeudellista kysymystä, jollei kysymys välittömästi liity sellaiseen oikeudenalaan, joka tämän lain mukaan kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan. Lain 18 §:n 1 momentin 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat tieliikennettä. Tämä kuitenkin kattaa tieliikennelain tyyppisen sääntelyn eikä tiekuljetussopimuksia, joissa kyse on rahdin sopimusoikeudellisista järjestelyistä.

Edellä esitetyn perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

eduskunta hyväksyisi yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta 20 päivänä helmikuuta 2008 tehdyn sähköistä rahtikirjaa koskevan lisäpöytäkirjan.

Koska lisäpöytäkirja sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi samalla seuraava lakiehdotus:

Laki

tiekuljetussopimuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tiekuljetussopimuslain (345/1979) 9 §:n 1 momentin 11 kohta sekä
lisätään 6 §:ään uusi 4 momentti, uusi 6 a §, 7 a §, 7 b § ja 9 §:n 1 momenttiin uusi 12 kohta
seuraavasti:

6 §

Rahtikirjan tekeminen

Rahtikirja tai sen sisältöä vastaavat koneluettavassa muodossa olevat tiedot voidaan toimittaa sähköisesti (*sähköinen rahtikirja*) samoin kuin muu kuljetussopimuksen täytäntöönpanemiseen liittyvä viestintä.

6 a §

Sähköistä rahtikirjaa täydentävät tiedot

Rahdinkuljettajan on lähettäjän vaatimuksesta toimitettava tavarasta kuitti ja kaikki tarpeelliset tiedot, jotta lähetys voidaan yksilöidä ja sähköinen rahtikirja on käytettävissä.

Lähettäjä voi toimittaa rahdinkuljettajalle 9 §:n 2 momentin 7 kohdan mukaisen luettelon ja 16 §:n mukaiset tiedot sähköisessä muodossa, mikäli ne ovat näin saatavilla ja kansainvälisissä kuljetuksissa sopimuspuolet ovat sopineet toimintavoista, joilla nämä tiedot ja sähköinen rahtikirja voidaan yhdistää toisiinsa siten, että niiden eheys on turvattu.

7 a §

Sähköisen rahtikirjan luominen ja todentaminen

Edellä 7 §:ssä säädettyä ei sovelleta sähköisiin rahtikirjoihin.

Sähköinen rahtikirja on luotava tavalla, joka varmistaa tietojen eheyden. Siihen tehtävät muutokset on pystyttävä havaitsemaan jälkikäteen ja muutokset on tehtävä niin, etteivät alkuperäiset tiedot häviä. Siinä olevien tietojen on oltava saatavissa jokaiselle, jolla on oikeus päästä näihin tietoihin.

Kuljetussopimuksen osapuolet todentavat sähköisen rahtikirjan luotettavalla sähköisellä al-lekirjoituksella tai muulla sähköisellä todentamismenetelmällä.

7 b §

Sähköisen rahtikirjan käyttöönotto kansainvälisissä kuljetuksissa

Jos kansainvälisessä kuljetuksessa käytetään sähköistä rahtikirjaa, kuljetussopimuksen osapuolten on sovittava tavasta, jolla:

- 1) sähköinen rahtikirja laaditaan ja toimitetaan valtuutuksen saaneelle taholle;
- 2) vahvistetaan sähköisen rahtikirjan eheys;

- 3) sähköisestä rahtikirjasta johtuviin oikeuksiin valtuutuksen saanut sopimuspuoli voi osoittaa valtuutuksensa;
- 4) vahvistetaan, että tavara on toimitettu vastaanottajalle;
- 5) sähköistä rahtikirjaa täydennetään ja muutetaan; sekä
- 6) sähköinen rahtikirja voidaan korvata muulla menetelmällä laaditulla rahtikirjalla.

9 §

Rahtikirjan sisältö kansainvälisessä kuljetuksessa

Kansainvälisessä kuljetuksessa rahtikirjasta tulee ilmetä:

-
- 11) maininta, että kuljetukseen sovelletaan 1 §:n 1 momentissa mainittua yleissopimusta taikka sen mukaista lakia, vaikka toisin olisi sovittu;
 - 12) edellä 7 b §:ssä säädetyissä tilanteissa maininta sovituista toimintatavoista.
-

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tämän lain tarkoituksena on saattaa voimaan tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta vuonna 1979 tehdyn yleissopimuksen Genevessä 20 päivänä helmikuuta 2008 tehty lisäpöytäkirja sellaisina kuin Suomi on siihen sitoutunut.

Helsingissä 27 päivänä syyskuuta 2018.

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Sopimusteksti

**SÄHKÖISTÄ RAHTIKIRJAA KOSKEVA
LISÄPÖYTÄKIRJA YLEISSOPIMUKSEEN
TAVARAN KANSAINVÄLISESSÄ TIE-
KULJETUKSESSA KÄYTETTÄVÄSTÄ
RAHTISOPIMUKSESTA (CMR)**

**ADDITIONAL PROTOCOL TO THE
CONVENTION ON THE CONTRACT
FOR THE INTERNATIONAL CAR-
RIAGE OF GOODS BY ROAD (CMR)
CONCERNING THE ELECTRONIC
CONSIGNMENT NOTE**

Tämän pöytäkirjan sopimuspuolet, jotka

The Parties to this Protocol,

ovat sopimuspuolina Genevessä 19. päivänä
toukokuuta 1956 laaditussa, tavarán kansain-
välisessä tiekuljetuksessa käytettävää rahtiso-
pimusta koskevassa yleissopimuksessa
(CMR),

Being Parties to the Convention on the Con-
tract for the International Carriage of Goods
by Road (CMR), done at Geneva on 19 May
1956,

haluavat täydentää yleissopimusta siten, että
rahtikirja voidaan laatia myös sähköistä tallen-
nusta ja tiedonkäsittelyä hyödyntäen,

Desirous of supplementing the Convention
in order to facilitate the optional making out
of the consignment note by means of proce-
dures used for the electronic recording and
handling of data,

ovat sopineet seuraavaa:

Have agreed as follows:

1 artikla

Article 1

Määritelmät

Definitions

Tässä pöytäkirjassa:
"yleissopimus" tarkoittaa yleissopimusta tava-
ran kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettä-
västä rahtisopimuksesta (CMR);

For the purposes of this Protocol,
"Convention" means the Convention on the
Contract for the International Carriage of
Goods by Road (CMR);

"sähköinen viestintä" tarkoittaa sähköisesti,
optisesti, digitaalisesti tai muulla vastaavalla
tavalla luotua, lähetettyä, vastaanotettua tai tal-
lennettua tietoa siten, että viestitty tieto on
käytettävissä myöhemmin;

"Electronic communication" means infor-
mation generated, sent, received or stored by
electronic, optical, digital or similar means
with the result that the information commu-
nicated is accessible so as to be usable for
subsequent reference;

"sähköinen rahtikirja" tarkoittaa rahdinkuljet-
tajan, lähettäjän tai muun yleissopimuksessa
tarkoitettua rahtisopimuksen toteutumiseen
osallisen tahon sähköisesti toimittamaa rahti-
kirjaa mukaan lukien sähköiseen viestintään
liitteinä tai muulla tavoin liittyvät tiedot, jotka
toimitetaan samanaikaisesti tai jälkeinpäin sit-
ten, että ne muodostavat osan sähköistä rahti-
kirjaa;

"Electronic consignment note" means a
consignment note issued by electronic com-
munication by the carrier, the sender or any
other party interested in the performance of
a contract of carriage to which the Conven-
tion applies, including particulars logically
associated with the electronic communica-
tion by attachments or otherwise linked to
the electronic communication contempora-
neously with or subsequent to its issue, so as

”sähköinen allekirjoitus” tarkoittaa sähköisessä muodossa olevaa tietoa, joka on liitetty tai muutoin loogisesti yhdistettävissä muuhun sähköiseen tietoon ja joka toimii todentamismenetelmänä.

2 artikla

Sähköisen rahtikirjan soveltamisala ja vaikutus

1. Jollei tämän pöytäkirjan määräyksistä muuta johdu, yleissopimuksessa tarkoitettu rahtikirja sekä mikä tahansa yleissopimuksessa tarkoitettu vaatimus, ilmoitus, ohje, pyyntö, varaus tai muu yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan rahtisopimuksen täytäntöön panemiseen liittyvä viesti voidaan laatia sähköisesti.

2. Tämän pöytäkirjan määräyksien mukaisen sähköisen rahtikirjan katsotaan vastaavan yleissopimuksen tarkoittamaa rahtikirjaa ja sillä on siten sama todistusarvo ja samat vaikutukset kuin yleissopimuksen tarkoittamalla rahtikirjalla.

3 artikla

Sähköisen rahtikirjan todentaminen

1. Rahtisopimuksen osapuolet todentavat sähköisen rahtikirjan luotettavalla sähköisellä allekirjoituksella, joka varmistaa sen yhteyden sähköiseen rahtikirjaan. Jollei muuta osoiteta, sähköistä allekirjoitusmenetelmää pidetään luotettavana, jos sähköinen allekirjoitus:

- (a) liittyy yksiselitteisesti allekirjoittajaan;
- (b) yksilöi allekirjoittajan;
- (c) on luotu keinoilla, jotka allekirjoittaja voi pitää yksinomaisessa valvonnassaan; ja
- (d) on liitetty sen kohteena olevaan tietoon siten, että tiedon mahdollinen myöhempi muuttaminen voidaan havaita.

2. Sähköisen rahtikirjan voi todentaa myös muulla sähköisellä todentamismenetelmällä,

to become part of the electronic consignment note;

“Electronic signature” means data in electronic form which are attached to or logically associated with other electronic data and which serve as a method of authentication.

Article 2

Scope and effect of the electronic consignment note

1. Subject to the provisions of this Protocol, the consignment note referred to in the Convention, as well as any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication relating to the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, may be made out by electronic communication.

2. An electronic consignment note that complies with the provisions of this Protocol shall be considered to be equivalent to the consignment note referred to in the Convention and shall therefore have the same evidentiary value and produce the same effects as that consignment note.

Article 3

Authentication of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall be authenticated by the parties to the contract of carriage by means of a reliable electronic signature that ensures its link with the electronic consignment note. The reliability of an electronic signature method is presumed, unless otherwise proved, if the electronic signature:

- (a) is uniquely linked to the signatory;
- (b) is capable of identifying the signatory;
- (c) is created using means that the signatory can maintain under his sole control; and
- (d) is linked to the data to which it relates in such a manner that any subsequent change of the data is detectable.

2. The electronic consignment note may also

jonka sen maan lainsäädäntö sallii, jossa sähköinen rahtikirja laaditaan.

3. Sähköisen rahtikirjan sisältämiin tietoihin on pääsy siihen oikeutetuilla tahoilla.

4 artikla

Sähköisen rahtikirjan laatimisen edellytykset

1. Sähköiseen rahtikirjaan tulee sisältyä samat tiedot kuin yleissopimuksen tarkoittamaan rahtikirjaan.

2. Sähköisen rahtikirjan laatimiseen käytetyn menetelmän tulee varmistaa rahtikirjan sisältämien tietojen eheys siinä muodossa kuin ne ovat rahtikirjan ensimmäisessä lopullisessa versiossa. Tietojen eheys tarkoittaa sitä, että kaikki tiedot ovat tallessa eikä niitä ole muutettu lukuun ottamatta tavanomaisesta viestinnästä, tallentamisesta tai näyttämisestä aiheutuvia lisäyksiä tai muutoksia.

3. Sähköisen rahtikirjan sisältämiä tietoja voi täydentää tai muuttaa yleissopimuksen tarkoittamissa tapauksissa.

Sähköisen rahtikirjan täydentämisessä tai muuttamisessa käytetyn menetelmän tulee olla sellainen, että sähköiseen rahtikirjaan tehty täydennykset tai muutokset ovat havaittavissa ja se sisältää edelleen alkuperäiset tiedot.

5 artikla

Sähköisen rahtikirjan käyttöönotto

1. Yleissopimuksessa tarkoitetun rahtisopimuksen täytäntöönpanemiseen osalliset tahot sopivat etenkin seuraavista toimintatavoista ja niiden toteuttamisesta tämän pöytäkirjan ja yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti:

(a) Menetelmä, jolla sähköinen rahtikirja laaditaan ja toimitetaan valtuutuksen saaneelle taholle;

(b) Vahvistus sähköisen rahtikirjan eheydestä;

be authenticated by any other electronic authentication method permitted by the law of the country in which the electronic consignment note has been made out.

3. The particulars contained in the electronic consignment note shall be accessible to any party entitled thereto.

Article 4

Conditions for the establishment of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall contain the same particulars as the consignment note referred to in the Convention.

2. The procedure used to issue the electronic consignment note shall ensure the integrity of the particulars contained therein from the time when it was first generated in its final form. There is integrity when the particulars have remained complete and unaltered, apart from any addition or change which arises in the normal course of communication, storage and display.

3. The particulars contained in the electronic consignment note may be supplemented or amended in the cases authorized by the Convention.

The procedure used for supplementing or amending the electronic consignment note shall make it possible to detect as such any supplement or amendment to the electronic consignment note and shall preserve the particulars originally contained therein.

Article 5

Implementation of the electronic consignment note

1. The parties interested in the performance of the contract of carriage shall agree on the procedures and their implementation in order to comply with the requirements of this Protocol and the Convention, in particular as regards:

(a) The method for the issuance and the de-

(c) Tapa, jolla sähköisestä rahtikirjasta johtuviin oikeuksiin valtuutuksen saanut sopimuspuoli voi osoittaa valtuutuksensa;

(d) Tapa, jolla vahvistetaan, että tavara on toimitettu vastaanottajalle;

(e) Toimintatavat sähköisen rahtikirjan täydentämiseen ja muuttamiseen; sekä

(f) Toimintatavat, joilla sähköinen rahtikirja voidaan korvata jollain muulla menetelmällä laaditulla rahtikirjalla.

2. Sähköisessä rahtikirjassa tulee olla maininta 1 kohdan toimintatavoista ja niiden tulee olla helposti todettavissa.

6 artikla

Sähköistä rahtikirjaa täydentävät asiakirjat

1. Rahdinkuljettaja toimittaa lähettäjälle tämän vaatimuksesta tavarasta kuitin ja kaikki tarpeelliset tiedot, jotta lähetys voidaan yksilöidä ja tässä pöytäkirjassa tarkoitettu sähköinen rahtikirja on käytettävissä.

2. Lähettäjä voi toimittaa rahdinkuljettajalle yleissopimuksen 6 artiklan 2 (g) kappaleessa ja 11 artiklassa tarkoitetut asiakirjat sähköisessä muodossa, mikäli ne ovat näin saatavilla ja sopimuspuolet ovat sopineet toimintatavoista, joilla asiakirjat ja tässä pöytäkirjassa tarkoitettu sähköinen rahtikirja voidaan yhdistää toisiinsa siten, että niiden eheys on turvattu.

LOPPUMÄÄRÄYKSET

7 artikla

Allekirjoittaminen, ratifiointi, liittyminen

1. Tämä pöytäkirja on avoinna allekirjoittamista varten yleissopimuksen allekirjoittajavaltioille tai sopimuspuolille, jotka ovat joko Euroopan talouskomission jäseniä tai sen järyssääntöjen 8 kohdan mukaisesti hyväksytty

livery of the electronic consignment note to the entitled party;

(b) An assurance that the electronic consignment note retains its integrity;

(c) The manner in which the party entitled to the rights arising out of the electronic consignment note is able to demonstrate that entitlement;

(d) The way in which confirmation is given that delivery to the consignee has been effected;

(e) The procedures for supplementing or amending the electronic consignment note; and

(f) The procedures for the possible replacement of the electronic consignment note by a consignment note issued by different means.

2. The procedures in paragraph 1 must be referred to in the electronic consignment note and shall be readily ascertainable.

Article 6

Documents supplementing the electronic consignment note

1. The carrier shall hand over to the sender, at the latter's request, a receipt for the goods and all information necessary for identifying the shipment and for access to the electronic consignment note to which this Protocol refers.

2. The documents referred to in Article 6, paragraph 2 (g) and Article 11 of the Convention may be furnished by the sender to the carrier in the form of an electronic communication if the documents exist in this form and if the parties have agreed to procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note to which this Protocol refers in a manner that assures their integrity.

FINAL PROVISIONS

Article 7

Signature, ratification, accession

komissioon neuvonantajan ominaisuudessa.

2. Tämä pöytäkirja on avoinna allekirjoitusta varten Genevessä 27.–30.5.2008 nämä päivät mukaan luettuina, ja sen jälkeen Yhdistyneiden kansakuntien päämajassa New Yorkissa 30.6.2009 saakka, tämä päivä mukaan luettuna.

3. Allekirjoittajavaltiot ratifioivat tämän pöytäkirjan, ja se on avoinna liittymistä varten tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuille ulkopuolisille sopimuspuolille.

4. Valtiot, jotka Euroopan talouskomission järjestyssääntöjen 11 kohdan mukaan voivat osallistua tiettyyn komission toimintaan ja ovat liittyneet yleissopimukseen, voivat tulla tämän pöytäkirjan sopimuspuoliksi liittymällä pöytäkirjaan sen tultua voimaan.

5. Ratifioiminen tai liittyminen tapahtuu tallettamalla sitä koskeva asiakirja Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerin huostaan.

6. Tähän pöytäkirjaan 13 artiklan määräysten mukaisesti tehdyn muutoksen voimaantulon jälkeen talletetun ratifiointi- tai liittymiskirjan katsotaan koskevan pöytäkirjaa muutoksineen.

8 artikla

Voimaantulo

1. Tämä pöytäkirja tulee voimaan yhdeksäntenäkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun viisi tämän pöytäkirjan 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valtiota on tallettanut ratifiointi- tai liittymiskirjansa.

2. Sellaisen valtion osalta, joka ratifioi tämän pöytäkirjan tai liittyy siihen, kun viisi valtiota on jo tallettanut ratifiointi- tai liittymiskirjansa, pöytäkirja tulee voimaan yhdeksäntenäkymmenentenä päivänä siitä, kun kyseinen valtio on tallettanut ratifiointi- tai liittymiskirjansa.

9 artikla

1. This Protocol shall be open for signature by States which are signatories to or Parties to the Convention and are either members of the Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

2. This Protocol shall be open for signature at Geneva from 27 to 30 May 2008 inclusive and after this date, at United Nations Headquarters in New York until 30 June 2009 inclusive.

3. This Protocol shall be subject to ratification by signatory States and open for accession by non-signatory States, referred to in paragraph 1 of this article, which are Parties to the Convention.

4. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference and which have acceded to the Convention may become Parties to this Protocol by acceding thereto after its entry into force.

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

6. Any instrument of ratification or accession, deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol adopted in accordance with the provisions of Article 13 hereafter, shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article 8

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 7, paragraph 3, of this Protocol, have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any State ratifying or acceding to it after five States have deposited their instru-

Irtisanominen

1. Sopimuspuoli voi irtisanoa tämän pöytäkirjan ilmoittamalla siitä Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille.

2. Irtisanominen tulee voimaan kahdentoista kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin pääsihteeri on saanut asiasta ilmoituksen.

3. Mikäli valtio lakkaa olemasta yleissopimuksen sopimuspuoli, se lakkaa samana päivänä olemasta myös tämän pöytäkirjan sopimuspuoli.

10 artikla

Voimassaolon päättyminen

Jos tämän pöytäkirjan voimaantulon jälkeen sopimuspuolten lukumäärä irtisanomisten johdosta vähenee alle viiteen, tämä pöytäkirja lakkaa olemasta voimassa siitä päivästä lukien, jona viimeinen tällaisista irtisanomisista tulee voimaan. Pöytäkirjan voimassaolo päättyy myös samana päivänä kuin yleissopimuksen voimassaolo.

11 artikla

Erimielisyydet

Kahden tai useamman sopimuspuolen välinen erimielisyys tämän pöytäkirjan tulkinnasta tai soveltamisesta, josta sopimuspuolet eivät neuvottelemalla tai muutoin ole voineet sopia, voidaan asianomaisen sopimuspuolen pyynnöstä saattaa Kansainvälisen tuomioistuimen ratkaistavaksi.

12 artikla

Varaumat

1. Sopimuspuoli voi allekirjoittaessaan tai ratifioidessaan tämän pöytäkirjan tai liittyessään siihen ilmoittaa Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille osoitetulla ilmoituksella, ettei se katso tämän pöytäkirjan 11 artiklaa itseään sitovaksi. Tämän pöytäkirjan 11 artikla ei myöskään sido muita sopimuspuolia varauman tehnyttä sopimuspuolta kohtaan.

ments of ratification or accession, this Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the said State has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 9

Denunciation

1. Any Party may denounce this Protocol by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect 12 months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

3. Any State which ceases to be Party to the Convention shall on the same date cease to be Party to this Protocol.

Article 10

Termination

If, after the entry into force of this Protocol, the number of Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, this Protocol shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect. It shall also cease to be in force from the date on which the Convention ceases to be in force.

Article 11

Dispute

Any dispute between two or more Parties relating to the interpretation or application of this Protocol which the Parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 12

Reservations

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen voi perua milloin tahansa Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille osoitetulla ilmoituksella.

3. Muita tätä pöytäkirjaa koskevia varauksia ei sallita.

13 artikla

Muutokset

1. Kun tämä pöytäkirja on tullut voimaan, siihen voidaan tehdä muutoksia tässä artiklassa kuvattujen menettelyjen mukaisesti.

2. Tämän pöytäkirjan sopimuspuolten esittämät muutokset tähän pöytäkirjaan on toimitettava käsiteltäviksi ja päätettäviksi Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) tiekuljetustyöryhmälle.

3. Tämän pöytäkirjan sopimuspuolet tekevät parhaansa yksimielisyyden saavuttamiseksi. Jos yksimielisyyttä muutosehdotuksesta ei yrityksistä huolimatta saavuteta, muutosehdotus voidaan viime kädessä hyväksyä läsnä olevien ja äänestykseen osallistuvien sopimuspuolten kahden kolmasosan äänten enemmistöllä. Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission sihteeristö toimittaa yksimielisesti tai sopimuspuolten kahden kolmasosan enemmistöllä päätetyn muutoksen pääsihteerille, joka toimittaa sen hyväksyntäkierrokselle tämän pöytäkirjan sopimuspuolille sekä allekirjoittajavaltioille.

4. Sopimuspuolet voivat ilmoittaa pääsihteerille vastustavansa muutosehdotusta yhdeksän kuukauden kuluessa siitä päivästä, jolloin pääsihteeri on ilmoittanut muutosehdotuksesta.

5. Muutosehdotus katsotaan hyväksytyksi, jos yksikään tämän pöytäkirjan sopimuspuolista ei ole ilmoittanut vastustavansa sitä edellisessä kohdassa mainitun yhdeksän kuukauden loppuun mennessä. Mikäli muutosehdotusta on vastustettu, se ei astu voimaan.

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Protocol, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by article 11 of this Protocol. Other Parties shall not be bound by article 11 of this Protocol in respect of any Party which has entered such a reservation.

2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Protocol shall be permitted.

Article 13

Amendments

1. Once this Protocol is in force, it may be amended according to the procedure defined in this article.

2. Any proposed amendment to this Protocol presented by a Party to this Protocol shall be submitted to the Working Party on Road Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) for consideration and decision.

3. The Parties to this Protocol shall make all possible efforts to achieve consensus. If, despite these efforts, consensus is not reached on the proposed amendment, it shall require, as a last resort, for adoption a two-thirds majority of Parties present and voting. A proposed amendment adopted either by consensus or by a two-thirds majority of Parties shall be submitted by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe to the Secretary-General to be circulated for acceptance to all Parties to this Protocol, as well as to signatory States.

4. Within a period of nine months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Party may inform the Secretary-General

6. Mikäli valtiosta tulee tämän pöytäkirjan sopimuspuoli muutosehdotuksesta tehdyn ilmoituksen ja tämän artiklan 4 kohdassa mainitun yhdeksän kuukauden ajanjakson päättymisen välisenä aikana, Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission tiekuljetustyöryhmän sihteeristö ilmoittaa muutosehdotuksesta viipymättä uudelle sopimuspuolelle. Uusi sopimuspuoli voi ilmoittaa pääsihteerille ennen yhdeksän kuukauden ajanjakson päättymistä vastustavansa muutosehdotusta.

7. Pääsihteeri ilmoittaa viipymättä kaikille sopimuspuolille tämän artiklan 4 ja 6 kohtien mukaisesti ilmaistusta vastustuksesta sekä 5 kohdan mukaisesti hyväksytyistä muutoksista.

8. Hyväksytyksi katsottu muutos astuu voimaan kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun pääsihteeri on ilmoittanut hyväksynnästä sopimuspuolille.

14 artikla

Diplomaattinen konferenssi

1. Tämän pöytäkirjan voimaantulon jälkeen sopimuspuoli voi Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerille ilmoittamalla vaatia konferenssin kutsuttavaksi koolle tämän pöytäkirjan tarkistamista varten. Pääsihteeri ilmoittaa tästä vaatimuksesta kaikille sopimuspuolille sekä kutsuu koolle tarkistuskonferenssin, jos vähintään yksi neljäsosa tämän pöytäkirjan sopimuspuolista neljän kuukauden kuluessa pääsihteerin tiedoksiannosta ilmoittaa hänelle suostuvansa vaatimukseen.

2. Jos konferenssi edellisen kohdan mukaisesti kutsutaan koolle, pääsihteeri ilmoittaa siitä kaikille sopimuspuolille sekä kehottaa niitä kolmen kuukauden kuluessa esittämään konferenssissa käsiteltäväksi haluamansa ehdotukset. Pääsihteeri toimittaa viimeistään kolme kuukautta ennen konferenssin alkamispäivää kaikille sopimuspuolille konferenssin alustavan esityslistan sekä esitettyjen ehdotusten sanamuodot.

that it has an objection to the amendment proposed.

5. The proposed amendment shall be deemed to have been accepted if, by the end of the period of nine months foreseen in the preceding paragraph, no objection has been notified by a Party to this Protocol. If an objection is stated, the proposed amendment shall be of no effect.

6. In the case of a country which becomes a Contracting Party to this Protocol between the moment of notification of a proposal for amendment and the end of the nine-month period foreseen in paragraph 4 of this article, the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party about the proposed amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General before the end of this period of nine months that it has an objection to the proposed amendment.

7. The Secretary-General shall notify, as soon as possible, all the Parties of objections raised in accordance with paragraphs 4 and 6 of this Article as well as of any amendment accepted according to paragraph 5 above.

8. Any amendment deemed to have been accepted shall enter into force six months after the date of notification of such acceptance by the Secretary-General to Parties.

Article 14

Convening of a diplomatic conference

1. Once this Protocol is in force, any Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Protocol. The Secretary-General shall notify all Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one fourth of the Parties to this Protocol notify him of their concurrence with the re-

3. Pääsihteeri kutsuu kaikkiin tämän artiklan mukaan kokoontuviin konferensseihin kaikki ne valtiot, joihin viitataan tämän pöytäkirjan 7 artiklan 1, 3 ja 4 kohdissa.

15 artikla

Tiedoksiannot valtioille

Sen lisäksi, mitä 13 ja 14 artikloissa määrätään tiedoksiannoista, Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteeri ilmoittaa 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuille valtioille sekä 7 artiklan 3 ja 4 kohdian mukaan tämän pöytäkirjan sopimuspuoliksi tulleille valtioille seuraavista asioista:

- (a) 7 artiklan mukaiset ratifiointit ja liittymiset;
- (b) 8 artiklan mukaiset tämän pöytäkirjan voimaantulopäivät;
- (c) 9 artiklan mukaiset irtisanomiset;
- (d) 10 artiklan mukainen tämän pöytäkirjan voimassaolon lakkaaminen;
- (e) 12 artiklan 1 ja 2 kohtien mukaisesti saadut selvitykset ja ilmoitukset.

16 artikla

Tallettaja

Tämän pöytäkirjan alkuperäiskappale talletetaan Yhdistyneiden kansakuntien pääsihteerin huostaan, joka lähettää siitä oikeaksi todistetun jäljennöksen tämän pöytäkirjan 7 artiklan 1, 3 ja 4 kohdissa tarkoitetuille valtioille.

TEHTY Genevessä kahdentenakymmenentenä päivänä helmikuuta kaksituhattakahdeksan yhtenä englannin- ja ranskankielisenä kappaleena, joista molemmat ovat yhtä todistusvoimaiset.

quest.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Parties the provisional agenda for the Conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the Conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

Article 15

Notifications to States

In addition to the notifications provided for in Articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in Article 7, paragraph 1, above, and the States which have become Parties to this Protocol in accordance with paragraphs 3 and 4 of Article 7, of:

- (a) Ratifications and accessions under Article 7;
- (b) The dates of entry into force of this Protocol in accordance with Article 8;
- (c) Denunciations under Article 9;
- (d) The termination of this Protocol in accordance with Article 10;
- (e) Declarations and notifications received in accordance with Article 12, paragraphs 1 and 2.

Article 16

Depositary

The original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the United

Nations, who shall send certified true copies thereof to all the States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

DONE at Geneva, this twentieth day of February two thousand and eight, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

Laki

tiekuljetussopimuslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tiekuljetussopimuslain (345/1979) 9 §:n 1 momentin 11 kohta sekä
lisätään 6 §:ään uusi 4 momentti, uusi 6 a §, 7 a §, 7 b § ja 9 §:n 1 momenttiin uusi 12 kohta
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Esitys

6 §

6 §

Rahtikirjan tekeminen

Rahtikirjan tekeminen

*Rahtikirja tai sen sisältöä vastaavat kone-
luettavassa muodossa olevat tiedot voidaan
toimittaa sähköisesti (**sähköinen rahtikirja**)
samoin kuin muu kuljetussopimuksen täytän-
töön panemiseen liittyvä viestintä.*

6 a §

Sähköistä rahtikirjaa täydentävät tiedot

*Rahdinkuljettajan on lähettäjän vaatimuk-
sesta toimitettava tavarasta kuitti ja kaikki
tarpeelliset tiedot, jotta lähetys voidaan yksi-
löidä ja sähköinen rahtikirja on käytettävis-
sä.*

*Lähettäjä voi toimittaa rahdinkuljettajalle
9 §:n 2 momentin 7 kohdan mukaisen luette-
lon ja 16 §:n mukaiset tiedot sähköisessä
muodossa, mikäli ne ovat näin saatavilla ja
kansainvälisissä kuljetuksissa sopimuspuolet
ovat sopineet toimintavoista, joilla nämä
tiedot ja sähköinen rahtikirja voidaan yhdis-
tää toisiinsa siten, että niiden eheys on tur-
vattu.*

7 a §

Sähköisen rahtikirjan luominen ja toden- taminen

Edellä 7 §:ssä säädettyä ei sovelleta säh-

köisiin rahtikirjoihin.

Sähköinen rahtikirja on luotava tavalla, joka varmistaa tietojen eheyden. Siihen tehtävät muutokset on pystyttävä havaitsemaan jälkikäteen ja muutokset on tehtävä niin, etteivät alkuperäiset tiedot häviä. Siinä olevien tietojen on oltava saatavissa jokaiselle, jolla on oikeus päästä näihin tietoihin.

Kuljetussopimuksen osapuolet todentavat sähköisen rahtikirjan luotettavalla sähköisellä allekirjoituksella tai muulla sähköisellä todentamismenetelmällä.

7 b §

Sähköisen rahtikirjan käyttöönotto kansainvälisissä kuljetuksissa

Jos kansainvälisessä kuljetuksessa käytetään sähköistä rahtikirjaa, kuljetussopimuksen osapuolten on sovittava tavasta, jolla:

1) sähköinen rahtikirja laaditaan ja toimitetaan valtuutuksen saaneelle taholle;

2) vahvistetaan sähköisen rahtikirjan eheys;

3) sähköisestä rahtikirjasta johtuviin oikeuksiin valtuutuksen saanut sopimuspuoli voi osoittaa valtuutuksensa;

4) vahvistetaan, että tavara on toimitettu vastaanottajalle;

5) sähköistä rahtikirjaa täydennetään ja muutetaan; sekä

6) sähköinen rahtikirja voidaan korvata muulla menetelmällä laaditulla rahtikirjalla.

9 §

Rahtikirjan sisältö kansainvälisessä kuljetuksessa

Kansainvälisessä kuljetuksessa rahtikirjasta tulee ilmetä:

11) maininta, että kuljetukseen sovelletaan 1 §:n 1 momentissa mainittua yleissopimusta taikka sen mukaista lakia, vaikka toisin olisi sovittu.

9 §

Rahtikirjan sisältö kansainvälisessä kuljetuksessa

Kansainvälisessä kuljetuksessa rahtikirjasta tulee ilmetä:

11) maininta, että kuljetukseen sovelletaan 1 §:n 1 momentissa mainittua yleissopimusta taikka sen mukaista lakia, vaikka toisin olisi sovittu;

12) edellä 7 b §:ssä säädetyissä tilanteissa maininta sovituista toimintatavoista.

Tämän lain tarkoituksena on tulla voimaan

valtionneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tämän lain tarkoituksena on saattaa voimaan tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta vuonna 1979 tehdyn yleissopimuksen Genevessä 20 päivänä helmikuuta 2008 tehty lisäpöytäkirja sellaisina kuin Suomi on siihen sitoutunut.