Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

ASIANTUNTIJALAUSUNTO

9.2.2022

Valiokunnan lausuntopyyntö 23.12.2021

Hallituksen esitys (HE 220/2021) eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (jäljempänä ”SHLL”) kiittää liikenne- ja viestintävaliokuntaa asiantuntijalausuntopyynnöstä.

SHLL edustaa Suomen huolinta- ja logistiikka-alan yrityksiä, jotka yhdessä vastaavat valtaosasta Suomen ulkomaankaupan tuotteiden vienti- ja tuontikuljetuksista sekä niihin liittyvistä lisäpalveluista kaikissa liikennemuodoissa. 1.1.2022 lähtien SHLL:n jäsenistöön on kuulunut myös merkittäviä kotimaan maantieliikennettä ja terminaalitoimintaa hoitavia yrityksiä. SHLL:n jäsentoiminnassa vaarallisten aineita koskevat määräykset ja niiden päivittäinen soveltaminen on yleistä. Selkeä ja yksiselitteinen vak-lainsäädäntö on SHLL:n jäsenyritysten toiminnan kannalta keskeistä.

Asiantuntijalausunto

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki. Samalla voimassa oleva vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki kumottaisiin ja 20 esitettävään lakiin liittyvää lakia muutettaisiin. SHLL on osallistunut vak-lakiuudistuksen valmisteluun ja edustajamme Heli Hörkkö on ollut siinä työssä mukana vak-ohjausryhmän jäsenenä.

SHLL:n näkemyksen mukaan hallituksen esityksen mukainen VAK-lakikokonaisuus sekä lakipaketin siirtymäsäännökset (167 §) ovat onnistunut uudistus. Hallituksen esityksen 1. luvussa lain soveltamisala on ilmaistu selkeästi ja maininta lain soveltamisesta myös kuljetuksen toteuttamisen lisäksi kuljetuksen valmisteluun on tervetullut painotus huolinta- ja logistiikka-alan näkökulmasta. Myös lain soveltamisalan rajaukset on ilmaistu hyvin ja asetustasoisten säännösten siirtäminen lain tasolle on toteutettu toimivasti. **Määritelmät 3 §:ssä** ovat selkeät ja tukevat hyvin lakikokonaisuutta. **4 §:ssä kansainvälisten sopimusten**

soveltaminen kotimaan kuljetukseen on hyvin ja selkeästi ilmaistu.

Yleisistä turvallisuusperiaatteista ja selvilläolovelvollisuudesta on säädetty 2. luvun 5 §:ssä ja 6 §:ssä ja nämä ovat käytännön tasolla koko lain tärkeä perusta ja käytännön työkalu kaikille kuljetusketjun toimijoille.

7 §:ssä esitetty kuljetuskielto on onnistuneesti siirretty lakitekstin eri kohtiin. Yleisluontoisesta sanktioinnista on luovuttu.

3. luvun 8 §:ssä on todettu vaarallisten aineiden luokkien vastaavan kansainvälisten sopimusten kuljetusmääräyksissä määrättyjä luokkia. **Uusi määräyskohta 9 §, vaaratiedon merkitseminen,** on tärkeä korostus merkintöjen kiinnittämisestä. Kuljetusasiakirjasta on erikseen säädetty 10 §:ssä ja se vastaa voimassa olevan vak-lain vaatimuksia. Kuljetusasiakirjan fyysisestä muodosta annetaan hallituksen esityksessä selkeästi mahdollisuus sähköisen kuljetusasiakirjan käyttämiseen, kunhan tiedot ovat asianmukaisesti käytettävissä ja ne ovat tiedoiltaan säädetyn mukaisesti esitetty. Tätä asiaa on vielä erikseen selkiytetty 11 §:ssä.

4. luvun 12 §:ssä on säädetty vaarallisten aineiden kuljetustavasta, johon vaikuttaa aineen olomuoto. 13 §:ssä on säädetty kuorman ja lastin varmistamisesta kuljetuksen ajaksi ja sen työn suorittamisesta turvallisesti, käyttäen myös erilaisia laitteita, joiden on oltava asianmukaisia. Myös riittävä perehdytys laitteiden käyttämiseen on varmistettava. Ajoneuvon pysäköinnistä turvalliseen paikkaan säädetään 14 §:ssä, joten vaatimus on nyt korotettu lain tasolle. Uudistus on selkeyttävä ja on hyvä yleisen turvallisuuden takaajana tiekuljetuksissa. 15 § on uusi. Siinä säädetään ajoneuvon kuljettajalta edellytetyistä ohjeista ja varusteista, joita vaara- tai hätätilanteen hoitamisessa tarvitaan. Vaikka pykälän valtuuden nojalla tarkemmat määräykset annetaankin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä, on tärkeä linjaus, että asiasta mainitaan lain tasolla. 16–22 §:ssä on säädetty kuljetusvälineen soveltuvuudesta kuljetukseen, ajoneuvon hyväksynnästä ja katsastamisesta, kuljetuksen ennakkohyväksynnästä, ilmakuljetuksen luvituksesta.

Pakkauksen, säiliön ja kontin turvallisuudesta ja vaatimustenmukaisuudesta säädetään **5. luvussa** ja erityisesti sen 23–26 §:ssä. On tärkeää, että määräyksissä on annettu selkeät määräykset pakkauksille asetetuista vaatimuksista ja myös niiden oikeasta käytöstä. Lisäksi SHLL:n mielestä on hyvä, että on erikseen määritetty, että vaatimustenmukaisuus on osoitettava aina ennen käyttöönottoa ja myös määräajoin käyttöönoton jälkeen. Tämä on osa vastuullisuusajattelusta ja merkityksellistä myös, kun kierrätystä ja kierrätysmateriaaleja käytetään enenevässä määrin pakkausten valmistamisessa.

Tilapäisen säilyttämisen sääntely on hallituksen esityksessä selkeästi uudistettu. Käsite ja edellytykset on hyvin esitetty **6. luvun** 29 §:ssä. Erityisesti sen esittäminen, mikä ei ole tilapäistä säilytystä, on tärkeä selkiyttävä linjaus alan toimijoiden kannalta.

Hallituksen esityksessä tilapäisen säilytyksen paikka on selkeästi yksilöity 30 §:ssä, joka on hyvä linjaus.

Vaarallisten aineiden lähetysten ja lastinkuljetusyksiköiden sijoittelu tilapäisen säilytyksen paikassa, 31 §, on tärkeä. Niin varsinaiset tilat, kuin pysäköintialueetkin, on arvioitava vaarojen tuottamisen perusteella. 32 §:ssä säädetään varautumisesta onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa ja siinäkin on säädetty huolehtimisvelvoite, josta jo 5 §:ssä ja 6 §:ssä mainittiin heti alkuun. SHLL:n näkemyksestä kyseessä on tärkeä asia.

Sisäisestä pelastussuunnitelmasta säädetään nyt erikseen 33 §:ssä. Sen rooli yleisen turvallisuuden merkittävänä takaajana korostuu. SHLL:n mielestä vaatimus nimetä tilapäisen säilytyksen vastuuhenkilö yrityksessä on hyvä uudistus. Hallituksen esityksessä on laajennus olemassa olevaan lainsäädäntöön koskemaan myös tiekuljetukseen liittyviä tilapäisen säilytyksen paikkoja. Harjoitussuunnitelma ja harjoitusten järjestäminen tulee olemaan tärkeä osa sisäistä pelastussuunnitelmaa. Satama-alueen turvallisuusselvityksestä ja sen hyväksymisestä on säädetty 34 ja 35 §:ssä. Niistä SHLL:llä ei ole kommentoitavaa.

7. luvun 37 ja 38 §:ssä on säännelty vaarallisten aineiden kuljettamista matkustajan matkatavarana. 39 ja 40 §:ssä lentopostiin liittyviä säännöksiä. Nykykäytäntöön tämä ei tuo muutoksia.

Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarvittavasta koulutuksesta tai pätevyydestä esitetään **8. luvun** 41 §:ssä selkeät periaatteet ja 42 §:ssä tarkempia määritelmiä koulutuksen sisällöstä. Niin ikään 42 §:ssä on esitetty, miten koulutusvaatimus koskee eri tehtävissä toimivia henkilöitä ja miten työnantajan on varmistettava myöhemmän 90 §:n mukaisesti (15. Luku, Henkilöstön ammattitaito, 90 § Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta), että tarvittava koulutus on annettu tai se annetaan asianmukaisesti. SHLL:n mielestä asiat on hallituksen esityksessä selkeästi esitetty ja sisältö on toimiva.

Vaarallisten aineiden kuljettajan ajoluvasta on säädetty **9. luvun** 45 §:ssä ja ajolupaa annettavasta koulutuksesta 46 §:ssä. Koulutuksen kursseista on hyvin mainittu niiden sisällön periaatteet. 47–50 §:ssä säädetään tarkemmin kokeesta, ajoluvan myöntämisestä, koulutuksen antajasta ja asiakirjojen säilyttämisestä.

Erityisistä turvatoimista hallituksen esityksessä on mainittu **10. luvussa**. Käsitteet turvauhka ja

turvatoimet on määritelty jo aivan hallituksen esityksen alussa. Kuljetusmuotokohtaisina tiekuljetuksen osuus on tässä kansallisessa lainsäädännössä laajin. 51 §:ssä säädetään yleisistä turvatoimista. 53 §:ssä säädetään tie- ja rautatiekuljetusten turvasuunnitelmasta ja kuljetusvälineen turvaamisesta. Liittymä myös aikaisemmin 33 §:ssä esitettyyn sisäiseen pelastussuunnitelmaan on ilmeinen.

11 luvun 54 §:ssä on hyvin kerrottu kuljetuksen keskeyttämisen periaatteet ja säädetty valvontaviranomaisen toimista kuljetuksen suorittajalle annettavasta hallinnollisesta avusta.

Reittirajoituksista säädetään 55 §:ssä ja toimintaa kokonaisuudessaan yksinkertaistetaan. Tiedot reittirajoituksista tarvitaan sähköiseen muotoon esimerkiksi liikenne- ja viestintävirasto Traficomin internet-sivustolle. Tämä tukee myös EU-tieliikenteen liikkuvuuspakettia ja digitalisaation hyödyntämistä kuljetusturvallisuuden varmistamisessa.

Onnettomuudesta ja vaaratilanteesta tehtävistä ilmoituksista hallituksen esityksessä säädetään 12 **luvun** 56 §:ssä. On tärkeää, että ilmoitukset tehdään oikea-aikaisesti. Tarkempi sääntely 58 §:ssä, jossa myös vastaanottajan antamasta selvitysvastuusta mainitaan, on hyvin ilmaistu.

Kuljetuksen osapuolten velvollisuuksista huolehtia kuljetuksen turvallisuudesta säädetään **13. luvussa**. 61–63 §:ssä on säädetty yleisistä velvollisuuksista ja erityisistä radioaktiivisten aineiden kuljetuksissa noudatettavista velvollisuuksista. Yleisesti ottaen, kuljetuksen suorittaja saa edelleen luottaa hänelle annettuihin tietoihin. Erikseen on 64 §:ssä, lähettäjän velvollisuuksien yhteydessä, mainittu myös, jos lähettäjä käyttää muiden osapuolten palveluja eli toimii kolmannen osapuolen puolesta toimijana. Hänen on riittävästi varmistuttava siitä, että hänellä on kaikki tarvittavat tiedot käytettävissään täyttääkseen velvollisuutensa, mikä on erityisen hyvä maininta.

Kuljetuksen suorittajan velvollisuuksista on säädetty 65 §:ssä. Muutenkin eri osapuolten velvollisuudet ovat hallituksen esityksessä hyvin ja kattavasti säännelty.

Yleisesti ottaen 13 luvun sisältämät eri osapuolten velvollisuudet kuljetusketjussa (61–79 §:t) ovat hyvin toisiinsa sidottuja. Pääosapuolet ovat lähettäjä, kuljetuksen suorittaja ja vastaanottaja, mutta jokaisen mainitun osapuolen velvollisuudet ovat tärkeitä suorittaa oikein, että lopputulos on määräysten mukainen. Se on lainsäädännön selkeä tavoite.

Luku 14, kuljetettavat painelaitteet, ei kommentoitavaa, 80–89 §.

15. luvun 90 §:ssä on säädetty velvollisuudesta huolehtia henkilöstön ammattitaidosta. 91 §:ssä on säädetty turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuudesta. Velvollisuus välttyä

nimeämästä yritykseen turvallisuusneuvonantajaa kuljetettaessa ainekohtaisesti määriteltyjä pieniä määriä vaatii selkeän viranomaisviestinnän, ettei asiasta jää vääriä käsityksiä kaupallisen tai kuljetus- ja logistiikka-alan yrityksille.

Luku 16, turvallisuusneuvonantajan tehtävät ja koe, ei kommentoitavaa, 93–95 §.

Luku 17, Ajoneuvon VAK-ADR-katsastukset, ei kommentoitavaa, 96–100 §.

Luku 18, Tarkastuslaitokset, ei kommentoitavaa, 101–113 §.

19. luvussa on säädetty viranomaisista ja viranomaisten tehtävistä. Liikenne- ja viestintäviraston roolista säännellään 114 §:ssä. Yleisesti ottaen riittävä valvonta ulotettuna merkittävästi lähettäjien toimintaan ja tarvittavan asiantuntemuksen omaamiseen vaarallisia aineita lähettävissä yrityksissä tulee olemaan iso asiakokonaisuus ja vaatimaan paljon viranomaisresursseja.

Viranomaisten suorittama neuvonta tulee saada osaksi VAK-lain ennakkovalvontaa. Asiantunteva neuvonta lisää VAK-kuljetusten turvallisuutta ja sitä voidaan tuottaa digitalisaation keinoin ja resurssein. Myös neuvonnan tarve ja sen edellyttämät käytännön järjestelyt tulee ottaa huomioon viranomaisresurssien riittävyyttä varmistettaessa ja seuraamuksista tiedotettaessa.

Luku 20, Viranomaisten toimivaltuudet, ei kommentoitavaa, 130–134 §.

Luku 21, Poikkeusluvat ja -säännökset, ei kommentoitavaa, 135–137 §.

Luku 22, Hallinnolliset turvaamistoimet ja pakkokeinot, ei kommentoitavaa, 138–139 §.

Luku 23, Säädetään seuraamuksista 140–161 §:ssä. Sisältö näyttää kattavalta ja tuo selkeytystä käytännön toimintaan ja valvontaviranomaisille.

Luku 24, Erinäiset säännökset, ei kommentoitavaa, 162–165§.

Luku 25, Erinäiset säännökset, ei kommentoitavaa, 166–167§.

Yhteenveto

Kokonaisuutena hallituksen esitys (220/2021) VAK-laiksi on SHLL:n näkemyksen mukaan hyvin ja perusteellisesti valmisteltu. Uusi VAK-laki tulee olemaan toimiva ja käytännönläheinen.

Kunnioittaen

SUOMEN HUOLINTA- JA LOGISTIIKKALIITTO RY

Petri Laitinen
Toimitusjohtaja

Heli Hörkkö
SHLL:n VAK-työryhmän puheenjohtaja
Schenker Oy:n VAK-asiantuntija ja turvallisuusneuvonantaja