9.2.2022

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

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

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 220/2021 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Yleistä

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. Lakimuutosten on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2023 alussa.

Vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan lain uudistus on ollut vireillä jo useiden vuosien ajan. On hyvä, että nyt ollaan vaiheessa, jossa hallituksen esitys uudeksi vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaksi laiksi on annettu eduskunnalle ja valiokuntakäsittelyssä.

SKAL toteaa, että laki on hyvin ja perusteellisesti valmisteltu ja valmistelun aikana on kuunneltu myös sidosryhmiä ja huomioitu niiden esittämiä näkökantoja. Näkemyksemme mukaan valiokuntakäsittelyssä on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota muutamiin tekijöihin, jotka tuomme tässä lausunnossa esiin

Soveltamisala

SKAL kannattaa 1 §:n 2 momentin perustelujen mukaisesti sitä, että lakia ei pääsääntöisesti sovellettaisi lentopaikoilla tapahtuviin polttoainesiirtoihin samalla tavalla kuin tiekuljetusta koskevia säännöksiä sovelletaan polttoainekuljetuksiin tiellä, koska lentopaikkojen polttoainesiirrot tapahtuvat tarkoitusta varten suunnitelluilla erikoisajoneuvoilla, joita ei ole tarkoitettu käytettäväksi tieliikennelaissa (729/2018) tarkoitetulla tiellä.

Esityksen 2 §:n 1 momentin 4 kohdan perustelujen mukaan lakia ei sovellettaisi maa- ja metsätaloudessa tapahtuvaan vaarallisten aineiden tiekuljetukseen traktorilla ja sen vetämällä hinattavalla ajoneuvolla. Edellytyksenä olisi maa- ja metsätalouskäytön lisäksi se, että traktorin ja hinattavan ajoneuvon ajonopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

SKAL katsoo, että rajauksen täsmennys pykälätekstiin luonnosvaiheen verisosta on hyvä ja kannatettava. Traktorilla muussa tarkoituksessa suoritettavien vaarallisten aineiden kuljetusten tulee kuulua lain soveltamisalaan, kun ne kilpailevat samoilla markkinoilla kuorma-autoliikenteen kanssa ja varsinkin kun yleisellä tiellä suoritettavissa kuljetuksissa riskit ovat samat.

Esityksen mukaan lakia ei sovelleta Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen. Perustelujen mukaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen suorittamalla kuljetuksella tarkoitettaisiin vaarallisen aineen kuljetusta, jonka suorittaa Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen palveluksessa oleva henkilö ja jolle puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos on antanut käskyn tai määräyksen suorittaa kuljetus niiden valvonnassa ja vastuulla. Lain soveltamisalaan kuitenkin edelleen sisällytettäisiin sellainen sotilas- ja muidenkin turvallisuusviranomaisten tarvetta palveleva vaarallisten aineiden kuljetus, jonka toteuttaja on siviilitoimija.

SKAL toteaa, että kuljetusyritysten on jatkossakin oltava mahdollista suorittaa Puolustusvoimia ja Rajavartiolaitosta palvelevia kuljetuksia heidän tarpeidensa ja määräystensä edellyttämällä tavalla.

Tilapäinen säilytys

Esityksessä ehdotetaan, että VAK-lain sisältämän tilapäisen säilytyksen määritelmästä luovuttaisiin. Tämän sijaan esitetään uutta säännöstä tilapäisen säilytyksen edellytyksistä. Säännösten perusteluissa selkeytettäisiin ja laajemmin kuvattaisiin sääntelyn kohteena olevaa tilapäistä säilytystä. Lisäksi tilapäistä säilytystä koskevia vaatimuksia laajennettaisiin ja tilapäiseen säilytykseen liittyvää sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevaa velvollisuutta laajennettaisiin. Myös vastuuhenkilö edellytettäisiin tilapäisen säilytyksen paikalla.

SKAL pitää ehdotusta pääosin hyväksyttävänä, erityisesti verrattuna muissa toteuttamisvaihtoehdoissa esitettyihin vaihtoehtoihin. SKAL yhtyy näistä vaihtoehdoista luonnoksessa esitettyihin perusteluihin ja pitää erityisen tärkeänä edellytettävien toimenpiteiden suhteuttamista tilapäisen säilytyksen laajuuteen ajan ja määrän sekä kuljetettavan tavaran vaaraominaisuuksien osalta. SKAL ei kannata mitään muuta suunniteltua vaihtoehtoa.

Lisäksi SKAL edellyttää, että myös pelastussuunnitelmien laajuus tulee voida suhteuttaa tilapäisen säilytyksen mukaiseen laajuuteen

Reittirajoitusten uudistaminen tiekuljetuksissa

SKAL pitää hyvänä, että reittirajoitusten asettamisen ehtoja yksinkertaistetaan. Samoin SKAL pitää hyvänä myös sitä, että liikenne- ja viestintävirasto voisi toteuttaa rajoituksen poistamisen, jos rajoitukselle ei ole enää perusteita. SKAL katsoo, että tieto reittirajoituksista tulisi olla jatkossa sähköisessä muodossa kaikkien saatavilla, jotta toimijat pystyvät etukäteen tarkistamaan sallitut kuljetusreitit.

Valvonta

SKAL pitää valvontaa koskevien säännösten täsmentämistä ja mm. valvontasuunnitelman edellyttämistä kannatettavana. SKAL pitää hyvänä, että Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi valvontaviranomainen myös tiekuljetuksessa ja sille kuuluisi myös mm. turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuuden ja lähettävien yritysten valvonta sekä viranomaisvalvonnan koordinointi.

SKAL on kuitenkin huolissaan viraston resurssien riittävyydestä.

Viranomaisten toimivalta

SKAL katsoo, että esityksen perusteluissa on hyvä ja kattava selvitys Liikenne- ja viestintäviraston uusista tehtävistä ja niiden vaikutuksista virastoon ja sen resursseihin. SKAL pitää uusia tehtäviä tarpeellisina ja perusteltuina, mutta kuten edellä todettiin, on huolissaan resurssien riittävyydestä, koska resurssien lisätarve sekä henkilöstön että erityisesti rahoituksen osalta on suuri.

Sanktioiden uudistaminen

SKAL pitää hyvänä liikennevirhemaksun käyttöönottoa myös vaarallisten aineiden kuljetuksissa. SKAL kuitenkin esittää liikennevirhemaksua asiakirjarikkomusten lisäksi myös pienten varustepuutteiden kohdalla. SKAL pitää hyvänä myös sitä, että asiakirjarikkomusten osalta on huomioitu se, että liikennevirhemaksulla rangaistavia rikkomuksia ei lasketa mukaan ajo-oikeuteen vaikuttaviin rikkomuksiin.

Huomioita liitelaeista

Edellisen kohdan mukaisesti SKAL pitää hyvänä, että ajokorttilain 65 §:n 6 kohdassa liikennevirhemaksulla rangaistavia vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksia ei lasketa ajo-oikeuteen vaikuttaviin rikkomuksiin. Tämä vastaa liikennepalvelulaissa ja ajoneuvolaissa liikennevirhemaksulla rangaistavia asiakirjoja koskevia puutteita. SKAL kuitenkin toistaa esityksen myös pienten varustepuutteiden sisällyttämisestä rikkomuksiin, jotka eivät vaikuta ajo-oikeuteen.

Esityksen vaikutukset viranomaisiin

SKAL haluaa kiinnittää huomiota Liikenne- ja viestintäviraston toimintamahdollisuuksiin kokonaisuudessaan. SKAL on huolissaan viraston voimavaroista ja jopa nykyisten perustehtävien hoitamisen onnistumisesta.

SKAL edellyttää, että virastolle on varattava riittävä rahoitus ja henkilöstöresurssit erityisesti perustehtävien hoitamiseksi. Vasta tämän jälkeen voidaan virastolle osoittaa lisätehtäviä ja mikäli näin tehdään, on myös varmistettava lisätyömäärää vastaava lisärahoitus ja lisähenkilöstö.

Esityksen vaikutukset yrityksiin

Esityksen perusteluissa todetaan, että vaarallisten aineiden kuljettaminen aiheuttaa lisäkustannuksia yrityksille tavanomaisiin kuljetuksiin verrattuna, mutta vaatimukset eivät kuitenkaan ole uusia toimijoille eikä lisävaatimuksia kuljetusvaatimusten osalta merkittävästi esitetä.

SKAL kuitenkin korostaa sitä, että yrityksille, joiden tehtäviin liittyy tarvetta vaarallisten aineiden tilapäiseen säilytykseen, voi tulla uusia tehtäviä erityisesti sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvoitteen osalta ja sitä kautta vaikutukset voivat olla suuriakin. Tästä johtuen SKAL toistaa, että sisäisen pelastussuunnitelman laajuus tulee voida suhteuttaa tilapäisen säilytyksen laajuuteen.

Muita huomioita

Esityksessä olevassa muita toteuttamisvaihtoehtoja koskevassa osiossa esitellään myös säiliökuljetusta koskevien tietojen saatavuutta koskeva ehdotus, jota ei luonnoksessa ole päädytty esittämään.

SKAL pitää päätöstä perusteltuna ja alan toimijoiden kannalta ainoana mahdollisena ratkaisuna. Vaihtoehtona ollutta tietojen saataville asettamista ei voi hyväksyä erityisesti suurten lisäkustannusten vuoksi. Ongelmia kyseisessä vaihtoehdossa on paljon, ja erityisesti ne koskevat sellaisten tietovirtojen avaamista, joihin liittyy liikesalaisuuksia. Perusteluissa on mielestämme tuotu hyvin esiin vaihtoehtoon liittyviä epäkohtia.

SKAL katsoo, että sekä valtioneuvoston asetuksenantovaltuutus että liikenne- ja viestintäviraston määräystenantovaltuutukset tulee säätää velvoittavina, ei ehdollisina. Säädöstekstissä tulisi käyttää muotoa ***”annetaan”*** tai ***”tulee antaa”***, eikä ***”voi antaa”.*** Velvoittavuus tulee ulottaa erityisesti koskemaan Liikenne ja viestintävirastolle ADR-ajoluvan ja turvallisuusneuvonantajan koulutuksia ja kokeita koskevia määräyksenantovaltuutuksia.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja