Harri Järvelin 9.1.2023

Lausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 220/2021 vp) sekä hallituksen esitykseen eduskunnalle vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen täydentämisestä (HE 231/2021 vp).

Tässä lausunnossa käsitellään lakiehdotuksia HE 220/2021 vp ja HE 231/2021 vp yhtenä kokonaisuutena.

Uusittu lainsäädäntö muodostaisi kokonaisuuden kaikkien neljän kuljetusmuodon - tie-, rautatie-, alus- ja ilmakuljetusten – vaatimuksista. Kokonaisuuden tavoitteena on sujuvoittaa sääntelyä ja poistaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia. Uusi lainsäädäntö vastaisi myös paremmin perustuslain asettamia vaatimuksia ja on nykyistä paremmin linjassa kansainvälisten säädösten kanssa.

Lakiehdotuksen selkeä tavoite on ylläpitää ja parantaa liikenneturvallisuutta, vaikuttaa ympäristön tilaan myönteisesti ja mahdollistaa liiketoimintaa.

Uusi VAK-laki on erittäin laaja ja kattaa suuren määrän erilaisia toimintoja. On selvää, että laki ei sellaisenaan ole riittävä, vaan tarvitaan tarkempaa ohjeistusta, miten toiminnanharjoittajien tulee kussakin tilanteessa menetellä. Annettu lakiesitys kumoaa nykyiseen lakiin liittyvät asetukset. Ehdotettu laki toisi mukanaan vain yhden asetuksen. Sen lisäksi lakiehdotus listaa 18 kohtaa, joista valtioneuvosto voi asetuksellaan antaa tarkempia säännöksiä. Lisäksi lakiehdotus listaa 78 kohtaa, joista Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä. Tämä voi olla hyvä tai huono asia riippuen siitä, miten lain käytännön tarkennukset toteutetaan. Tästä tarkemmin jäljempänä.

Lain voimaantulon alkuvaiheessa joudutaan ottamaan kantaa erilaisiin yksityiskohtiin. On tärkeää, että näiden käytännön kuljetustoimintaan vaikuttaviin asioihin liittyvät ratkaisut tehdään ymmärtäen kuljetustapahtumaa ja olosuhteita. Mielellään yhdessä yritysten ja viranomaisten kanssa. Näin luodaan toimivia ja turvallisia ratkaisuja. Nämä ratkaisut ja tulkinnat on voitava tehdä nopeasti ja johdonmukaisesti, koska ennakoitava ja selkeä lainsäädäntö on yrityksille erittäin tärkeä liiketoiminnan mahdollistaja. On hyvä, että nykyisen lain puitteissa myönnetyt luvat ja tehdyt päätökset ovat voimassa siirtymäajan. Tämä sujuvoittaa muutosta.

Mittava uudistus tulee vaatimaan nykyistä enemmän resursseja niin yrityksiltä kuin viranomaisilta. Tähän täytyy olla valmius, koska muuten on vaarana kuljetusten viivästyminen ja sitä kautta heikentyvä liiketoiminnan kannattavuus. Uuden lainsäädännön myötä yritysten on luonnollista odottaa liiketoimintamahdollisuuksien parantuvan ei heikentyvän. Viranomaisten, tässä tapauksessa Traficomin tehtävä on neuvoa ja auttaa yrityksiä lain noudattamiseen liittyvissä asioissa. On tärkeää, että tälle toiminnalle luodaan riittävät resurssit ja edellytykset uuden lain astuessa voimaan. Viranomaisen henkilöresurssien merkitys korostuu asioissa, joissa lain tulkinnat tehdään riskiperusteisesti. Riskien tunnistaminen, arvioiminen ja estäminen on joskus iso työ ja vaatii osaamista niin yrityksiltä kuin viranomaisilta.

Lain valvonta on tarkoitus siirtää Traficomille. On hyvä, että valvova viranomainen on selkeästi ilmaistu, mutta huolena on, osoitetaanko Traficomille riittävät henkilö- ja järjestelmäresurssit työn tekemiseen.

Pidämme hyvänä, että tilapäinen säilytys saa yhtenevät raamit. On ymmärrettävää, että tilapäisen säilytyksen määrittely ei ole helppoa ja pidämme hyvänä, että sille ei ole esimerkiksi asetettu aikarajaa. On tärkeää, että tulevaisuuden käytännöt muodostuvat järkeviksi ja turvallisiksi. Tässäkin asiassa viranomainen joutunee ottamaan kantaa erilaisiin tapauksiin ja siihen tulee olla valmius.

Pelastussuunnitelmat ja turvallisuusselvitykset parantavat niin yritysten kuin viranomaisten kykyä reagoida vaaratilanteisiin ja ennen kaikkea auttavat ehkäisemään niitä. Lakiesitys tunnistaa turvauhat ja ottaa kantaa esim. sen, miten kuljetuksen turvallisuus tulee järjestää tilapäisen säilytyksen aikana. Jatkossa on mielekästä varmistaa, että tämä laki on linjassa kemikaaliturvallisuuslain kanssa, jonne turvauhkiin varautuminen ilmeisesti tullaan lisäämään.

Reittirajoitusten selkeyttäminen on hyvä ja perusteltu asia. Tässä yhteydessä olisi kuljetusyrityksille kovasti hyödyllistä, jos VAK-rajoitukset lisättäisiin Väyläviraston digiroad karttoihin, joita yritykset käyttävät kuljetusreittien suunnittelussa. Tässä asiassa eri viranomaisten välinen yhteistyö olisi toivottavaa ja siitä olisi paljon apua.

Kuljetussäiliöiden ilmoitusvelvollisuuden laajentamista kaikkiin yli 450 litran säiliöihin ei lain perusteluissa pidetä merkittävänä muutoksena. Näkemyksemme mukaan asia ei välttämättä ole ihan läpihuutojuttu. Ilmoitusten käsittely tulee järjestää hyvin ja ilmoituksen tekeminen tulee tehdä helpoksi. Lisäksi on huomioitava, että kotimaiset toimijat ovat tasavertaisia ulkomaisiin toimijoihin verrattuna. Emme halua, että laki suosii ulkomaisia toimijoita suomalasten kustannuksella.

Lakiesitys kiinnittää paljon huomiota niin kuljettajien kuin kuljetuksista vastaavien yritysten kemikaali- ja turvallisuusosaamiseen. Tämä on hyvä asia. Toivotaan, että näihin liittyvien rekisterien ylläpito onnistuu sujuvasti eikä esim. vähennä halukkuutta ryhtyä turvallisuusneuvonantajaksi.

Annettu lakiesitys on laaja ja sen vaikutusten arvioiminen on haastavaa. Haluamme kiittää Traficomia säännöllisestä yhteydenpidosta ja asiaa koskevasta tiedottamisesta.

Toiveena on, että säännöllinen yhteydenpito jatkuu edelleen ja erityisesti, kun uuden lain edellyttämiä käytännön linjauksia tehdään.

VAK-lailla parannetaan kuljetusten turvallisuutta. Esitetty lakiehdotus ja kuljetusturvallisuus yleisestikin ovat tärkeitä kemianteollisuudelle. Haluamme toimia vastuullisesti ja aiheuttamatta vahinkoa ihmisille ja ympäristölle. Haluamme osaltamme jatkaa työtä näiden asioiden varmistamiseksi ja parantamiseksi.

Harri Järvelin
Turvallisuusasiantuntija
Kemianteollisuus ry