

Asia: VN/7202/2018

## **Luonnos hallituksen esitykseksi uudeksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi**

Ei lausuttavaa

**Ei lausuttavaa - toteaminen**

-

Lausuttavaa

### **Yleisiä huomioita esityksestä**

Kaupan liitto ja Teknisen Kaupan Liitto kiittävät liikenne- ja viestintäministeriötä saamistaan lausuntopyynnöistä ja lausuvat esitysluonnoksesta yhdessä kohteliaimmin seuraavaa:

Esitys uudeksi VAK-laiksi selkeyttää nykyisiä sirpaleisia vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevia säädöksiä, täsmentää monia tulkinnallisia kohtia ja tuo johdonmukaisuutta eri kuljetusmuotojen välille. Esitys jättää kuitenkin useita epäselviä tai avoimia kysymyksiä sen suhteen, mitkä nykyisistä alemman asteista säädöksistä kumotaan uuden lain tullessa voimaan ja mistä asioista mahdollisesti säädetään uuden lain mukaisilla asetuksilla tai annetaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä. Valtuutuksia näille on lakiehdotuksessa lukuisissa kohdissa. Lisäsäädösten ja määräysten antamisesta täydentämään lakia olisi hyvä olla suunnitelma ja aikataulu, jotka olisivat myös VAK-lain soveltamisalaan kuuluvien toimijoiden tiedossa.

Joitakin käytännön seikkoja ja lisäselvennystä vaativia kysymyksiä voitaisiin käsitellä säädösten ja määräysten sijaan oppaan tyyppisissä julkaisuissa ja koulutustilaisuuksissa. Perusteluissa todetaan, että uuden lain toimeenpanovaiheessa viranomaisille, kuljetusyrityksille ja matkustajille suunnattaisiin tiedotusta ja koulutusta. Mielestämme on tärkeää, että koulutusta ja tietoa on saatavilla kaikille kuljetusketjun toimijoille, eli kuljetusten turvallisuuden takaamisen kannalta tärkeille yrityksille lähettäjistä vastaanottajaan.

Resurssien varmistaminen on lakiuudistuksen tavoitteiden kannalta olennaisen tärkeää. Erityisesti Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in tehtäviin olisi tulossa merkittäviä muutoksia ja lisäyksiä. Toivomme, että Traficom in laajenevan roolin tehokas ja uskottava toteuttaminen taataan riittävällä resurssoinnilla. Lisäksi huomiomme kiinnittyy merkittävään perustamis- ja käyttökustannusten osuuteen, jonka arvioidaan syntyvän mahdollisesta turvallisuusneuvonantajailmoitusten vastaanottamisesta ja rekisterin perustamisesta sekä ylläpidosta tätä varten. Mahdollinen rekisteri tulisi toteuttaa kustannustehokkaasti ja sen tulisi palvella viranomaisten lisäksi myös yrityksiä antamalla toimijoille pääsy rekisteriin mahdollisimman vaivattomalla tavalla.

Uskomme, että VAK-lain uudistus tukee kuljetusturvallisuuden parantamista monella tavalla ja on itsessään luomassa edellytyksiä jatkuvalle kehittämiselle. Ministeriön rooli ohjaajana ja lainsäädännön edelleen kehittäjänä jää kuitenkin esityksessä epäselväksi.

## **Soveltamisala**

Yleisesti soveltamisala on selkeä ja nykyisen lainsäädännön mukainen. Toteutuessaan uudet veloitteet, kuten säiliöiden ilmoitusvelvollisuuden mahdollinen laajeneminen ja erityisesti turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuuden ulottaminen nykyistä laajempaan joukkoon yrityksiä toisi soveltamisalan piiriin uusia yrityksiä. On tärkeää, että yritykset saavat muutoksista tarvitsemaansa informaatiota ja löytävät helposti sen äärelle.

## **Tilapäinen säilytys**

Tilapäisestä säilytyksestä, sen määrittelystä ja turvallisuuden kehittämisen mahdollisuuksista lainsäädännön keinoin keskusteltiin valmisteluvaiheessa paljon. Pidämme ehdotettua lähestymistapaa määrittellä tilapäisen säilytyksen edellytykset ehdotetulla tavalla kannatettavana ratkaisuna, joka edistää turvallisuuden kehittämistä ja mahdollistavan sujuvan logistiikan. Tiettyihin käytännön kysymyksiin, kuten vastuuhenkilön vaatimus, tarvitaan ohjeistusta.

Sisäisen pelastussuunnitelman vaatimusta esitetään laajennettavaksi muuallekin kuin satama-alueille ja rataverkolle. Ymmärrämme sen olevan hyödyllistä tilapäisen säilytyksen turvallisuuden parantamisen ja vaaratilanteisiin varautumisen kannalta. Ehdotamme, että pykätekstiin lisätään se, mitä perusteluissa todetaan tämän veloitteen integroimisen mahdollisuudesta kohteessa olevaan muuhun turvallisuus- tai valmiussuunnitelmaan, eikä erillistä sisäistä pelastussuunnitelmaa tilapäisen säilytyksen suhteen tällaisissa tapauksissa vaadita.

## **Turvauhat**

Kommenttimme Huomioita liitelaesta -kohdassa.

## **Reittirajoitusten uudistaminen tiekuljetuksissa**

Reittirajoitusten yksinkertaistaminen luopumalla reittirajoitusten A/B ryhmäjaottelusta ja vastaavista lisäkilvistä on kannatettava ja perusteltu ehdotus, samoin kuin rajoitusten säännöllinen uudelleentarkastelu toimintaympäristön muutoksien huomioimiseksi.

## **Osapuolten velvollisuudet**

Nykyisen lainsäädännön mukaiset velvollisuudet on koottu selkeästi lakiluonnokseen.

Kuljetussäiliöiden ilmoitusvelvollisuuden laajentamista emme näe tarpeellisenä tai merkittävästi turvallisuutta edistävänä lisävelvoitteena. Kohdistuessaan vain kotimaisiin toimijoihin se lisäksi heikentää tasavertaisuutta ja kilpailuasetelmaa suhteessa ulkomaisiin toimijoihin.

Ulkomaisessa omistuksessa olevien vuokrasäiliöiden säännöllisestä tarkastuksesta huolehtii sen omistaja, eikä näiden säiliöiden ilmoittaminen suomalaiseseen rekisteriin tunnu tarkoituksenmukaiselta.

Ensisijaisesti kannatamme ilmoitusvelvollisuuden jatkamista nykyisen rajauksen mukaisesti. Jos rekisteriä halutaan kuitenkin laajentaa, se voisi perustua tarkastuslaitosten hallussa oleviin ja niiden toimittamiin tietoihin. Säiliön suomalaisella omistajalla olisi ilmoitusvelvollisuus vain, jos säiliö on tarkastettu ulkomailla. Näin yrityksille aiheutuisi vain vähän lisätaakkaa.

Turvallisuusneuvonantajan nimeäminen tulisi ehdotuksen mukaan pakolliseksi myös satunnaisesti vaarallisia aineita kuljettaessa (pois lukien pienet määrät). Perusteena esitetään lähinnä nykyisen määräyksen valvonnan haasteellisuus. Neuvonantajan nimeämisvelvollisuuden laajentamisen sijaan turvallisuuden edistämisen kannalta tehokkaampi ratkaisu voisi olla panostaminen ohjeistamiseen ja yritysten neuvontaan.

Ilmoitus turvallisuusneuvonantajasta uuteen perustettavaan turvallisuusneuvonantajarekisteriin olisi uusi velvoite. Rekisterin perustaminen ensisijaisesti valvonnan tarpeisiin ja vain viranomaiskäyttöön ei tunnu sen kustannuksista esitettyyn arvioon nähden kustannustehokkaalta, varsinkin kun viranomaisella on nykyiselläänkin olemassa tieto turvallisuusneuvonantajan tutkinnon suorittaneista mahdollisia yhteydenottoja varten. Jos rekisteri päätetään perustaa, ilmoittaminen siihen tulisi olla mahdollisimman vaivatonta ja rekisterin tulisi palvella viranomaisten lisäksi myös yrityksiä antamalla toimijoille pääsy rekisteriin mahdollisimman helpolla tavalla.

## **Markkinavalvonta**

-

## **Valvonta**

Traficomille on ehdotettu monia valvontaan liittyviä tehtäviä ja laajoja valtuuksia määräysten ja erilaisten hyväksymisten antamiseksi. Toivomme viraston koordinoivan roolin tarjoavan tukea muille VAK-valvontaviranomaisille ja edesauttavan viranomaisten yhteistyötä. Tehtävien menestyksekkäs hoitaminen vaatii riittävää resurssointia. Tämän varmistaminen on valvonnan kehittämisen kannalta

erittäin tärkeää. Lainvalmistelun aikana olemme esittäneet, että neuvonta tunnistettaisiin ja määriteltäisiin osaksi VAK-lain ennakoivalvontaa. Kaupan alalla on varsin hyvät kokemukset eräiden muiden hallinnonalojen neuvontapalveluista. Asiantunteva neuvonta lisäisi varmasti VAK-kuljetusten turvallisuutta ja olisi näin mitä parhaita ennakoivaa turvallisuustyötä. Neuvontapalvelu sopisi hyvin Traficomien rooliin ja tehtäväkokonaisuuteen.

### **Viranomaisten toimivalta**

Toimivaltuuksiin ei ehdoteta suuria muutoksia, ainakaan toimijoille käytännössä näkyvällä tavalla. Toimivallan jako tuntuu selkeältä.

### **Sanktiointien uudistaminen**

Sanktiointi ja hallinnolliset pakkokeinot on esityksessä käsitelty perusteellisesti ja säädösehdotus on hyvin yksityiskohtainen. Haluamme muistuttaa, että toimeenpanossa on tärkeää yhdenmukaiset käytännöt, oikeasuhtaisuuden noudattaminen ja yritysten tasapuolinen kohtelu.

### **Huomioita liitelaeista**

Kauppa pitää tarpeellisena ja perusteltuna ehdotusta turvallisuusselvityslain 21 §:n muuttamisesta niin, että vaarallisten aineiden kuljetuksen parissa työskentely lisätään suppean henkilöturvallisuusselvityksen piiriin kuuluviin tehtäviin.

### **Esityksen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin**

Yrityksille on tärkeää lainsäädännön muutosten ennakoitavuus ja riittävä siirtymäaika muutoksiin sopeutumiseen. Tulevia määräyksiä ja niihin liittyviä siirtymäaikoja tulisi mahdollisuuksien mukaan rytmittää mm. VAK-direktiivin muutosten kaksivuotissyklin kanssa.

33 §:ssä mainittu tilapäisen säilytykseen liittyvän pelastussuunnitelman laatimiseksi ehdotetaan siirtymäaikaa joulukuun loppuun 2022. Katsomme, että siirtymäajan olisi tarpeen olla pidempi, esimerkiksi kaksi vuotta lain voimaantulosta. Tässä vaiheessa ei vielä edes tiedetä, koska tarkalleen uusi laki tulee voimaan. Myös muita soveltuvia turvallisuus- tai valmiussuunnitelmia tulisi voida tarvittaessa päivittää tämän lain edellyttämällä tavalla joustavasti siinä yhteydessä, kun suunnitelmaa on tarve uudelleen tarkastella ja päivittää muista syistä.

VAK-lain uudistus on merkittävä ponnistus ja sen tavoitteet vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuuden edistämiseksi tärkeät. Uudistukset tulee toteuttaa niin, että yrityksille aiheutuvat vaikutukset kustannuksiin ja hallinnolliseen taakkaan minimoidaan, jotta suomalaisen kaupan kilpailukyky ei kärsisi.

### **Asetus ja sen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin**

Ks. edellinen kohta.

### **Muita huomioita**

-

Kuljukka-Rabb Terhi  
Teknisen Kaupan Liitto ry - yhteislausunto Kaupan liiton kanssa