

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

Vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan lain uudistus on ollut vireillä jo useiden vuosien ajan. On hyvä, että nyt ollaan vaiheessa, jossa lausuttavana on luonnos hallituksen esitykseksi uudeksi vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaksi laiksi.

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 tieliikennelaisissa (729/2018) tarkoitettulla tiellä.

Luonnoksen 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 maa- ja metsätaloudessa tapahtuva vaarallisten aineiden kuljetus voitaisiin rajata lain soveltamisalan ulkopuolelle enintään 40 kilometriä tunnissa kulkevilta traktoreilta. Itse pykälätekstissä rajausta koskien maa- ja metsätaloutta on kuitenkin ilmaistu selvästi laveammin kuin perusteluissa. SKAL edellyttää, että myös pykälässä soveltamisalan ulkopuolelle jää vain maa- ja

metsätaloudessa tapahtuva toiminta. 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.

Luonnoksen 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 kuljetusyriytysten on jatkossakin oltava mahdollista suorittaa Puolustusvoimia ja Rajavartiolaitosta palvelevia kuljetuksia heidän tarpeidensa ja määräystensä edellyttämällä tavalla.

Tilapäinen säilytys

Luonnoksessa 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. SKAL ei myöskään kannata mitään muuta suunniteltua vaihtoehtoa. Lisäksi SKAL edellyttää, että pelastussuunnitelmien laajuus tulee voida suhteuttaa tilapäisen säilytyksen mukaiseen laajuuteen

Turvauhat

SKAL:illa ei ole kommentoitavaa luonnoksen turvauhkia koskeviin osiin.

Reittirajoitusten uudistaminen tiekuljetuksissa

SKAL pitää hyvänä, että reittirajoitusten asettamisen ehtoja yksinkertaistetaan. Samoin SKAL pitää hyvänä sitä, että mikä tahansa taho voisi tehdä aloitteen myös rajoituksen poistamisesta sekä sitä, että liikenne- ja viestintävirasto voisi toteuttaa rajoituksen poistamisen omasta aloitteestaan, jos rajoitukselle ei ole enää perusteita.

Osapuolten velvollisuudet

SKAL:illa ei ole kommentoitavaa osapuolten velvollisuuksia koskeviin osiin.

Markkinavalvonta

SKAL:illa ei ole kommentoitavaa markkinavalvontaa koskeviin osiin.

Valvonta

SKAL pitää valvontaa koskevien säännösten täsmentämistä ja mm. valvontasuunnitelman edellyttämistä kannatettavana. SKAL pitää hyvänä, että luonnoksen mukaan Liikenne- ja viestintävirastosta tulisi valvontaviranomainen myös tiekuljetuksessa ja sille kuuluisi myös mm. turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuuden ja lähetettävien yritysten valvonta sekä viranomaisvalvonnan koordinointi. SKAL on kuitenkin huolissaan viraston resurssien riittävydestä.

Viranomaisten toimivalta

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

Sanktiointen uudistaminen

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

Huomioita liitelaesta

Edellisen kohdan mukaisesti SKAL esittää, että ajokorttilain 65 §:n 6 kohdassa liikennevirhemaksulla rangaistavia vaarallisten aineiden kuljetusrikkomuksia ei lasketa ajo-oikeuteen vaikuttaviin rikkomuksiin. Erityisesti asiakirjarikkomusten osalta tämä vastaisi liikennepalvelulaissa ja ajoneuvolaissa liikennevirhemaksulla rangaistavia asiakirjoja koskevia puutteita.

Esityksen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin

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.

Luonnoksen 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 toteaa, että sisäisen pelas-tussuunnitelman laajuus tulee voida suhteuttaa tilapäisen säilytyksen laajuuteen.

Asetus ja sen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin

SKAL katsoo, että tilapäistä säilytystä koskevista lisävaatimuksista, erityisesti sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta voi tulla paljon lisää hallinnollista takkaa ja kustannuksia yrityksille. Tämän vuoksi SKAL edellyttää, että pelastussuunnitelmien laajuus tulee voida suhteuttaa tilapäisen säilytyksen mukaiseen laajuuteen, esimerkiksi tapauksissa, joissa tilapäinen säilytys koskee van yhtä polttonesteitä kuljettavaa säiliöajoneuvoyhdistelmää.

Muita huomioita

Luonnoksessa 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 määräysenantovaltuutuksia.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja

Herrala Ari
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry