

Liikenne- ja viestintävirasto
kirjaamo@lvm.fi

Lausunto asiassa LVM/1557/03/2018

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain kokonaisuudistus – arviomuistioluonnos

Kiitämme saamastamme lausuntopyynnöstä ja mahdollisuudesta vaikuttaa VAK-lain kokonaisuudistukseen. Alla kommenttimme arviomuistiossa esitettyihin kysymyksiin.

2.2 Digitalisaatio:

1. Mitä tietoja vaarallisten aineiden kuljetuksista olisi annettava nykyistä laajemmin esimerkiksi viranomaisille tai liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajille, jotta kuljetusten turvallista sujumista voitaisiin parantaa? Entä toisille toimijoille kuljetusketjuissa?

Kommentti: Tiedon karkaamisen vuoksi vain kuljetettava määrä ja vaaramerkinnot, ei tuotetietoja. Pitäisikö tietoja luovuttaa vain viranomaisille koska pelkona on väärinkäytökset tai yrityssalaisuuksien vuoto. Esim. kuljetusreitit, joista selviää asiakkaat kun puhutaan UN-luokan mukaan luokittelusta. Tietojen luovuttaminen voisi helpottaa onnettomuustilanteessa toimimista tai kun suunnitellaan uusia infra-hankkeita, koska silloin VAK/ADR-kuljetus määrät olisivat paremmin tiedossa ja niiden tuoma turvallisuusriskitason nosto.

2. Miten tietojenvaihto voitaisiin teknisesti toteuttaa niin, että päästäisiin mahdollisimman automatisoituun ja reaaliaikaiseen toimintaan?

Kommentti: Suomessa työn alla oleva Scepylt voisi laajentaa tarvittaessa kattamaan tätäkin. Täysin netissä toimivana järjestelmänä ei raittaisi liiaksi kuljetustoimintaa.

3.1 Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain tausta:

3. Ovatko laissa olevat asetuksen- ja määräystenantovaltuudet asianmukaiset ja vastaavat tulevaisuuden tarpeisiin? Jos eivät ole, millä tavalla niitä tulisi kehittää?

Kommentti: Määräystenantovaltuudet ovat monella osapuolella. Vaikeutena tehdä niistä jouheva kokonaisuus ettei tule tulkintaepäselvyyksiä eri tahojen antamissa säädöksissä.

4. Onko VAK-lainsäädännössä ns. Suomi-lisiä, joiden purkaminen olisi ajankoh-
taista ja perusteltua? Jos lisä on, millaisia taloudellisia vaikutuksia niillä on ja millä
tavalla ne vaikuttavat kilpailukykyyn?

Kommentti: Ehdottomasti suomalaiset ”lisät” vaatimukset ovat turvallisuutta
parantava tai kokonaisriskiä pienentäviä. Esimerkiksi räjähteiden nastaren-
gas pakko liukkaalla kelillä on turvallisuutta parantava ja onnettomuusriskiä
pienentävä. Lisäksi räjähdekuljetuksia on prosentuaalisesti hyvin vähän,
joten tiestön rasituskin on kohtuullinen. Vähintään vaatimus nasta/ talvi-
käyttöön valmistetusta kitkarenkaasta on oltava. Testituloksia eri raskaan-
kaluston talvirenkaista on valmistumassa kuluvan vuoden aikana.

5. Miten normikehikkoa saataisiin selkeytettyä ja yksinkertaistettua (norminpurku)?

Kommentti: Pitäisi ehkä olla valtuutettujen yhteiselin joka muotoilee vaati-
mukset.

3.2 Soveltamisala ja tarkoitus:

6. Onko soveltamisala selkeä ja täsmällinen? Jos ei, miten sitä tulisi uudistaa?

Kommentti: Ei. liittyy edelliseen. Määrittelyitä pitäisi tarkentaa milloin kulje-
tus on kuljetusta ja milloin varastointia.

3.3 Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain pääasiallinen sisältö ja rakenne:

7. Onko voimassa olevan lain rakenne asianmukainen?

Kommentti: VAK-laki on järkevä, jos sitä vertaa ADR-lakiin, koska kum-
massakin on sama rakenne kansallisilla lisäyksillä.

8. Jos ei ole, miten sitä voisi kehittää?

Kommentti: -

3.4 Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalle annetut asetuk- set:

9. Onko voimassa oleva sääntelymalli (jako lakiin, asetuksiin ja määräyksiin) asi-
anmukainen?

Kommentti: Ei. Liittyy taas kysymyksiin 3,4 ja 5

10. Jos ei ole, miten sääntelymallia voisi kehittää?

Kommentti: Liittyy edelliseen. Lain ja asetusten yhteen nivominen ja siten
säädösten vähentäminen.

11. Voisiko tässä merkityksessä jotakin laissa säädettyä sisällyttää asetukseen tai
määräykseen?

Kommentti: -

4.12.Tarkastuslaitokset:

12. Onko viranomaisten tehtävät ja toimivaltuudet lainsäädännössä selkeät ja riittävät?

Kommentti: Ei. Toiminnanharjoittajat tietävät vain kokemuksesta kenelle viranomaiselle kuuluu mitään.

13. Jos eivät ole, millä tavalla niitä tulisi selkeyttää ja millä tavalla toimivaltuuksia pitäisi kehittää?

Kommentti: Kuka tekee mitään? Rajapinnat?

5.2 Seuraamukset:

14. Ovatko VAK-rikkokset ja -rikkomukset lainsäädännössä selkeä ja asianmukainen kokonaisuus? Kohdistuuko seuraamusuhka oikealla tavalla?

Kommentti: VAK rikokset ovat suurimmalta osin selkeät, mutta seuraamusuhka kouluttaviin tahoihin pitäisi olla tiukempi, koska koulutusala on aika villi ja koulutusten tasossa on suuria eroja suomen alueella.

15. Jos eivät ole ja eivät kohdistu, millä tavalla rangaistussäännöksiä voisi kehittää?

Kommentti: Rangaistus tulisi olla enemmän henkilökohtainen, jolloin esimerkiksi koulutuksista vastaava joutuisi huonosta koulutuksesta vastuuseen. ADR/VAK-koulutuksille tiukempi valvonta.

16. Onko seuraamustaso asianmukainen ja riittävän ennalta estävä?

Kommentti: -

17. Tulisiko hallinnollisia sanktioita ottaa VAK-lainsäädännössä käyttöön esim. lievimpien rikkomusten seuraamuksena? Mitä vaikutuksia niillä voisi olla?

Kommentti: Kyllä. Tarkoituksettomat rikkeet.

7.1 Tilapäinen säilytys

18. Edellä on kuvattu mahdollisia tilapäiseen säilytykseen liittyviä lainsäädännöllisiä ongelmia. Ovatko ne edelleen ajankohtaisia? Mitä lainsäädännöllisiä muita ongelmia tilapäiseen säilytykseen saattaa lisäksi liittyä?

Kommentti: On. Räjähdeiden tilapäinen säilytys tapahtuu useasti työmaalla eikä toimivaltainen viranomainen/ noudatettavat säädökset ole selvillä. Valvontavastuun rajapinnat?

19. Millä tavalla tilapäinen säilytys ja varastointi tulisi erottaa lainsäädännössä toisistaan?

Kommentti: Kuljetukseen lastattu tai odottaa lastattuna purkua erotettava varastoinnista. Tilapäisellä säilytyksellä voisi olla aikaraja.

20. Mitä käytännön vaikutuksia havaituilla ongelmilla voi olla?

Kommentti: Vastuurajaus. Logistiikan joustavuuden menetys ja kasvavat logistiikkakustannukset.

7.2 Ratapihan turvallisuusselvitys:

21. Millä tavalla raideliikenteen turvallisuudenhallinta voisi olla toteuttavissa turvallisuusjohtamisjärjestelmässä?

Kommentti: -

7.3 Henkilöturvallisuusselvitys:

22. Tulisiko VAK-kuljetuksissa ottaa käyttöön perusmuotoinen henkilöturvallisuusselvitys?

Kommentti: Kyllä. Henkilöturvallisuusselvitykseen tulisi ottaa myös terveydentilan arviointi, koska puhutaan korkean turvallisuusriskin kuljetuksista.

23. Mitä käytännön vaikutuksia, esimerkiksi taloudellisia vaikutuksia, laajemmasta menettelystä olisi?

Kommentti: Henkilöturvallisuusselvitysten tekijän resurssit. Tulisi miettiä, kuinka usein selvitys tehtäisiin, että mahdollisiin ongelmiin pystyttäisiin reagoimaan. Mietittävä myös, miten sitten toimitaan, jos selvityksessä havaitaan ongelma.

7.4 Turvallisuusneuvonantajarekisteri.

24. Olisiko rekisterin perustaminen edelleen perusteltua?

Kommentti: Ei ole perusteltua, koska rekisteri ei turvaa onnettomuustilanteissa turvallisuusneuvonantajan pätevyyttä. Pätevyyden lisäksi tulisi turvallisuusneuvonantajan olla tietoinen yrityksen toiminnoista ja tuotteista. Suomessa on hyvin paljon kaupallisia turvallisuusneuvonantajia, joista osalla ei ole tarvittavaa osaamista toimia tehtävässä. Trafilla on jo tiedossa ketkä ovat turvallisuusneuvonantajakokeen läpäisseitä henkilöitä.

25. Olisivatko kustannukset edelleen selvityksen mukaiset?

Kommentti: Uuden tietosuojasetuksen (GDPR) vaikutus?

7.5 Pakkausten ja säiliöiden rekisterivelvoitteen laajentaminen:

26. Olisiko säiliöiden rekisteröinti perusteltua?

Kommentti: Kyllä. Yli 3000 litran säiliöt, ei sitä pienemmät pakkaukset. Säiliöt voitaisiin tarkastaa tietyn aikavälein asiaan erikoistuneen tahon ja ammattilaisen toimesta. Helpottaa valvontaa myös maanteillä. Valvontaa tulisi kuitenkin lisätä maanteillä ja valvovien viranomaisten ammattitaitoa tulisi parantaa.

27. Mitä käytännön vaikutuksia rekisteröinnillä olisi?

Kommentti: Turvallisuuden parantaminen. Valvovien henkilöiden ammattitaidon lisääntyminen.

Yleisiä kommentteja vaarallisten aineiden kuljetusten lainsäädännöstä

Kommentti: Toiminnanharjoittajien äänet mukaan uudistustyöhön. Suomi kuten muutkin Pohjoismaat ovat hyvin erilaisia verrattuna Keski-Eurooppaan ja sen takia lakeja/asetuksia tulisi tehdä pohjoismaisessa yhteistyössä, jossa ymmärretään talviset olosuhteet. Lisäksi vaarallisten aineiden kuljettamisessa käytettävien ajoneuvojen viranomaismääräyksiä tulisi hyvin suuresti tarkastella riskien näkökulmasta. Esimerkiksi EURO-normisto kuorma-autoissa olisi harkittu pakokaasuregeneraattorin sijoitus isona lämpökohteena myös vaarallisten aineiden kuljetusten näkökulmista, joka voi olla kuljetukselle turvallisuusriski.

Helsingissä 14.2.2019

INFRA ry

Ari Kähkönen
Asiantuntija