

## Lausuntoyhteenvedo arviomuistiosta *Vaarallisten aineiden kuljetukset – lainsäädännön uudistaminen*

### *Lausunnonantajat ja lausuntojen pääasiallinen sisältö*

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi 19.12.2018 lausuntopalvelu.fi -palvelussa julkaistulla pyynnöllä lausuntoja vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvän lainsäädännön uudistamista koskevasta arviomuistiosta. Lausuntoaika päättyi 08.02.2019. Lausuntoa pyydettiin yhteensä 198 taholta. Lausunnon antoi yhteensä 39 tahoa. Lausunnonantajat olivat Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Finrail Oy, Fortum Power and Heat Oy, Geenitekniiikan lautakunta, INFRA ry, Koneyrittäjien liitto ry, Kuntaliitto ry, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Logistiikkayritysten liitto ry, Lounais-Suomen aluehallintovirasto, Matkahuolto, oikeusministeriö, Onnettomuustietoinstituutti, Onnettomuustutkintakeskus, Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto, Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Poliisihallitus, Posti Oy, Pääesikunta/puolustusministeriö, Rajavartiolaitoksen esikunta (sisäministeriön rajavartio-osasto), sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Suojelupoliisi, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Palopäällystöliitto, Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö SPEK, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Turvallisuusneuvonantajat ry, Suomen Varustamot ry, Säteilyturvakeskus, Teknisen Kaupan Liitto ry, Tulli, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES, työ- ja elinkeinoministeriö, ulkoministeriö, VR-Yhtymä Oy ja Ympäristöteollisuus ja -palvelut.

### *Yleisesti arviomuistiosta*

Yleisesti lausunnonantajat pitivät vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvän lainsäädännön kokonaisuudistusta tärkeänä, ajankohtaisena ja tarpeellisena. Todetaan, että lain antamisen jälkeen toimintaympäristössä on tapahtunut paljon muutoksia, kuten jäsenyys Euroopan unionissa, perustuslain uudistus ja tietotekniikan ja kuljetuslogistiikan kehitys, minkä takia kokonaisuudistuksen tekeminen on kannattavaa.

### *Lausuntojen jakaantuminen*

Lausunnonantajien näkemykset erosivat moneltakin osalta toisistaan. Toisistaan poikkeavia lausuntoja saatiin muun muassa ehdotuksia vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (VAK-lain) rakenteesta, soveltamisalasta, viranomaisten tehtävistä ja seuraamusjärjestelmästä. Lausunnonantajien näkemykset jakaantuivat myös niin henkilöturvallisuusselvityksen, turvallisuusneuvonantajarekisterin kuin pakkausten ja säiliöiden rekisterivelvoitteen laajentamisenkin suhteen.

Eriäviä näkemyksiä oli myös tietojenvaihdon ja esimerkiksi tilapäisen säilytyksen määrittelyn osalta. Lisäksi lausunnonantajilla oli muita näkemyksiä ja ehdotuksia VAK-lain uudistamiseen liittyen.

### *Digitalisaatio; Tiedot VAK-kuljetuksista ja tietojenvaihto teknisesti*

*Mitä tietoja tulisi luovuttaa ja kenelle?*

Ensisijaisesti lausunnoissa nousi esiin, että tiedon sujuva liikkuminen eri toimijoiden välillä olisi tärkeää. Lausunnonantajien näkemykset jakaantuivat kuitenkin sen osalta, että mitä tietoa ja mille tahoille vaarallisten aineiden kuljetuksessa tulisi toimittaa. Suuressa osassa lausuntoja kuitenkin kannatettiin tietojen reaaliaikaista siirtämistä ja siirtymistä.

Suuri osa lausunnonantajista katsoo, että viranomaisilla ja pelastustoimella tulisi olla ainakin reaaliaikainen tieto siitä, mitä vaarallista ainetta kuljetuksessa on. Muita lausunnoissa esiin nousseita kuljetustapahtumassa annettavia tietoja ovat tiedot kuljetettavista aineista, eli aineen määrä ja ominaisuudet, YK-numero sekä reitti- ja sijaintitiedot. Osa lausunnonantajista kuitenkin toteaa, ettei tiedon määrää ole tarpeen lisätä, ainakaan ilman perustelua syytä.

Lausunnonantajat ovat pääsääntöisesti yhtä mieltä siitä, että tieto vaarallisten aineiden kuljetuksesta voidaan antaa viranomaisille, etenkin pelastusviranomaiselle. Muutama lausunnonantaja toteaa, että liian laajaa tietojen antamista olisi vältettävä ja tiedon antamisessa tulisi aina ottaa huomioon tiedonsaajan todellinen tarve kyseiseen tietoon. Osassa lausunnoissa nähdään myös, että jokaiselle toimijalle tulisi antaa mahdollisuus päättää itse, mitä tietoa he voivat antaa toisille toimijoille. Tärkeäksi kuitenkin koetaan, että rahdinkuljettaja ja pelastusviranomaiset tietäisivät aina mitä luokiteltua tavaraa kuljetetaan.

#### *Tietojenvaihdon tekninen toteutus*

Lausunnonantajat kannattivat, että tietojenvaihdossa aletaan enenevässä määrin hyödyntää digitalisaatiota. Lausunnoissa kuitenkin korostettiin tietoturvakysymysten merkittävyyttä. On huomioitava, että vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää tietoa voidaan väärinkäyttää rikollisiin ja terroristisiin tarkoituksiin, jolloin ulkopuolisilla ei tulisi olla pääsyä tällaiseen tietoon. Lausunnonantajilta tuli monipuolisesti eri ehdotuksia siitä, miten tietojenvaihto voitaisiin teknisesti toteuttaa. Yleisesti kannatettiin tietojenvaihtoa rajapintojen kautta. Näin voitaisiin mahdollistaa pääsy tietoihin eri toimijoille niihin tietoihin, joita he tehtävissään tarvitsevat.

#### ***VAK-laki; asetuksen- ja määräystenantovaltuuksien asianmukaisuus ja normikehikon yksinkertaistaminen***

Osa lausunnonantajista pitää nykyistä normikehikkoa selkeänä ja asianmukaisena. Kuitenkin lausunnot jakaantuvat tämän osalta. Osassa lausunnoissa nähtiin, että asetusten- ja määräystenantovaltuuksien osalta tulisi tarkistaa niiden perustuslainmukaisuus ja tarkkarajaisuus. Tarpeelliseksi nähdään myös määräystenantovelvollisuuksien yhtenäistäminen ja tarkentaminen.

Suurin osa lausunnonantajista ei tunnistanut VAK-lainsäädännöstä niin sanottuja Suomi-lisiä, ja jos tunnistivat, he näkivät ne lähinnä positiivisiksi. Tällaiseksi Suomi-lisäksi nähtiin muun muassa räjähdekuljetusten nastarengaspakko.

#### ***Lain soveltamisala ja tarkoitus***

Suuri osa lausunnonantajista katsoo, että soveltamisala on pääosin selkeä ja täsmällinen. Osa kuitenkin näkee, että soveltamisalassa on joitakin epäselvyyksiä. Todetaan esimerkiksi, että lain soveltamisalan täsmällinen määrittäminen on tärkeää myös alemmanasteisen sääntelyn ja asetuksenantovaltuuksien kannalta.

#### ***VAK-lain rakenne***

Osa lausunnonantajista katsoo, että lain rakenne on looginen. Lausunnonantajat eivät kuitenkaan ole yksimielisiä lain asianmukaisesta rakenteesta. Muutama lausunnonantaja esitti ehdotuksensa VAK-lain rakenteen uudelleen ryhmittelyksi. Ehdotuksena annettiin esimerkiksi eri toimijoihin liittyvien säännösten jakamista omiksi kokonaisuuksiksi. Toisessa ehdotuksessa nähtiin, että

esimerkiksi eri kuljetusmuotoja, kuljetuksen yleisiä velvoitteita, toimijoiden pätevyyttä ja kuljetusvälineisiin liittyviä teknistä turvallisuutta koskevia säännöksiä voisi säännellä omissa luvuissaan.

### ***VAK-lain sääntelymallin asianmukaisuus***

Suuri osa lausunnonantajista katsoo, että sääntelymalli on asianmukainen. Todetaan muun muassa, että nykyinen sääntelymalli mahdollistaa lakia tarkentavien määräysten antamisen joustavasti kovalla vauhdilla muuttuvalla toimialalla. Osassa lausunnoissa nostetaan kuitenkin esiin, että olisi tehtävä perusteellinen arvio siitä, millä säädösten kustakin asiasta tulisi perustuslain säännökset huomioon ottaen säätää. Muun ohella tulisi tarkastella, mitä olisi nostettava lain tasolle asetuksista tai määräyksistä. Todetaan, että laissa tulisi olla perussäännökset niistä asioista, joista asetuksella tai määräyksellä säädetään tarkemmin.

### ***Viranomaisten tehtävät ja toimivaltuudet***

Osa lausunnonantajista katsoo, ettei viranomaisten toimivaltuuksista lainsäädännössä ole säädetty selkeästi. Kaksi lausunnonantajaa kuitenkin katsoo, että toimivaltuudet ja työnjaot vaikuttavat selkeiltä. Osassa lausunnoissa tuodaan esiin, että viranomaisten tehtävistä ja toimivaltuuksista ei ole säädetty lain tasolla riittävän selkeästi, vaikkakin osin asetuksilla. Ehdotetaan siis, että arviomuistiossa avatut viranomaisten tehtävät ja toimivaltuudet tulisi arvioida ja niistä tulisi säätää riittävän tarkkarajaisesti lain tasolla.

Osassa lausunnoista nähdään myös, että valvonta- ja lupajärjestelmä vaikuttavat pirstaleisilta, ja toiminnanharjoittajat tietävät vain kokemuksesta kenelle viranomaiselle mikäkin tehtävä kuuluu. Lisäksi todetaan, että tiedonkulkua eri toimijoiden välillä tulisi parantaa.

### ***Valvonta, seuraamukset ja hallinnolliset pakkokeinot***

#### *Rangaistussäännöstö, seuraamukset ja valvonta*

Lausunnonantajien näkemykset jakaantuvat sen suhteen, nähdäänkö VAK-rikokset ja -rikkomukset lainsäädännössä selkeänä ja asianmukaisena kokonaisuutena ja kohdistuuko seuraamusuhka oikealla tavalla. Osa lausunnonantajista näkee, että kokonaisuus on pääosin selkeä ja asianmukainen. Kuitenkaan kaikki lausunnonantajat eivät allekirjoita tätä näkemystä.

#### *Blankorangaistussäännöksistä*

Osassa lausunnoissa blankorangaistussäännökset koetaan ongelmallisina. Todetaan, että blankorangaistussäännökset tulisi saattaa perustuslain mukaisiksi ja säännösten sisältämistä viittausketjuista tulisi tehdä täsmällisiä. Olisi pystyttävä selkeästi määrittelemään, mikä on kiellettyä ja mitä kiellon rikkomisesta seuraa. Tällöin sääntely olisi rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen mukaista ja rangaistussääntelystä tulee entistä laadukkaampaa.

#### *Valvonta*

Yleisesti lausunnoista nousee esiin, ettei VAK-kuljetusten valvonnan koeta olevan riittävällä tasolla. Olisi varmistettava, että valvovalla viranomaisella on riittävästi resursseja, jotta se kykenee valvomaan ja ohjaamaan toiminnanharjoittajia ja varmistamaan, että toiminnanharjoittajat ovat tunnistanee mahdolliset riskit ja ottavat ne toiminnassaan huomioon. Näin päästäisiin riskiperusteiseen valvontaan, jossa valvonnan painopiste voidaan suunnata sinne missä on eniten kehitettävää ja voidaan myös mahdollisesti havaita paremmin, jos joku tarkoituksella toimii säädösten vastaisesti. Lisäksi todetaan, että koska valvontaa ei ole riittävästi, toiminta ei tule parantumaan seuraamusten kautta.

### *Lähtäjän valvonta, piilo-VAK ja vastuun kohdentaminen*

Lausunnoissa nousee esiin näkemys siitä, ettei lähtäjien vastuu toteudu kunnolla. Osassa lausunnossa nostetaan esiin termi piilo-VAK, jolla viitataan siihen, etteivät lähtäjät ilmoita oikein VAK-aineita joko tietämättään tai tahallisesti. Tällöin kuljetusyritys ei edes tiedä kuljettavansa vaarallisia aineita. Valvontaa tulisi siis kohdistaa enemmän tavaran lähtäjiin, jotta rikkomukset huomattaisiin ja seuraamusjärjestelmä toimisi tehokkaasti. Nähdään myös, ettei seuraamustaso ole riittävä ennalta estävyyden kannalta, sillä seuraamukset piilo-VAKin osalta nähdään olemattomiksi.

Lisäksi kahdessa lausunnossa nähdään, että vastuuta tulisi kohdentaa enemmän kouluttaviin tahoihin. Nostetaan myös esiin, että ammattipätevyys/ADR/VAK-koulutuksille tulisi olla tiukempi valvonta.

### *Hallinnolliset sanktiot*

Suuri osa lausunnonantajista kannattaa myös hallinnollisten seuraamusten käyttöönottoa tai ainakin kyseisen mahdollisuuden selvittämistä VAK-lainsäädännössä. Kaksi lausunnonantajaa nimenomaisesti toteaa, etteivät he näe hallinnollisten sanktioiden käyttöönottoa tarkoituksenmukaisena.

Hallinnollisten sanktioiden käyttöönottoa perustellaan sillä, että niiden käyttö on suhteellisen nopeaa eikä kuormita valvontaviranomaista. Myös sanktion syy-seuraussuhde on tällöin nopea ja konkreettinen. Osassa lausunnoissa kuitenkin nimenomaisesti todetaan, että hallinnollisen sanktiomaksun käyttöönotto nähtäisiin tarkoituksenmukaisena vain lievimpien rikkomuksien kohdalla. Osaltaan katsotaan myös, että hallinnollisten sanktioiden säätämistä tulisi harkita osana koko seuraamusjärjestelmän tarkastelua, jotta päällekkäisiltä ja epäselviltä seuraamustilanteilta vältytään. Osa lausunnonantajista kuitenkin katsoo hallinnollisen rangaistusmenettelyn hitaaksi ja kankeaksi, eikä sen nähdä tuovan lisäarvoa seuraamuskokonaisuuteen tai seuraamustasoon.

Lisäksi osa lausunnonantajista katsoo, että rangaistusjärjestelmää uudistaessa tulisi lisäksi pohtia liikenteenvalvojen käytössä olevia hallinnollisia turvaamistoimia. Tällaisia olisivat esimerkiksi ajoneuvolain (1090/2002) ajokielto sekä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) kuljetuksen keskeyttäminen. Lisäksi tulisi pohtia mahdollisuuksia konkreettisia keinoja ajoneuvojen käytön estämiselle, millä viitataan rengaslukkoihin ja hallinnollisiin takavarikkoihin.

### *Tilapäinen säilytys ja varastointi*

#### *VAK-lain mukainen tilapäinen säilytys ja kemikaalilain mukainen varastointi*

Lausunnoissa nähdään, että tilapäiseen säilytykseen liittyvät lainsäädännölliset ongelmat ovat edelleen ajankohtaisia. Etenkin tilapäisen säilytyksen edellytyksiin, määrittelyyn ja aikarajaan kaivataan täsmennystä. Myös rajanveto tilapäisen säilytyksen ja varastoinnin välillä koetaan epäselväksi. Tulkinnanvaraiseksi nähdään kysymys siitä, milloin kyse on kiinteästi kuljetustapahtumaan liittyvästä tilapäisestä säilytyksestä.

Lausunnonantajilla oli toisistaan eriäviä näkemyksiä sen suhteen, onko aikarajan asettaminen toimiva tapa tilapäisen säilytyksen määrittelylle. Todetaan, että toimialojen erilaisuudesta johtuen ajallinenkaan määrittely tilapäisen säilytyksen ja varastoinnin välillä välttämättä toimi. Mahdollisen aikarajan ja tilapäisen säilytyksen sääntelyn muutenkin tulisi olla riittävän joustavaa, jotta erilaiset toiminnot, käytännöt ja väistämättömät tilanteet voitaisiin huomioida. Lisäksi osassa lausunnoissa nimenomaisesti korostetaan, että VAK-lain mukaisesta tilapäisestä säilytyksestä ja kemikaalilainsäädännön mukaisesta varastoinnista on tärkeää säätää eri laeissa

myös jatkossa, sillä ne tapahtuvat kahdessa eri ympäristöissä. Yhtenä vaihtoehtona ehdotetaan, että tavara voitaisiin katsoa kuljetuksessa olevaksi, kunnes siitä tehtäisiin erillinen varastointisopimus. Tärkeänä kuitenkin pidetään kokonaisturvallisuudesta huolehtimista riippumatta siitä, mitä lainsäädäntöä sovelletaan.

Tilapäiseen säilytykseen liittyvinä ongelmina lausunnoissa nousee esiin muun muassa toistuvasti samassa paikassa tapahtuva tilapäinen säilytys. Turvallisuussyistä lausunnoissa nähdään tärkeäksi, että tilapäiseen säilytykseen liittyvää problematiikkaa saataisiin selvennyttyä, vaikka turvallisuustason tulee olla sama riippumatta siitä, onko kyse varastoinnista tai tilapäisestä säilytyksestä. Riittävin lainsäädännöllisin ja valvonnan keinoin olisi kuitenkin estettävä se, että turvallisuudesta tingitään taloudellisin perustein. Tällä viitataan esimerkiksi siihen, että tilapäiseksi säilytykseksi tulkittaisiin selvästi varastointia muistuttava toiminta.

#### *Muita huomioita tilapäisestä säilytyksestä*

Lausunnonantajat esittävät myös muita huomioita tilapäiseen säilytykseen liittyen. Esiin nousee muun muassa se, että olisi tärkeää minimoida tarve tilapäiseen säilytykseen ja keskittää se vain nimetyille VAK-ratapihoille. Lisäksi jos tilapäistä säilytystä tapahtuu muualla kuin nimetyillä VAK-ratapihoilla, tulisi myös valvonta ulottaa kyseiselle alueelle. Tilapäiseen säilytykseen käytettävän paikan osalta lausutaan myös, että vaarallisten aineiden säilyttämistä ei lähtökohtaisesti tulisi sallia kuin paikoissa, joissa on mahdollisen onnettomuuden varalta riittävät talteenkeruumahdollisuudet ja jotka olisi vartioitu. Tärkeäksi koetaan myös, että olisi varmistettava pelastusviranomaiselle helppo pääsy tilapäiseen säilytykseen käytettävälle paikalle. Lisäksi nähdään, että turvallisuussyistä kuljetustapahtuma tulisi saada rajatuksi vaarallisten aineiden kuljetusta koskevassa sääntelyssä ajallisesti ja reitiltään mahdollisimman lyhyeksi ja turvalliseksi siten, että kuljetus tehdään mahdollisimman keskeytyksettä ja laissa säädetyn edellytyksin.

#### ***Raideliikenteen turvallisuudenhallinta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmä***

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän osalta todetaan muun muassa, että vaarallisten aineiden erityispiirteet ja niihin liittyvät toimintamallit tulee vaatia kuvattavaksi sekä operaattorin että rataverkon ylläpitäjän turvallisuusjohtamisjärjestelmäasiakirjoissa. Tulisi olla selkeät vaatimukset, miten turvallisuusselvitys tehdään, mitä asiakirjoja siitä pitää syntyä, kuka valvoo ja kuinka usein turvallisuusselvitys pitää päivittää ja auditoida. Suunnitteluprosessissa olisi oltava mukana pelastuslaitos, jotta välttämätön ulkopuolinen suorituskyky tulee otetuksi huomioon.

Lisäksi nähdään, että yksi toteutusvaihtoehto olisi luopua ratapihojen turvallisuusselvityksistä ja siirtää vaarallisten aineiden kuljettamista koskevat seikat rataverkon haltijan turvallisuusluvan edellytyksenä olevaan turvallisuusjohtamisjärjestelmään. Tällöin sisäinen pelastussuunnitelma kuitenkin vaadittaisiin ratapihoilta COTIF:n RID-määräysten ja VAK-direktiivin edellyttämällä tavalla, eli käytännössä laajemmin kuin tällä hetkellä.

Yksi lausunnonantaja myös katsoo, ettei ratapihan turvallisuusselvitysmenettely ole suoraan sisällytettävissä toimijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmiin. Todetaan, että pelastusviranomaisen tulee tehdä VAK-ratapihoiksi nimettyjen kohteiden osalta omat ulkoiset pelastussuunnitelmat oman pelastussääntelyn vuoksi ja voidaan sanoa olevan lähestulkoon mahdotonta laatia ulkoinen pelastussuunnitelma pelkästään rautatietoimijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmistä. Turvallisuusselvityksen tulisi olla selkeä oma asiakirjansa, mistä pyydetään lausunnot alueen pelastusviranomaiselta ja mihin pelastusviranomaisella on mahdollisuus vaikuttaa.

Lisäksi kannatusta saa ajatus siitä, että sisäinen pelastussuunnitelma olisi tehtävä rautatieliikennepaikalle, jossa tehdään vaihtotöitä, ja jossa myös tilapäisesti säilytetään VAK-vaunuja.

### ***Henkilöturvallisuusselvitys***

Osa lausunnonantajista kannattaa nimenomaisesti perusmuotoisen turvallisuusselvityksen käyttöönottoa kaikissa VAK-kuljetuksissa. Tätä perustellaan tärkeellä tiedolla työntekijöiden taustat ja soveltuvuus työhön, sillä VAK-kuljetuksia voidaan esimerkiksi käyttää myös terrorismin välineenä. Osassa launnoissa nimenomaisesti nostetaan esiin, että joidenkin kuljetusten osalta voitaisiin harkita, tulisiko turvallisuusselvityksen olla pakollinen.

Kaikki lausunnonantajat eivät kuitenkaan kannata henkilöturvallisuusselvityksen pakollisuutta, vaan todetaan, että sen tulisi olla vapaaehtoista ja laajuus tulisi olla määritettävissä riskiperusteisesti. Näin ollen se voitaisiin aina teettää tarpeen mukaan. Esiin nousee myös se, että henkilötietojen suojan rajoitusten tulee olla suhteellisuusvaatimuksen mukaisia, minkä kannalta on oleellista, että turvallisuusselvityksen laatiminen ei ole ensisijainen keino turvallisuuden parantamiseksi.

Launnoissa nousee esiin myös se, että henkilöturvallisuusselvityksen tekeminen nostaa kustannuksia, ja jo suppean henkilöturvallisuusselvityksen teettäminen saattaa olla hidas prosessi.

### ***Turvallisuusneuvonantajarekisteri***

Lausunnot jakaantuvat sen suhteen, nähdäänkö turvallisuusneuvonantajarekisterin perustaminen aiheellisena vai ei. Myös rekisterin hinta-arvio herättää jonkin verran keskustelua. Suuri osa lausunnonantajista kuitenkin suhtautuu myönteisesti esitykseen. Lausunnot jakaantuivat myös sen suhteen, kenen käytettävissä turvallisuusneuvonantajarekisterin sisältämien tietojen tulisi olla. Osa lausunnonantajista katsoo, että rekisterin tulisi olla vain viranomaiskäyttöön, mutta yksi lausunnonantaja näkee, että rekisteristä voisi olla hyötyä myös muille toimijoille esimerkiksi toistuvien ongelmatapauksien selvittämisessä tai haasteellisten kuljetusten valmistelussa.

Rekisterin perustamista puolletaan sillä, että pätevyudet olisi helpommin selvitettävissä. Todetaan myös, että se helpottaisi yhteyshenkilöiden tavoittamista esimerkiksi onnettomuustilanteessa. Lisäksi nähdään, että rekisteri voisi vauhdittaa toiminnanharjoittajien aktiivisuutta neuvonantajien nimeämisessä. Rekisterin merkityksen katsotaan korostuvan erityisesti onnettomuustilanteessa.

Osassa launnoissa kuitenkin todetaan, ettei turvallisuusneuvonantajarekisterin perustamista nähdä kannattavana. Ehdotetaan esimerkiksi, että turvallisuusneuvonantajatiedon voisi lisätä ajokorttitietokantaan tai johonkin muuhun jo olemassa olevaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficommin ylläpitämään rekisteriin.

### ***Pakkausten ja säiliöiden rekisterivelvoitteen laajentaminen***

Pakkausten ja säiliöiden rekisterivelvoitteen laajentaminen jakaa lausunnonantajat. Osa lausunnonantajista kannattaa ja osa vastustaa esitystä, kun taas osa painottaa perusteellisen kustannushyötyarvion tekemistä ennen asiasta säätämistä, sillä sen nähdään lisäävän yritysten hallinnollista taakkaa.

Launnoissa pakkausten ja säiliöiden rekisteröintivelvoitteen laajentamista perustellaan lisäksi turvallisuuden parantamisella ja valvovien henkilöiden ammattitaidon lisääntymisellä sekä sillä, että tiedonsaanti esimerkiksi säiliön koosta ja ominaisuuksista helpottuu, mikä on tarpeellista tietoa usein onnettomuustilanteessa. Lisäksi nähdään, että rekisteri helpottaisi myös säiliöiden käyttöä.

valvontaa. Todetaan kuitenkin myös, että manuaalista rekisteriä tulee välttää ja tietojen päivittämisen tulisi perustua tietojärjestelmäraja-arajapintoihin.

Osa lausunnonantajista puolestaan vastustaa pakkausten ja säiliöiden rekisteröintivelvoitteen laajentamista. Se nähdään tarpeettomana kansallisena erityisvaatimuksena.

#### ***Muita lausunnoissa esiin tulleita huomioita***

Lausunnoissa nousi esiin paljon eri huomioita liittyen vaarallisten aineiden kuljetuksen kokonaisuudistukseen. Esiin nousi turvallisuuteen liittyvät kysymykset, ja esimerkiksi ratapihojen turvallisuus esiintyi muutamassa lausunnossa. Lisäksi kiinnitettiin huomiota muun muassa kuljetusten reititykseen ja onnettomuuspaikkojen mahdollisiin ympäristövaikutuksiin. Huomioita esitettiin myös vastuukysymyksiin liittyen, esimerkiksi toiminnanharjoittajan ja sen johdon vastuun korostamista esitettiin. Muutamassa lausunnossa korostui myös se, että turvallisuuden parantaminen VAK-kuljetuksissa edellyttää nykyistä parempaa riskienhallintaa. Ehdotettiin, että lakiin olisi hyvä säätää ajatus koko ketjua koskeva ajatus turvallisuudesta.