

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

### Lausuntopyyntö ja lausunnonantajat

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 antoivat seuraavat 39 tahoa.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry  
Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Etelä-Suomen aluehallintovirasto  
Finrail Oy  
Fortum Power and Heat Oy  
Geenitekniikan 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  
Ympäristöteollisuus ja -palvelut

## Lausuntojen pääasiallinen sisältö

### *Yleisesti arviomuistiosta*

Yleisesti lausunnonantajat pitävät 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.

Arviomuistioon oli laadittu välikysymyksiä, joiden avulla suuri osa lausunnonantajista laati lausuntonsa. Näihin kysymyksiin vastaamisen lisäksi lausunnonantajilla oli myös muita näkemyksiä ja ehdotuksia vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994, VAK-laki) uudistamiseen liittyen.

Lausunnonantajista Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus lausuu, että heidän toimittamansa lausunto on Etelä-Pohjanmaan-, Kaakkois-Suomen-, Lapin-, Pirkanmaan-, Pohjois-Savon-, Uudenmaan- ja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueiden yhteinen vaarallisten aineiden kuljetukset lainsäädännön uudistaminen arviomuistioluonnoksesta. Etelä-Suomen aluehallintovirasto puolestaan toteaa, että heidän lausuntonsa tukee kaikilta osin Onnettomuustutkintakeskuksen antamaan lausuntoa kokonaisuudistuksesta. Lisäksi Suomen Palopäällystiili katsoo, että kokonaisuudistuksen yhteydessä tulisi huomioida Onnettomuustutkintakeskuksen suosituksen Mäntyharjun säiliövaunututkinnan johdosta [2019-S1-S6].

### *Lausuntojen jakaantuminen*

Etenkin tilapäinen säilytys ja sen tarkempi määrittely nähdään lausunnoissa tärkeänä ja turvallisuutta parantavana tekijänä. Rajanvetoa ja selkeytystä tilapäisen säilytyksen ja varastoinnin välille kaivataan. Esimerkiksi tilapäisen säilytyksen määrittämistä aikarajan avulla ehdotettiin, mutta lausunnonantajat eivät ole tästä yksimielisiä. Osassa lausunnoissa korostettiin nimenomaisesti sen tärkeyttä, että tilapäinen säilytys säilyy joustavana, jotta väistämättömätkin tilanteet pystytään jatkossa huomioimaan hyvin.

Myös tietojenvaihdon osalta lausunnonantajilla oli toisistaan eriäviä näkemyksiä. Osa lausunnonantajista kannatti mahdollisimman suurta tietojenvaihtoa etenkin viranomaisten suuntaan, kun taas osa näki nykytilanteen annettavien tietojen määrän suhteen riittävänä. Suuri osa lausunnonantajista nimenomaisesti kannattaa digitalisaation hyödyntämistä myös vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvässä tietojenvaihdossa, mutta tietoturva ja turvallisuusuhkat (esim. terrorismi) on huomioitava suurella huolellisuudella.

Lausunnonantajien näkemykset jakaantuivat myös niin henkilöturvallisuusselvityksen, turvallisuusneuvonantajarekisterin kuin pakkausten ja säiliöiden rekisterivelvoitteen laajentamisenkin suhteen. Osa lausunnonantajista kannatti näitä arviomuistiossa esiin tuotuja asioita, kun osa taas nimenomaisesti vastusti niitä. Myös VAK-lain rakenteesta, soveltamisalasta, viranomaisten tehtävistä ja seuraamusjärjestelmästä lausunnonantajilla oli toisistaan poikkeavia näkemyksiä.

### ***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. Tämä nähtiin ennen kaikkea turvallisuutta parantavana tekijänä. Geenitekniiikan lautakunta korostaa lisäksi, että relevanttien tietojen säilyminen läpi koko kuljetusketjun on varmistettava.

**Mitä tietoa?** 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.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry esittää laajemmin, että pelastusviranomaiselle jaettavia tietoja voisi olla tavaran lähettäjän ja vastaanottajan tiedot, tavaran paljoustiedot, pakkaustapa, vaarallisen aineen luokitustiedot ja kuljetuksessa mahdollisesti sovelletut erityismäärät tms. lisätiedot. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toteaa, että ajoneuvotunnistiedot saattaisivat olla olennainen tieto.

Sijainti- ja reittitietojen antamisen osalta lausunnonantajat eivät olleet täysin yksimielisiä. Suuri osa lausunnonantajista kannattaa nimenomaisesti myös näiden tietojen jakamista, ja se nähdään turvallisuutta parantavana tekijänä. Osa lausunnonantajista (Ympäristöteollisuus ja -palvelut, INFRA ry) toteaa, että etenkin tällaisen tiedon jakamisessa tietoturva- ja yrityssalaisuuskysymykset on erityisesti huomioitava. Yrityssalaisuus ja kilpailunäkökulmien huomiointia korostettiin muissakin lausunnoissa. (VR, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry)

Pääesikunta kuitenkin toteaa, että kuljetusvälineissä tulee nyt jo olla keskeisimmät tiedot kuljetettavista vaarallisista aineista, eikä tiedon määrää ole tarpeen lisätä ilman perustelua syytä. Myös VR-Yhtymä Oy pitää riittävänä nykyistä VAK-kuljetukseen liittyvää ilmoittamiskäytäntöä valtion rataverkon liikenteenohjaukselle.

Geenitekniiikan lautakunta toteaa, että VAK-lakia uudistettaessa olisi syytä keskustella siitä, onko tarvetta tiedottaa geenitekniiikkalain mukaisia viranomaisia ihmisten ja eläinten terveyden tai ympäristön kannalta vaarallisten GM-kasvien, mikro-organismien tai eläinten kuljetuksista. GMO-kuljetusten onnettomuustapauksista tulisi aina tiedottaa viipymättä myös geenitekniiikan lautakunnalle. Geenitekniiikan lupa- ja valvontaviranomaisten on niin ikään tärkeää saada tietoa epäonnistuneista pakkausratkaisuksista, jotta toiminnanharjoittajien ohjeistusta voidaan tarvittaessa parantaa.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto nosti esiin myös ilmoitusvelvollisuuden viranomaiselle silloin, kun vaarallisia aineita poikkeuksellisesti säilytetään tilapäisesti muualla kuin Liikenne- ja turvallisuusvirasto Traficomin nimeämillä VAK-ratapihoilla.

Kuntaliitto ry esittää, että pelastusviranomaisella, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisella ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella tulisi turvallisuuden varmistamiseksi olla tieto vaarallisten aineiden kuljetusreiteistä, määristä sekä tilapäisestä säilytyksestä. Myös Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus näkee tärkeäksi sen, että etenkin tieto tilapäisestä säilytyksestä annetaan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

**Kenelle?** Lausunnonantajat ovat pääsääntöisesti yhtä mieltä siitä, että tieto vaarallisten aineiden kuljetuksesta voidaan antaa viranomaisille, etenkin pelastusviranomaiselle.

Muutama lausunnonantaja (VR, Ympäristöteollisuus ja -palvelut) toteaa, että liian laajaa tietojen antamista olisi vältettävä ja tiedon antamisessa tulisi aina ottaa huomioon tiedonsaajan todellinen tarve kyseiseen tietoon. Tämän osalta olisi tarpeellista nähdä, miten tietoa hyödynnettäisiin, eli onko se tarpeen onnettomuustilanteessa vai esimerkiksi liikenneverkkojen suunnittelun ja vaarallisten aineiden hallinnan osalta. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry ja Logistiikka yritysten liitto ry toteavat, että jokaiselle toimijalle tulisi antaa mahdollisuus päättää itse, mitä tietoa he voivat antaa toisille toimijoille, mutta tärkeää olisi, että rahdinkuljettaja ja pelastusviranomaiset tietäisivät aina mitä luokiteltua tavaraa kuljetetaan.

Pääesikunta toteaa osaltaan, että Puolustusvoimien VAK-kuljetusten turvallisuuden kannalta olisi keskeistä, että voitaisiin itse määritellä, mitkä kuljetukset voidaan joustavasti ottaa mukaan tietojenvaihtoon.

Annettavien tietojen osalta osa lausunnonantajista (VR, INFRA ry, Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) nosti esiin kilpailullisen ja yrityssalaisuuden näkökulman. On eri asia toimittaa *sensitiivistä* tietoa viranomaisille kuin toisille toimijoille.

Lisäksi Posti Oy toteaa olevan tärkeää, että viranomaisille annettuja tietoja käsiteltäisiin luottamuksellisina, eikä viranomaisille annettaisi tietoja muihin tarkoituksiin kuin kuljetusten turvallisuudesta huolehtimiseksi.

#### *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.

Osassa lausunnoissa (Posti Oy, Logistiikkayritysten liitto ry) nähdään, että Suomen ei tulisi lähteä ratkomaan asiaa itsenäisesti, vaan ratkaisujen olisi hyvä olla vähintään EU-tasoisia. Logistiikka on hyvin globaalia toimintaa, ja pahimmassa tapauksessa Suomelle voisi syntyä kilpailuhaittaa siitä, ettei kansalliset ratkaisut integroitu mahdollisesti tuleviin kansainvälisiin ratkaisuihin. Myös eCall-järjestelmän ulottaminen raskaan kaluston kuljetuksiin ja kehittäminen VAK-kuljetusten osalta nähtiin osassa lausunnoissa (Logistiikkayritysten Liitto ry, Pääesikunta ja Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Geenitekniikan lautakunta) kannattavana. Pääesikunta kuitenkin huomauttaa, että eCall-palvelun käyttö Puolustusvoimien ajoneuvoissa tulee tarkastella erikseen, sillä operaatioturvallisuus ei salli palvelun käyttöä kaikissa tilanteissa.

Teknisen Kaupan Liitto ry ja sisäministeriö nostavat esiin mahdollisuuden kemikaalihallintopalvelu KemiDigin hyödyntämiseen myös VAK-kuljetusten tarpeisiin joko suoraan tai kuljetusjärjestelmien rajapinnan kautta. Koneyrittäjien liitto ry puolestaan näkee helpoimmaksi erilaiset viiva- ja QR-koodiratkaisut, jotka automaattisesti täyttäisivät mobiilisovelluksella rahtikirjatiedot tietokantaan, josta ne saataisiin onnettomuustilanteessa ohjattua esimerkiksi pelastustoimelle.

Palopäällystöliitto ehdottaa tulevien tilannekeskuksien hyödyntämistä VAK-kuljetuksiin liittyvässä tiedonsiirrossa. He toteavat, että tilannekeskuksilla voisi olla riittävät resurssit ottaa vastaan tietoja ja välittää niitä edelleen onnettomuuskohteeseen meneville yksiköille. Onnistuakseen menettely heidän nähdäkseen kuitenkin edellyttäisi sisäministeriön vastuunottoa

toimintojen organisoinnista. Toisena vaihtoehtona Palopäällystöliitto ehdottaa myös TOKEVA-ohjelmiston hyödyntämistä.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry toteaa, että yksinkertaisimmillaan tietojenvaihto voitaisiin teknisesti toteuttaa kuljetusliikkeen tai rahdinkuljettajan pelastusviranomaisen tietokantaan toimittamana suojattuna ja soveltuvana sanomana. Lisäksi he pitävät tärkeänä suojatun sanoman ajastettua ja luotettavaa tuhoamista viranomaisen tietokannasta kuljetuksen toteuduttua. Näin varmistetaan, ettei ole vaaraa kuljetustietojen vuotamisesta väärin käsiin. He huomauttavat, että järjestelmän tulee olla luotettava ja turvallinen viranomaisvetoinen järjestelmä.

Ympäristöteollisuus ja -palvelut esittää, että uusiin raskaisiin ajoneuvoihin asennettavat ajopiirturit mahdollistavat paikkatiedon jakamisen viranomaiselle, joten tiedonsiirtoratkaisun avulla olisi mahdollista yhdistää myös VAK-kuljetusdata paikkatietoon.

INFRA ry puolestaan ehdottaa, että Suomessa työnalla olevan Scepylt:in voisi laajentaa kattamaan VAK-kuljetukset. He huomauttavat, että täysin internetissä toimivana järjestelmänä se ei rasittaisi liiaksi kuljetustoimintaa.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto huomauttaa, että mahdollisella reaaliaikaisella seurantajärjestelmällä tulisi olla rajapinta pelastustoimen raportointi-, tilastointi ja analysointijärjestelmään (RTA) tai onnettomuuksien ehkäisyn tietojärjestelmään sekä viranomaisten yhteiseen kenttäjärjestelmään (KEJO).

Geenitekniikan lautakunta toteaa, että geenitekniikkaviranomaisten asiakirjanhallintajärjestelmänä toimivaa geenitekniikan rekisteriä on tarkoitus uudistaa lähiaikoina interaktiiviseksi järjestelmäksi, johon paitsi toiminnanharjoittajat, myös eri viranomaiset pääsevät syöttämään relevantteja tietoja. Rekisterin hyödyntämistä myös VAK-kuljetuksiin kiireettömissä tilanteissa voitaisiin tässä yhteydessä tarkastella. Kiireellinen tiedottaminen onnettomuustapauksissa pitäisi kuitenkin hoitaa joko valtioneuvoston päivystyksen avulla tai tekstiviestinä Geenitekniikan lautakunnan nimeämille yhteyshenkilöille.  
***VAK-laki; asetuksen- ja määräystenantovaltuuksien asianmukaisuus ja normikehikon yksinkertaistaminen***

Suomen Satamaliitto ry katsoo, että nykyinen malli, jossa VAK-lain säädöksiä täydennetään asetuksilla ja määräyksillä on hyvä. He näkevät, että se mahdollistaa toimialakohtaisten erityispiirteiden huomioimisen ja yhteensovittamisen. Myös Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry katsoo, että laissa annetut asetuksen- ja määräystenantovaltuudet ovat asianmukaiset ja riittävät. Norminpurkamiselle ei nähdä tarvetta. VR-Yhtymä Oy puolestaan pitää nykyistä normikehikkoa muutoin selkeänä, mutta *Liikenneministeriön vuonna 1994 antama, pelastusjärjestelyjä ja turvallisuusvaatimuksia koskeva ratapihaohje* tulisi uudistaa, jotta vastuita ja vaatimuksia saataisiin selkeytettyä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom puolestaan katsoo, ettei Liikenne- ja viestintäviraston määräystenantovaltuuksista säädetä tarkkarajaisesti. Myös työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että asetusten- ja määräystenantovaltuuksien osalta tulisi tarkistaa niiden perustuslainmukaisuus ja tarkkarajaisuus. Ongelmalliseksi nimenomaan nähdään, että Liikenne- ja viestintävirasto Traficom määrää ja samanaikaisesti valvoo määräysten noudattamista.

Pääesikunta esittää lausunnossaan, että määräysenantovelvollisuuksia olisi tarpeen yhtenäistää ja tarkentaa. He katsovat, että VAK-laissa olisi tarpeen mahdollistaa alemmanasteisten säädösten ja määräysten antaminen puolustushallinnossa. Pääesikunta esittää myös, että VAK-lain

valmistelussa tulisi harkita mahdollisuutta Pääesikunnan määräystenantovaltuudelle silloin kun kyse on Puolustusvoimien ajoneuvolla tapahtuvasta kuljetuksesta.

Säteilyturvakeskus toteaa, että sääntely on vaikeasti hahmotettavaa. He ehdottavat, että asetusten lukumäärää vähennettäisiin, ja laissa olisi nykyistä enemmän pykälää, mutta ne olisivat lyhyempiä.

Ulkoministeriö kiinnittää huomiota kansainvälisten sopimusten hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyihin ja viittaa tässä yhteydessä myös liikenne- ja viestintäministeriön teettämään selvitykseen ”*Suomen kansainväliset liikennealan sopimukset - Sopimusten voimaansaattamisen ja EU-lainsäädännön täytäntöönpanon kehittäminen*” (LVM julkaisu 10/2016). Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön sallimissa rajoissa olisi tulevassa VAK-laissa myös mahdollista delegoida valtiosopimuksentekovaltaa viranomaiselle. Viranomaisen norminantovallasta ei suoraan seuraa valtiosopimuksentekovaltaa, vaan siitä on säädettävä erikseen lailla. Ulkoministeriö toteaa, että tulevan VAK-lain asetuksen- ja määräystenantovaltuuksilla ja siihen mahdollisesti säädettävillä valtiosopimuksentekovaltuuksilla on merkitystä myös kansainvälisten velvoitteiden hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyihin.

Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö SPEK huomauttaa, että kokonaisuudistuksen yhteydessä tulisi varmistaa, että asetuksen- ja määräystenantovaltuudet ovat riittäviä suhteessa kuljetusmuotojen kehittymiseen.

Geenitekniikan lautakunta huomauttaa osaltaan, että mahdolliset VAK-lain muutokset GMO:ien osalta on sovittava yhteen Cartagenan bioturvallisuuspöytäkirjan vaatimusten kanssa.

Suurin osa lausunnonantajista ei tunnistanut VAK-lainsäädännöstä niin sanottuja Suomi-lisiä, ja jos tunnistivat, he näkivät ne lähinnä positiivisiksi. Etelä-Suomen aluehallintovirasto nostaa esiin Suomi-lisänä pidetyn suojavaunun käytön rautatiekuljetuksissa, jonka palauttamista olisi syytä harkita. INFRA ry toteaa, että suomalaiset vaatimukset ovat yleisesti turvallisuutta parantavia ja kokonaisriskiä pienentäviä. Esimerkkinä he esittävät räjähdekuuljetusten nastarengaspakon, ja he toteavat, että vähintäänkin vaatimus talvirenkaista on oltava. Ympäristöteollisuus ja -palvelut toteaa kuitenkin, että säähän ja ilmasto-olosuhteisiin liittyvät muutokset suhteessa ADR-sääntöön tulee olla linjassa muiden pohjoismaiden kanssa, ettei ulkomaisille toimijoille koidu kilpailuetua.

Suomi-lisien osalta Onnettomuustutkintakeskus ja Etelä-Suomen aluehallintovirasto toteavat, että käytetty terminologia tulisi saattaa yhtenäiseksi kansainvälisten vaatimusten kanssa. Mahdollisimman vähäiset kansalliset poikkeukset lisäävät selkeyttä ja yksinkertaisuutta. Termit, joihin he kiinnittävät huomiota ovat tilapäinen säilyttäminen, väliaikainen varastointi ja varastointi. He huomauttavat, että näiden määritelmien osalta poikkeavuuksia kansainvälisestä RID-sääntelystä saisi olla mahdollisimman vähän.

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

Suuri osa lausunnonantajista (Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Poliisihallitus, Koneyrittäjien liitto ry, Pääesikunta, Teknisen Kaupan Liitto ry) katsoo, että soveltamisala on pääosin selkeä ja täsmällinen. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom katsoo osaltaan, että soveltamisalassa on joitakin epäselvyyksiä.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että VAK-lain soveltamisala on hyvin laaja. He huomauttavat, että VAK-lain 2 § on huomattavasti suppeampi kuin laissa muissa pykälissä säädetyt asiat. Työ-

ja elinkeinoministeriö lisää, että lain soveltamisalan täsmällinen määrittelyminen on tärkeää myös alemmanasteisen sääntelyn ja asetuksenantovaltuuksien kannalta. Muun ohella tulisi selkeyttää vaarallisen aineen määritelmän suhde muun muassa EU:n kemikaalilainsäädäntöön ja kansalliseen kemikaalilakiin.

Pääesikunta katsoo, että löytöräjähteet ja raivaamiseen liittyvät kuljetukset olisi mahdollisuuksien mukaan vapautettava lain soveltamisalassa.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto puolestaan ehdottaa, että irtotavaran siirtokuormauksen kiinteää laitteistoa käytettäessä tulisi olla kemikaaliturvallisuuslain mukaista toimintaa, jonka turvallisuudesta ja vaatimuksenmukaisuudesta vastaa siirtokuormaukseen käytettävän alueen haltija. He rajaisivat kyseisen toiminnan pois VAK-lain soveltamisalasta. Tämän osalta Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto viittaa Liikenne- ja viestintäministeriön selvitykseen ”*Tilapäinen säilytys osana vaarallisten aineiden kuljetuksia – selvitystyö VAK-säännösten kokonaisuudistusta varten*” ja sen kohtaan 7.1.1.

Geenitekniikan lautakunta toteaa, että GMO:ja soveltamisalan ja luokittelun osalta tulisi selkeyttää, mitkä GMO:t kuuluvat VAK-luokkaan 9.

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

Osa lausunnonantajista (Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja VR-Yhtymä Oy) toteaa nimenomaisesti, että lain rakenne on looginen. Myös INFRA ry toteaa, että VAK-laki on järkevä ja kun sitä verrataan ADR-lakiin, on kummassakin sama rakenne, mutta Suomessa se on toteutettu kansallisilla lisäyksillä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom puolestaan katsoo, että lain asianmukainen rakenne on heikentynyt vuosien ja muutosten saatossa. He ehdottavat eri toimijoihin liittyvien säännösten jakamista omiksi kokonaisuuksiksi. Esimerkkinä he toteavat, että operatiiviseen toimintaan, markkinavalvontaan ja viranomaisten tehtäviin ja toimivaltuuksiin liittyvät asiat voisi jaksottaa selkeämmin.

Myös työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, ettei lain rakenne ole asianmukainen. He toteavat, että vuosien aikana tehdyt lisäykset ja muutokset joko kansallisista tarpeista tai EU-direktiivien implementoinnista ovat johtaneet siihen, että VAK-laki koostuu tasapainottomista luvuista, eikä VAK-kuljetusten turvallisuusajattelun perustavoitteet ja niihin liittyvät vaatimukset hahmotu laista. Työ- ja elinkeinoministeriö ehdottaa lain sisällön jakamista joiltakin osin eri lakeihin, ja he toteavat, että esimerkiksi kuljetettavien painelaitteiden vaatimuksenmukaisuutta ja valvontaa koskevan sääntelyn eriyttäminen omaan lakiinsa voisi olla tarkoituksenmukaista. Samaa voisivat heidän mukaansa harkita myös säiliöiden ja pakkausten osalta.

VAK-lain 3, 3a, 4 ja 5 luvut työ- ja elinkeinoministeriö ryhmittelisi uudelleen johdonmukaisiksi kokonaisuuksiksi. He esittävät lausunnoissaan ehdotuksen uudeksi jaottelumalliksi ja -perusteiksi. Ensinnäkin kuljetusmuotoja koskevat erityiset velvoitteet voisi jakaa eri lukuihin. Kuljetuksen yleisistä velvoitteista, eli lähettäjän, kuljetuksen suorittajan ja kuljettajan velvoitteista voisi myös säätää omassa luvussaan. He painottavat, että tulisi säätää lähettäjän velvollisuuksista, joita laista nykyisellään ei löydy. Kuljetuksesta voisi säätää omana kokonaisuutenaan, ja heidän nähdäkseen laissa tulisi säätää myös tarvittavista merkinnöistä ja varoituslipukkeista. Työ- ja elinkeinoministeriö ehdottaa toimijoiden pätevyiden eriyttämistä omaksi luvukseksi samoin kuin kuljetusvälineelle asetettavat vaatimukset. Lisäksi kuljetusvälineisiin liittyvän teknisen turvallisuuden ja tarkastuslaitoksia koskevat säädökset voisi

eriyttää omaksi luvukseen, kuten myös toimivaltaiset viranomaiset ja heidän suorittamansa valvonta.

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

Suuri osa lausunnonantajista (Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, sisäministeriö, VR-Yhtymä Oy, Posti Oy, Teknisen Kaupan Liitto ry) katsoo, että sääntelymalli on asianmukainen. Lisäksi Posti Oy nostaa esiin, että nykyinen sääntelymalli mahdollistaa lakia tarkentavien määräysten antamisen joustavasti kovalla vauhdilla muuttuvalla toimialalla. Myös geeniteknikan lautakunta toteaa, että sääntelyn joustavuus on tärkeää toimintaympäristön ja digitalisaation kehityksen ja kansainvälisten sopimusten muuttumisen vuoksi. Myös Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toteaa, että kansainvälisten ja unionin tasoisten muutosten huomioiminen kansallisessa lainsäädännössä on järkevää tehdä lakia alemmalla tasolla siltä osin, kun perustuslaki ei sitä estä.

Myös työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että sääntelymalli on asianmukainen. He kuitenkin nostavat esiin, että olisi tehtävä perusteellinen arvio siitä, millä säädöstasolla kustakin asiasta tulisi perustuslain säännökset huomioon ottaen säätää. Työ- ja elinkeinoministeriö myös tarkastelisi, mitä tulisi nostaa lain tasolle asetuksista tai määräyksistä. He kiinnittävät huomiota siihen, että laissa tulisi olla perussäännökset niistä asioista, joista asetuksella tai määräyksellä säädetään tarkemmin.

Pääsikunta puolestaan huomauttaa, että toimintaympäristön muutos ja siihen liittyvät mahdolliset nopeat muutokset valmiuden tiloissa aiheuttavat haasteita Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetuksille. Näin ollen tulisi ottaa huomioon se, että sääntelymalli tulisi mahdollistamaan riittävät toimivaltuudet Pääsikunnalle.

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ehdottaa, että voisi olla tarkoituksenmukaista tiivistää tasoja vain lakiin ja määräykseen.

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

Osa lausunnonantajista katsoo, ettei viranomaisten toimivaltuuksista lainsäädännössä ole säädetty selkeästi. Kaksi lausunnonantajaa kuitenkin katsoo, että toimivaltuudet ja työnjaot vaikuttavat selkeiltä. Lisäksi sisäministeriön rajavartio-osaston näkemyksen mukaan nykyiset toimivaltuudet sen oman toimialan osalta ovat selkeät, riittävät ja tarkoituksenmukaiset.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että viranomaisten tehtävistä ja toimivaltuuksista ei ole tarkkarajaisesti säädetty lain tasolla, vaikkakin osin asetuksilla. He ehdottavat, että arviomuistiossa avatut viranomaisten tehtävät ja toimivaltuudet tulisi arvioida ja niistä tulisi säätää riittävän tarkkarajaisesti lain tasolla. Lisäksi työ- ja elinkeinoministeriö näkee tärkeäksi sen, että myös tieliikenteen valvonnassa olisi koordinoiva keskushallinnon viranomainen ohjaamassa ja yhtenäistämässä valvontaa. Nyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille on säädetty valvontatehtäviä muihin kuljetusmuotoihin paitsi tieliikenteeseen.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry puolestaan katsoo, että viranomaisten valvontatehtäviä tulee selkiyttää ja lisätä logististen toimijoiden, eli tavaran lähettäjien ja varastojien toiminnan suhteen. He toteavat, että rahdinkuljettajan tulee voida luottaa hänelle annettuihin tietoihin, mutta liian usein lähettäjäosapuoli unohtaa oman vastuunsa ja roolinsa kuljetusketjun turvallisuuden varmistamisessa.



Suomen Turvallisuusneuvonantajat ry toteaa, että liikenteen valvonta ei ole riittävää, ja he ehdottavat, että kuljetusketjun eri osapuolet valvoisivat toisiaan. He eivät näe, että omavalvonta on riittävää.

VR-Yhtymä Oy toteaa myös, että viranomaisten tehtävät ja toimivaltuudet eivät ole lainsäädännössä riittävän selkeät. He esittävät, että VAK-ratapihan laatimisvastuun tulisi olla yksinomaan rataverkon-haltijalla, joka laatisi selvityksen rautatieyrityksiltä saamiensa tietojen pohjalta. Lisäksi rataverkonhaltijan vastuulla tulisi olla kokonaisuudessaan VAK-ratapihojen paikalliset pelastusjärjestelyt ja -välineistö.

Myös Pääesikunta katsoo osaltaan, että Puolustusvoimien valvonnassa tapahtuvien kuljetuksien valvontaa pitäisi tarkentaa laissa taikka Puolustusministeriön asetuksessa. On epätietoisuutta siitä, kuka voi pysäyttää Puolustusvoimien kuljetuksen yleisellä tiellä. Pääesikunta pitää tärkeänä, että Puolustusvoimin VAK-kuljetuksia valvovien henkilöiden toimintavaltuudet olisivat selkeät, ja valvojille tulisi myös antaa mahdollisuus määrätä seuraamuksista. Lisäksi Pääesikunta toteaa, että Puolustusvoimille tulisi antaa riittävät toimivaltuudet helikoptereilla tapahtuviin VAK-kuljetuksiin. Pääesikunta lisää, että kansainvälisen puolustusyhteistyön mahdollistamisessa oleellista on, että kansainvälisten sotilaallisten harjoitusten VAK-kuljetusten valvonta Suomen alueella olisi Puolustusvoimien vastuulla. Ehdotetaan myös, että Puolustusvoimissa tapahtuvan koulutuksen ja ADR-kokeiden valvonnan tulisi aina olla Puolustusvoimien vastuulla. Puolustusvoimilla tulisi myös olla valtuutus antaa omia poikkeavia VAK-vaatimuksia johtuen toiminnan erikoisluonteesta harkintaa käyttäen ja EU-normien soveltamisalan mukaisesti toimien. Myös Puolustusministeriö katsoo, että puolustushallinnon erityispiirteiden vuoksi kokonaisuudistuksen yhteydessä olisi tarpeen huomioida puolustushallinnon riittävät sääöstenantovaltuudet. Lisäksi puolustusministeriö esittää, että olisi tarkoituksenmukaista, että Puolustusvoimat toimisi Puolustusvoimissa tapahtuvan ADR-ajolupakokeen valvojana.

INFRA ry toteaa, että toiminnanharjoittajat tietävät vain kokemuksesta kenelle viranomaiselle kuuluu mikäkin, joten tehtävät ja toimivaltuudet eivät ole lainsäädännössä selkeät ja riittävät. Myös Posti Oy katsoo, että valvonta- ja lupajärjestelmä vaikuttavat pirstaleisilta. He ehdottavat, että harkitaan valvontatehtävien nykyistä suurempaa keskittämistä paremman synergian ja toisaalta kattavuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi.

Geenitekniikan lautakunta toteaa, että onnettomuustapausilmoitusten vastaanottamisessa muiden kuin tartuntavaarallisten GMO:ien osalta viranomaisten toimivalta ja tehtävät ovat osin epäselvät. Geenitekniikan lautakunta on geenitekniikkalain 16 ja 23 §:n nojalla toimivaltainen tietyissä muissa GMO:ihin liittyvissä onnettomuustapauksissa. Lautakunta esittääkin liikenne- ja viestintäministeriön harkittavaksi, pitäisikö VAK-lain kokonaisuudistuksessa tarkastella toimivaltakysymyksiä myös tältä osin yhdessä STM:n ja YM:n kanssa.

Onnettomuustutkintakeskus ja Etelä-Suomen aluehallintovirasto toteavat, että toimivaltuudet ja työjaot vaikuttavat selkeiltä, mutta ongelmallista saattaa olla tiedonkulku eri toimijoiden kesken. Onnettomuustutkintakeskus ehdottaa, että tiedonkulkua voisi parantaa nykyaikaisten yhteiskäyttöisten tietokantojen avulla, joiden kehittäminen ja tukeminen olisi tarkoituksenmukaista.

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

#### *Seuraamukset*

Lausunnonantajien näkemykset jakaantuvat sen suhteen, nähdäänkö VAK-rikkokset ja -rikkomukset lainsäädännössä selkeänä ja asianmukaisena kokonaisuutena ja kohdistuuko

seuraamusuhka oikealla tavalla. Osa lausunnonantajista (Pirkanmaan ELY, VR-Yhtymä Oy, Poliisihallitus, INFRA ry) näkee, että kokonaisuus on pääosin selkeä ja asianmukainen. Kuitenkaan kaikki lausunnonantajat (Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Suomen Huolinta- ja Logistiikka ry, sisäministeriö) eivät allekirjoita tätä näkemystä.

Pääsikunta katsoo, että VAK-lain, asetusten ja alemmanasteisten määräysten rikkomusten seuraamusten tulisi olla oikeassa suhteessa siihen, mitä mm. taloudellista hyötyä rikkomuksista saattaa aiheutua.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toteaa, että seuraamusuhkan kohdistumista olisi syytä tarkastella kertyneen oikeuskäytännön perusteella. Nykyisen sääntelyn nojalla näyttää, että vaarallisten aineiden kuljetusrikoksista ja rikkomuksista seuraa henkilökohtainen vastuu, ja tulisikin harkita, miten yrityksen vastuuta voitaisiin toteuttaa tehokkaammin. Näin ollen vaarallisten aineiden kuljetusrikosten ennaltaehkäisemisessä keskeistä on tällä hetkellä huolehtia, että kuljettajat ovat tietoisia kuljettamistaan vaarallisista aineista ja niihin liittyvistä säännöksistä sekä sanktioista, koska säädösten vastaisesta toiminnasta haitta kohdistuu henkilökohtaisesti useimmiten heihin, eikä niinkään yritykseen, jonka liiketoimintaan kuljettaminen liittyy ja jota he edustavat. Poliisihallitus puolestaan toteaa, että kuljetuksen suorittajan vastuuta voisi lainsäädännöllisesti tuoda vieläkin vahvemmin esille.

#### *Blankorangaistussäännöksistä*

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että VAK-lainsäädännön blankorangaistussäännökset tulisi saattaa perustuslain mukaisiksi ja tehdä säännösten sisältämistä viittausketjuista täsmällisiä. Huomiota tulisi lisäksi kiinnittää myös niihin VAK-lainsäädännön aineellisiin säännöksiin, joihin rangaistussäännöksillä viitataan.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom katsoo myös, ettei blankorangaistussäännöksiin toteutetut rangaistussäännökset ole selkein mahdollinen esitystapa, kun toiminnan piiri, jolla tunnusmerkistö voi täyttyä, on erittäin laaja ja ymmärrettävissä vain koko VAK-sääntelyn sisällön tuntemisella. Myös Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus näkee blankorangaistussäännökset ongelmallisena.

Lisäksi Poliisihallitus toteaa, että VAK -lain 19 §:n 3 momentin sääntelyn kehittämistarpeena on pystyä selkeästi määrittelemään se, mikä on kiellettyä ja mitä kiellon rikkomisesta seuraa. Tällöin sääntely olisi rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen mukaista ja rangaistussääntelystä tulee entistä laadukkaampaa. Myös Posti Oy katsoo, että blanko-rangaistussäännökset eivät ole riittävän tarkkarajaisia yhtenäisen tulkintakäytännön aikaan saamiseksi.

Oikeusministeriö puolestaan lausuu, että blankorangaistussäännöksiin tulisi suhtautua pidättyväisesti. He viittaavat voimassa olevan lain 19 §:ään, jossa määritellään rangaistavaksi lain tai sen nojalla annettujen säännösten rikkominen. Todetaan, ettei tällaista kriminalisointia voida pitää riittävän tarkkarajaisena, vaan säännökseen pitäisi edes yleisluonteisella tasolla sisällyttää kuvaukset teoista, joita rangaistusuhka koskee. Vaihtoehtoisesti säännöstä voidaan pyrkiä muokkaamaan tarkkarajaisemmaksi myös siten, että siinä määriteltäisiin esimerkiksi tekotapa, seuraus tai tekijä.

#### *Valvonta*

Yleisesti lausunnoissa tulee esiin, että VAK-kuljetusten valvonnan ei koeta olevan riittävällä tasolla. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES toteaa, että on varmistettava, että valvovalla

viranomaisella on riittävästi resursseja, jotta se kykenee valvomaan ja ohjaamaan toiminnanharjoittajia ja varmistamaan, että he ovat tunnistanee mahdolliset riskit ja ottavat ne toiminnassaan huomioon. Näin päästään riskiperusteiseen valvontaan, jossa valvonnan painopiste voidaan suunnata sinne missä on eniten kehitettävää ja voidaan mahdollisesti myös havaita paremmin, jos joku tarkoituksella toimii säädösten vastaisesti. He katsovat myös, että olennaista olisi saada toiminnanharjoittaja osoittamaan toimintansa olevan turvallista. Ne voivat olla sellaisia ohjeita, käytäntöjä, raportteja, jolla toiminnanharjoittaja voi osoittaa, että onnettomuusriskit on otettu huomioon päätöksenteossa ja ne hallitaan.

Suomen Turvallisuusneuvonantajat ry toteaa, että koska valvontaa ei ole riittävästi, toiminta ei tule parantumaan seuraamusten kautta. Myös Etelä-Suomen aluehallintovirasto katsoo, että toimijoiden turvallisuusauditointia, omavalvonnan toteuttamista sekä valvontaviranomaisen resursseja tulee tehostaa.

Valvonnan osalta Posti Oy toteaa, että tieliikenteen VAK-valvontaan liittyvät resurssit ovat pienentyneet viime vuosina. Valvonnan kohdentamista voisi kuitenkin heidän nähdäkseen edistää rangaistussäännöksiä tarkentaminen rikkomuksen vakavuuden perusteella porrastetuksi.

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

Lausunnoissa nousee esiin näkemys siitä, ettei lähtäjien vastuu toteudu kunnolla. Logistiikkayritysten Liitto ry katsoo, että kappaletavaliikenteessä ongelmallista on, etteivät lähtäjät ilmoita oikein VAK-aineita joko tietämättään tai tahallisesti. Tästä käytetään termiä piilo-VAK. Tällöin kuljetusyritys ei edes tiedä kuljettavansa vaarallisia aineita. Valvontaa tulisi siis kohdistaa enemmän tavarantoimittajiin, jotta rikkomukset huomattaisiin ja seuraamusjärjestelmä toimisi tehokkaasti.

Myös Posti Oy nostaa esiin lähtäjien valvonnan. Piilo-VAKin osalta he toteavat, ettei seuraamustaso ole riittävä ennalta estävyyden kannalta, sillä seuraamukset ovat heidän nähdäkseen olemattomat. Posti Oy ehdottaa, että kuljettajalle määrätystä sakosta tulisi seurata automaattisesti sakkoa myös työnantajalle ja/tai kuljetusyritykselle. He näkisivät myös sen ennaltaehkäisevän piilo-VAK –kuljetuksia. Tällainen muutos auttaisi kuljettajaa kieltäytymään helpommin kuljetusliikkeen painostuksesta toimimaan VAK-lain vastaisesti.

Matkahuolto Oy katsoo myös, että lähtäjien vastuuseen tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Valmistajilta, pakkaajilta, maahantuojilta, tukkuliikkeiltä, vähittäismyynniltä ym. lähtäjiltä olisi vaadittava riittävä näyttö osaamisesta VAK-lähetysten luokittamisessa, lähettämisessä, pakkaamisessa, merkitsemisessä ja kuljetusasiakirjojen täyttämässä kuten rahdinkuljettajilta vaaditaan. Lainsäädännön rakenteeseen lausuttaessaan myös työ- ja elinkeinoministeriö totesi, että VAK-laissa tulisi säätää lähtäjien vastuusta.

Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö SPEK puolestaan toteaa, että riskintuottajan vastuuta tulisi sääntelyssä korostaa nykyistä voimakkaammin.

#### *Kouluttajien vastuu*

INFRA ry toteaa, että seuraamusuhkan tulisi olla tiukempi suhteessa kouluttaviin tahoihin. He toteavat myös, että rangaistuksen tulisi olla heillä henkilökohtainen. INFRA ry ja Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry nostavat esiin, että ammattipätevyys/ADR/VAK-koulutuksille tulisi olla tiukempi valvonta. Tulisi huomioida se, onko opetus ollut riittävän laaja-alaista ja tarkoituksenmukaista. Myös Lounais-Suomen aluehallintovirasto huomauttaa, ettei kuljettajien tietoisuus kuljetuksien riskien muodoista ja laaduista ole riittävällä tasolla.

### *Hallinnolliset sanktiot*

Suuri osa lausunnonantajista (työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Pääesikunta, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Posti Oy, Ympäristöteollisuus ja –palvelut, INFRA ry, Säteilyturvakeskus) kannattaa hallinnollisten seuraamusten käyttöönottoa tai ainakin kyseisen mahdollisuuden selvittämistä VAK-lainsäädännössä. Kaksi lausunnonantajaa (VR, Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus) nimenomaisesti toteaa, etteivät he näe hallinnollisten sanktioiden käyttöönottoa tarkoituksenmukaisena.

Työ- ja elinkeinoministeriö nimenomaisesti toteaa, että hallinnollisten sanktioiden käyttö olisi VAK-lainsäädännössä tarkoituksenmukaista. Niiden käyttö on suhteellisen nopeaa eikä kuormita valvontaviranomaista. Myös sanktion syy-seuraussuhde on nopea ja konkreettinen. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom katsoo, että hallinnolliset sanktiot voisivat olla lievempien rikkomusten seuraamuksena toimivia, mutta niiden säätämistä tulisi harkita osana koko seuraamusjärjestelmän tarkastelua, jotta päällekkäisiltä ja epäselviltä seuraamustilanteilta vältytään. INFRA ry näkee hallinnollisten sanktioiden käyttöönoton tarkoituksenmukaisena tarkoituksettomissa rikkeissä. Myös Pääesikunta harkitsisi hallinnollisen sanktiomaksun käyttöönottoa lievimpien rikkomuksien kohdalla. He ehdottavat, että sanktio määrättäisiin aina myös yritykselle, ja muiden kuin lievimpien rikkeiden kohdalla kuljetus olisi pysäytettävä kunnes maksu olisi maksettu.

Oikeusministeriö viittaa mietintöönsä Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen (oikeusministeriö, Mietintöjä ja lausuntoja 52/2018). He toteavat, että kyseinen työryhmämietintö ja siihen kootut sääntelyperiaatteet tulee ottaa huomioon pohdittaessa ja valmisteltaessa siirtymistä hallinnolliseen sanktiojärjestelmään. Lisäksi oikeusministeriö toteaa, että Oikeudenhoidon uudistamisohjelmassa vuosille 2013-2025 (OMML 16/2013) tavoitteeksi on kirjattu hallinnollisten sanktioiden käyttöalan laajentamisen edellytysten selvittäminen. Nähdään, että lievemmissä teoissa hallinnolliseen sanktiojärjestelmään siirtyminen voisi tuottaa kustannussäästöjä ilman, että rikosoikeusjärjestelmän uskottavuus tästä kärsisi.

Myös Poliisihallitus osaltaan viittaa edellä mainittuun oikeusministeriön mietintöön. Lisäksi Poliisihallitus toteaa, että seuraamusjärjestelmän jakamisessa hallinto-oikeudelliseen seuraamusjärjestelmään ja rikosoikeudelliseen rangaistusjärjestelmään tulee huomioida niihin liittyvät arvovalinnat. He katsovat, että hallintosanktioita olisi mahdollista käyttää sellaisten rikkomusten seuraamuksena, jotka ovat moraalisesti värittäviä sekä moitittavuudeltaan vähäisiä, ja rikosoikeudellisia rangaistuksia sellaisten tekojen rangaistuksina, joihin yhteiskunta haluaa kohdistaa rikokseen kuuluvan moitteen. He katsovat, että VAK-lain mukaisista rikkomuksista hallinnollisen seuraamusjärjestelmän piiriin voitaisiin siirtää esimerkiksi vähäiset varustepuutteet, merkintöjä koskevat puutteet ja asiakirjoja koskevat puutteet. Vastaavasti rikosoikeudellisten rangaistusten piiriin jäisivät teot, joilla on välitön yhteys rangaistuksilla suojattaviin oikeushyviin. Teot, jotka välittömästi vaarantavat liikenneturvallisuutta ja ympäristöä, tulisi edelleen pitää rikosoikeudellisen rangaistusjärjestelmän piirissä. Yksinkertaistaen he toteavat, että jotta järjestelmä olisi yleisestävä, oikeudenmukaisuuteen nojaten olisi tarkoituksenmukaista, jos vähäisistä teoista annettaisiin vähäisiä hallintosanktioita ja vakavista ankaria rikosoikeudellisiakin rangaistuksia.

Poliisihallitus toteaa myös, että rangaistusjärjestelmää uudistaessa tulisi lisäksi pohtia liikenteenvalvojen käytössä olevia hallinnollisia turvaamistoimia. Tällaisia olisivat 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.

VR-Yhtymä Oy ei kuitenkaan näe, että hallinnolliset sanktiot toisivat lisäarvoa seuraamuskokonaisuuteen tai seuraamustasoon, joka nykyisellään on heidän nähdäkseen asianmukainen ja riittävän ennalta estävä. Myös Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa, että hallinnollinen rangaistusmenettely on hitaanlainen ja kankea. He ehdottavat mahdollisuutta välittömään keskeyttämishuokaan.

### ***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, määritelmään ja aikarajaan kaivataan täsmennystä. Myös rajanveto tilapäisen säilytyksen ja varastoinnin välillä koetaan epäselväksi. Esimerkiksi työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että tällä hetkellä on tulkinnanvaraista, milloin kyse on kiinteästi kuljetustapahtumaan liittyvästä tilapäisestä säilytyksestä. Turvallisuussyistä lausunnoissa nähdään tärkeäksi, että tilapäiseen säilytykseen liittyvää problematiikkaa saataisiin selvennyttyä. Sisäministeriö toteaa myös, että vaarallisiin aineisiin liittyy sama riski riippumatta siitä, ovatko ne varastoituna vai tilapäisessä säilytyksessä. Lausunnoissa nähdään, että turvallisuustason tulisi olla sama, oli kyse sitten varastoinnista tai tilapäisestä säilytyksestä. Osassa lausunnoissa nostetaan esiin myös taloudellinen etu, jonka voi saavuttaa, jos toiminta tulkitaan tilapäiseksi säilytykseksi varastoinnin sijaan.

Koneyrittäjien liitto ry kuitenkin katsoo, ettei ajallinenkaan määrittely tilapäisen säilytyksen ja varastoinnin välillä välttämättä toimi, sillä esimerkiksi 1-2 vuoden kestävällä rakennustyömaalla olosuhteet eivät välttämättä mahdollista varastoinnin asettamia vaatimuksia. Pääesikunta toteaa, että tilapäiselle säilytykselle mahdollisesti asetettava aikaraja on oltava vähintään yksi viikko. Myös Teknisen Kaupan Liitto ry katsoo, että aikarajan tulisi olla riittävän joustava, jotta erilaiset toiminnot, käytännöt ja väistämättömät tilanteet voidaan huomioida.

Koneyrittäjien liitto ry huomauttaa, että määritelmät eivät huomioi ollenkaan esimerkiksi lyhyitä maarakennus- tai metsätyömaita, joissa polttoainetta säilytetään lyhimmillään esimerkiksi vuorokauden. Tällaisilla työmailla tulkinta siitä, että käytettävissä VAK-kuljetukseen soveltuvissa säiliöissä varastoitaisiin polttoainetta on hankala, sillä se siirtäisi täysin kuljettamiseen kelpaavat polttoainesäiliöt ja astiat varastoinnin piiriin ja osin puutteellisiksi niihin.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto puolestaan esittää, että liikenteen solmukohtat, kuten ratapihat, terminaalit ja satamat, joissa vaarallisia aineita säilytetään jatkuvasti, vaikkakin yksittäisen kemikaalin läpimenoaika voi olla lyhyt, tulisi olla pysyväisvarastoiksi luokiteltavia kohteita ja tilapäiselle säilytykselle tulee määritellä vähimmäisaika. Täten päästäisiin ainakin jollakin tapaa eteenpäin epämääräisestä tilapäissäilytyksen tulkinnasta.

Myös Turvallisuus- ja kemikaalivirasto toteaa, että tilapäiselle säilytykselle tarvitaan selkeät kriteerit. Erityisesti kysymyksiä on herättänyt toiminta, jossa toiminnanharjoittaja katsoo säilytyksen olevan tilapäistä, vaikka se tapahtuu toistuvasti samassa paikassa. He toteavat, että turvallisuuden tason tulisi olla sama toistuvasti samassa kohteessa tapahtuvassa tilapäisessä säilytyksessä ja varastoinnissa. Tällaisilla toistuvaiskohteilla tulisi olla esimerkiksi viranomaisen lupa, jotta turvallisuusvaatimusten toteuttaminen voitaisiin varmistaa. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto katsoo, että kertaluontoiseen, akuutteihin varastointitarpeisiin tarvittaisiin hallinnollisesti kevennetty lupamenettely.

Osa lausunnonantajista (Suomen Turvallisuusneuvonantajat ry, VR-Yhtymä Oy, Logistiikkayritysten Liitto ry) toteaa nimenomaisesti, että VAK-lain mukaisesta tilapäisestä säilytyksestä ja kemikaalilainsäädännön mukaisesta varastoinnista on tärkeää säätää erikseen myös jatkossa. Nähdään että näitä kahta eri ympäristöissä tapahtuvaa asiaa tulee säännellä eri laeissa. Esimerkiksi Logistiikkayritysten Liitto ry toteaa, että tärkeintä on säilyttää nopeampoinen kappaletavarakuljetus jatkossakin selkeästi tilapäisen säilytyksen piirissä. Muuten seurauksena saattaa olla kuljetusprosessien merkittävä hankaloituminen ja suuret lisäkustannukset. He ehdottavat, että tavara voitaisiin katsoa kuljetuksessa olevaksi, kunnes siitä tehtäisiin erillinen varastointisopimus. Myös Suomen Turvallisuusneuvonantajat ry huomauttaa, että jos tilapäistä säilytystä ajatellaan liikaa varastointimääräysten kautta, seuraukset logistiikkaketjulle voi olla dramaattiset. Liiallinen varastointiajattelu tekee kuljetusketjuista jäykkiä ja hitaita.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom huomauttaa, että kokonaisturvallisuudesta on huolehdittava huolimatta siitä, mitä lainsäädäntöä sovelletaan. Kuljetukseen liittyvän tilapäisen säilytyksen osalta on tultava tunnistetuiksi ja kartoitetuiksi samat riskit kuin varsinaisessa kuljetuksessa on tehtävä, erityisesti kun kuljetetut tai säilytetyt määrät ovat suuria. Riittävin lainsäädännöllisin ja valvonnan keinoin olisi estettävä se, että turvallisuudesta tingitään taloudellisin perustein, esimerkiksi, kun tilapäiseksi säilytykseksi tulkittaisiin selvästi varastointia muistuttava toiminta.

Työ- ja elinkeinoministeriö puolestaan katsoo, että jos vaarallisten aineiden tilapäinen säilytys on useita päiviä kestävä ja turvallisuuden kannalta tarkasteltuna kemikaaliturvallisuuslain (390/2005) varastoinnin kaltaista, edellytettävä turvallisuustaso tulisi olla vastaava kemikaaliturvallisuuslain kanssa. Varastoinnin ja kuljetukseen kiinteästi liittyvän sääntelyn epätasapainon vuoksi saatetaan helposti välttää kemikaalilainsäädännön raskaampia menettelyitä toteamalla säilytyksen olevan tilapäistä ja kiinteä osa kuljetustapahtumaa. Myös Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto toteaa, että tilapäisesti säilytettävän vaarallisen aineen kuljetuksen osalta tulisi aina pystyä selvittämään vaarallisen aineen olevan aidosti kuljetustapahtumassa, eikä kemikaaliturvallisuuslainsäädäntöä kierretäisi esimerkiksi seisottamalla vaarallisia aineita kuljetusyksikössä pitkiä aikoja.

#### *Muita huomioita tilapäisestä säilytyksestä*

Onnettomuustutkintakeskus huomauttaa, että olisi tärkeää minimoida tarve tilapäiseen säilytykseen ja keskittää se vain VAK-ratapihoille. Valvonnan osalta Onnettomuustutkintakeskus lisää, että sitä tulisi laajentaa myös VAK-ratapihojen ulkopuolisille ratapihoille, jos tilapäistä säilytystä niillä tapahtuu.

Tilapäisen säilytyksen osalta VR-Yhtymä Oy nostaa esiin tilapäiseen säilytykseen liittyvän ilmoitusvelvollisuuden. Heidän mukaansa ilmoitusvelvollisuus tulisi rajata koskemaan ainoastaan pidempiaikaista tilapäistä säilytystä, ja ilmoittamistavasta tulisi saada sopia paikallisen pelastusviranomaisen kanssa erikseen.

Lisäksi VR-Yhtymä Oy nostaa esiin, että nykyisessä laissa mainitaan, että ratapihan, satama-alueen, lentopaikan ja muun terminaalin alueella saa tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä aineita, joista ei aiheudu erityistä vaaraa. Koska tilapäiseen säilytykseen liittyy lähtöolettamana lähes aina erityinen vaara, olisi ko. lainkohta muotoiltava uudelleen, jotta säilytys olisi mahdollista. VR esittää, että kohta muotoiltaisiin esim. seuraavasti ”... ratapihan, satama-alueen, lentopaikan ja muun terminaalin alueella saa tilapäisesti säilyttää aineita vain sellaisia määriä, joiden säilyttämisen turvallisuus voidaan varmistaa.”

Myös Etelä-Savon elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus katsoo, että vaarallisten aineiden säilyttämistä ei tulisi sallia kuin paikoissa, joissa on mahdollisen onnettomuuden varalta riittävät talteenkeruumahdollisuudet ja jotka olisi vartioitu. Vain pakottavista syistä tulisi sallia vaarallisten aineiden tilapäinen säilytys muualla kuin niille varatuilla paikoilla, jolloin tulisi olla myös ilmoitusvelvollisuus pelastuslaitoksella ja ympäristönsuojeluviranomaiselle. Sisäministeriö puolestaan toteaa, että lainsäädännöllä tulisi huolehtia selkeät vaatimukset säilytyspaikkojen tekniselle turvallisuudelle. Suomen Palopäällystiitto huomauttaa, että myös turvallisuusvaatimusten valvontavastuut tulisi määritellä nykyistä selkeämmin.

Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö viittaa Liikenne- ja viestintäministeriön selvitykseen ”*Tilapäinen säilytys osana vaarallisten aineiden kuljetuksia – selvitystyö VAK-säännösten kokonaisuudistusta varten*”. Kyseisessä selvityksessä havaitut tilapäistä säilytystä koskevat ongelmat ja niiden ratkaisuehdotukset ovat edelleen ajankohtaisia, ja ne tulisi toteuttaa kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto katsoo ongelmalliseksi tilapäiseen säilytykseen soveltuvan paikan valinnan. Pelastustoimen kannalta ongelmalliseksi on nähty esim. pelastustoiminnan pitkittyminen hankalapääsyisen kohteen osalta, vaarallisten aineiden säilyttäminen paikoissa, missä ei ole varoaltaita, vesilähteitä tai muita vaarallisen aineen onnettomuuden torjunnan kannalta olennaisia asioita. Näillä puolestaan on vaikutusta onnettomuuden vakavuuteen ja laajamittaisuuteen.

Työ- ja elinkeinoministeriö puolestaan huomauttaa, että kuljetustapahtuma tulisi saada rajatuksi vaarallisten aineiden kuljetusta koskevassa sääntelyssä ajallisesti ja reitiltään mahdollisimman lyhyeksi ja turvallisesti siten, että kuljetus tehdään mahdollisimman keskeytyksettä ja laissa säädettyin edellytyksin. Lisäksi työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että satamia, ratapihoja ja terminaaleja voisi tarkastella vaarallisten aineiden osalta samalla tavalla kuin kemikaaliturvallisuuslain mukaisia tuotantolaitoksia.

Geenitekniikan lautakunta katsoo hankalaksi eräiden riskiluokkaan 2 kuuluvien GMM-jätteiden kohdalla silloin, kun paikallisilla jätekuljetusten sopimusyrityksillä ei ole tarvittavia lupia kyseisen jätteen kuljettamiseen loppusijoituspaikkaan. Tämä voi johtaa tarpeeseen säilyttää tilapäisesti riskiluokan 2 jätteitä, kunnes riittävä volyyymi erityiskuljetuksen järjestämiseksi on saavutettu. Siitä, mikä on tällaisessa säilytyksessä määrä tai säilytysaika, josta ei aiheudu erityistä vaaraa, on erilaisia tulkintoja. Tartuntavaarallisten organismien kohdalla pitkäaikainen välivarastointi ei pääsääntöisesti ole turvallinen ratkaisu, olivatpa ne muuntogeenisiä tai eivät, vaan niitä sisältävät jätteet tulisi ensisijaisesti inaktivoida lyhyen ajan sisällä. Olisikin suotavaa, että GMO-, VAK-, jäte- ja työsuojelusäädökset saataisiin tältä osin sovitettua yhteen. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto ehdottaa tilapäisen säilytyksen määrittelyä täsmennettäväksi VAK-lain 3 §:n kahden eri käsitteen määritelmän avulla. Ensinnäkin he ehdottavat käsitettä *pysäköinti maantiekuljetusreitillä tai väliaikainen matkan keskeytys*. Vaarallisia aineita kuljettavan ajoneuvon lyhytaikainen pysäköinti ajo- ja lepolainsäädännön perusteella tai kuljetusolosuhteista johtuva väliaikainen keskeytys katsottaisiin olennaisesti kuljetustapahtumaan liittyväksi tilapäiseksi säilytykseksi. Pysäköinti tai väliaikainen matkan keskeytys ei saisi ylittää vuorokausittaisista yhtäjaksoista lepoaikavaatimusta (11 h) eikä pysäköintiä voi tehdä kuorman lähtöpisteessä tai määränpäässä. Tilapäisellä säilytyksellä he ehdottavat tarkoitettavaksi ajoneuvossa, rautatievaunussa, kontissa, kuljetussäiliössä tai rakennuksissa tapahtuvaa säilytystä, joka kestoltaan ylittää maantiekuljetuksen osalta vuorokausittaisen yhtäjaksoisen lepoaikavaatimuksen (11 h) tai rautatiekuljetuksen osalta vaihtotöihin ja/tai muihin liikennejärjestelyihin tarvittavan ajan, (esim. 24 h tai 36 h, erikseen sovittava). Kummankin määritelmän piiriin sisältyy ajatus siitä, ettei kuljetusta avata lukuun ottamatta valvontaviranomaisen mahdollisesti suorittamaa tarkastusta.

Lisäksi Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto ehdottaa varastoinnin määritelmää täsmennettäväksi esimerkiksi niin, että kuljetus muuttuu varastoinniksi, kun kuorma saapuu määränpäähän. He katsovat kuitenkin, että tilapäinen säilytys ja mahdolliset vaaratilanteet tulisi joka tapauksessa huomioida vähintään kiinteistön sisäisessä pelastussuunnitelmassa yhtenä todennäköisenä riskinä. Ehdotetaan myös tilapäiseen säilytyksen alueen määrittelemistä uudelleen ja samalla VAK-lain 12 §:n täsmentämistä. Ehdotus sisältää määritelmän tilapäiseen säilytykseen ilmoitetuksi alueeksi, ja asettaisi edellytyksiä vaarallisten aineiden tilapäiseen säilytykseen käytettäville alueille ja rakennuksille.

Pääesikunta puolestaan katsoo, että tilapäisen säilytyksen määritelmään tulisi lisätä lentopaikat, sillä Puolustusvoimat lähettää ja vastaanottaa useita vaarallisten aineiden ilmakuljetuksia.

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

Onnettomuustutkintakeskus toteaa, että vaarallisten aineiden erityispiirteet ja niihin liittyvät toimintamallit tulee vaatia kuvattavaksi sekä operaattorin että rataverkon ylläpitäjän turvallisuusjohtamisjärjestelmäasiakirjoissa. Tulisi olla selkeät vaatimukset, miten turvallisuus selvitys tehdään, mitä asiakirjoja siitä pitää syntyä, kuka valvoo ja kuinka usein turvallisuus selvitys pitää päivittää ja auditoida. Lisäksi pitää vaatia, että suunnitteluprosessissa on mukana pelastuslaitos, jotta välttämätön ulkopuolinen suorituskyky tulee otetuksi huomioon, tehtyä tarvittavat sopimukset ja määriteltyä säännöllinen harjoittelu. Nykyistä 13 VAK-ratapihaa koskevaa sääntelyä turvallisuus selvityksen ja pelastussuunnitelmien osalta ei tule lieventää.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toteaa, että yksi toteutusvaihtoehto olisi luopua ratapihujen turvallisuus selvityksistä ja siirtää vaarallisten aineiden kuljettamista koskevat seikat rataverkon haltijan turvallisuus luvan edellytyksenä olevaan turvallisuus johtamisjärjestelmään. Tällöin sisäinen pelastussuunnitelma kuitenkin vaadittaisiin ratapihoilta COTIF:n RID-määräysten ja VAK-direktiivin edellyttämällä tavalla, eli käytännössä laajemmin kuin tällä hetkellä. He huomauttavat, että sääntelymahdollisuuksia on vuonna 2015 selvitetty Liikenteen turvallisuusviraston toimesta, mutta selvitys vaatii päivittämistä kansallisten turvallisuus määräysten poistamiseksi. VAK-turvallisuus selvitys on kansallista sääntelyä, josta on ilmoitettu EU:lle ERA:n notifikaatiojärjestelmässä. ERA:n vastauksen mukaan nämä säännökset ovat kansallisia turvallisuus määräyksiä, jotka olisi siksi kumottava. Lopullista komission kantaa kansallisen sääntelyn tasolle ei ole vielä saatu. Tältä osin sääntely on tarpeen tarkastella uudelleen VAK-lain kokonaisuudistuksen yhteydessä mikäli tähän toteutusvaihtoehtoon päädytään.

Sekä Finrail Oy että Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES pitävät hyvänä ehdotusta siitä, että sisäinen pelastussuunnitelma olisi tehtävä rautatieliikennepaikalle, jossa tehdään vaihtotöitä, ja jossa myös tilapäisesti säilytetään VAK-vaunuja. Finrail Oy toteaa, että turvallisuus selvityksen laadintavelvoite tulisi olla rataverkon haltijalla. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto lisää, että säädöksistä olisi käytävä ilmi VAK-riskien kartoitus- ja hallitsemisvaatimus, ja lisäksi on varmistettava järjestelmän taso ja toimivuus käytännössä sekä viranomaisen valvonta.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto katsoo, että ratapihan turvallisuus selvitysmenettely ei ole suoraan sisällytettävissä toimijoiden turvallisuus johtamisjärjestelmiin. He näkevät, että pelastusviranomaisen tulee tehdä VAK-ratapihoiksi nimettyjen kohteiden osalta omat ulkoiset pelastussuunnitelmat oman pelastussääntelyn vuoksi ja ulkoisen pelastussuunnitelman laatimisen rautatietoimijoiden turvallisuus johtamisjärjestelmistä pelkästään voidaan sanoa olevan lähestulkoon mahdotonta. Turvallisuus selvityksen tulee olla selkeä oma asiakirjansa, mistä pyydetään lausunnot alueen pelastusviranomaiselta ja mihin pelastusviranomaisella on mahdollisuus vaikuttaa. Aluehallintovirasto puolestaan valvoo ulkoisia pelastussuunnitelmia ja nyt voidaan todeta tiedonsaannin olevan pelastuslaitoksien suuntaan haasteellista ratapihujen turvallisuus selvityksien osalta.



### *Henkilöturvallisuusselvitys*

Osa lausunnonantajista (Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, INFRA ry, Suomen Palopäälystöliitto ja Suomen Turvallisuusneuvonantajat ry) kannattaa nimenomaisesti perusmuotoisen turvallisuusselvityksen käyttöönottoa kaikissa VAK-kuljetuksissa. Etelä-Suomen aluehallintovirasto toteaa lisäksi, että on olemassa jo kansainvälistä näyttöä VAK-kuljetusten käyttämisestä terrorismin välineenä, joten on tärkeää tietää työntekijöiden taustat. Käyttöönoton kuitenkin nähdään lisäävän kustannuksia. Esitysehdotus jakaa lausunnonantajien näkemykset.

Geenitekniikan lautakunta esittää harkittavaksi perusmuotoisen henkilöturvallisuusselvityksen käyttöönottoa myös tartuntavaarallisten aineiden kuljetuksissa (ml. tartuntavaaralliset GMO:t).

Onnettomuustutkintakeskus nostaa esiin, että henkilöstölle tehtävä turvallisuusselvitys saattaisi ehkäistä onnettomuuksia. Myös onnettomuustietoinstituutti toteaa, että kuljettajan taustojen selvittäminen parantaisi yritysten mahdollisuuksia saada tietoa henkilön soveltuvuudesta vaarallisten aineiden kuljetustyöhön.

Teknisen Kaupan Liitto ry puolestaan pitää tärkeänä, että henkilöturvallisuusselvityksen tekeminen on vapaaehtoista ja myös sen laajuuden tulisi olla määriteltävissä riskiperusteisesti. Myös Pääesikunta katsoo, että Puolustusvoimilla tulee olla harkintavalta siitä, minkä tehtävien osalta turvallisuusselvityksiä edellytetään ja minkä laajuisina. He toteavat, että Puolustusvoimissa vaarallisten aineiden kuljettajalta vaaditaan aina suppea turvallisuusselvitys, mutta myös varusmiehet ja reserviläiset hoitavat sellaisten aineiden kuljetuksia, joista ei aiheudu erityistä vaaraa. Turvallisuusselvityksen pakollisuus saattaisi siis toteutuessaan edellyttää kaikkien varusmiesten ja reserviläisten turvallisuusselvittämistä.

Sisäministeriö katsoo suojelupoliisin lausunnon mukaisesti, että perusmuotoisen turvallisuusselvitysmenettelyn käyttöä olisi syytä harkita vaarallisempien aineiden ajoneuvokuljetustehtävissä työskentelevien henkilöiden kohdalla. Myös Säteilyturvakeskus toteaa, että voitaisiin harkita, tulisiko turvallisuusselvitys olla joidenkin kuljetusten osalta pakollinen.

Logistiikkayritysten Liitto ry puolestaan nostaa esiin kysymyksen siitä, kenelle kaikille turvallisuusselvitystä esitetään. He huomauttavat, että jo suppean turvallisuusselvityksen teettäminen on hidaskäyttöprosessi.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Fortum Power and Heat Oy ja Ympäristöteollisuus ja -palvelut toteavat, että vaatimusta turvallisuusselvityksestä ei ole tarpeenmukaista ottaa lakiin, sillä se tehdään nyt jo tarvittaessa. Myös työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että on tärkeää, että henkilöstä on tarpeen mukaan mahdollisuus teettää henkilöturvallisuusselvitys.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toteaa, että kuljetuksien ja tuotantolaitosten suhteen tässä sääntelyssä on syytä varmistaa selkeä ja looginen kokonaisuus, jotta saman tasoista tehtävistä edellytetään tai mahdollistetaan saman tasoisen henkilöturvallisuusselvityksen tekeminen.

Oikeusministeriö toteaa osaltaan, että harkittaessa henkilöturvallisuusselvityksen alan laajentamista tulee asiaa arvioida ennen muuta perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyn kannalta. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että turvallisuusselvityksissä on kysymys ennen muuta julkisten intressien ja toisaalta erittäin merkittävien yksityisten taloudellisten intressien suojaamisesta niitä vahingoittavalta toiminnalta. Henkilötietojen suojan rajoitusten on oltava suhteellisuusvaatimuksen mukaisia, minkä kannalta on oleellista, että turvallisuusselvityksen

laatiminen ei ole ensisijainen keino turvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi oikeusministeriö toteaa tarpeelliseksi arvioida, onko perusteet nimenomaisesti nimenomaan perusmuotoiselle eikä suppealle henkilöturvallisuusselvitykselle. Huomautetaan myös, että perusmuotoisen turvallisuusselvityksen laajentaminen kaikkiin VAK-kuljetuksiin lisäisi Suojelupoliisin työmäärää.

Koneyrittäjien liitto ry puolestaan vastustaa kategorista suppeaa henkilöturvallisuusselvityksen tekemistä kaikille vaarallisten aineiden parissa työskenteleville henkilöille kaikissa työtehtävissä, mikäli vaarallisia aineita ei määritellä tarkasti.

VR-Yhtymä Oy ei pidä tarpeellisenä henkilöturvallisuusselvitysvaativuudesta rautatieliikenteen harjoittajien osalta, koska rautatieturvallisuustehtäviä tekevien henkilöiden pätevyys- ja soveltuvuusvaatimukset on joka tapauksessa hallittava turvallisuusjohtamisjärjestelmissä. Lisäksi he toteavat, että esimerkiksi liikkuvan kaluston kuljettajien soveltuvuus selvitetään lupakirjaprosessissa.

### ***Turvallisuusneuvonantajarekisteri***

#### *Turvallisuusneuvonantajarekisterin perustamisesta*

Lausunnot jakaantuvat sen suhteen, nähdäänkö turvallisuusneuvonantajarekisterin perustaminen aiheellisena vai ei. Suuri osa lausunnonantajista kuitenkin suhtautuu myönteisesti esitykseen. Lausunnot jakaantuivat myös sen suhteen, kenen käytettävissä turvallisuusneuvonantajarekisterin sisältämien tietojen tulisi olla.

(Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Säteilyturvakeskus, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, työ- ja elinkeinoministeriö, Poliisihallitus, VR-Yhtymä Oy, Suomen Palopäälystöliitto, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Posti Oy ja Logistiikkayritysten Liitto ry kannattavat turvallisuusneuvonantajarekisterin perustamista. Myös Ympäristöteollisuus ja -palvelut toteaa, että koska Traficomilla on jo tieto TNA-hyväksytyistä henkilöistä, niin rekisterin luominen ei liene kovin työlästä.)

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.

Myös Onnettomuustietoinstituutti kannattaa Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien esittämää valtakunnallisesti keskitetyn viranomaisten hyväksymän järjestelmän luomista, mihin sisältyisi esimerkiksi tiedot riittävästä asiantuntijoista ja pelastussuunnitelmasta. Onnettomuustietoinstituutti ei kuitenkaan ota kantaa siihen, olisiko arviomuiston mukainen turvallisuusneuvonantajarekisteri paras toteuttamistapa tällaiselle tietokannalle.

Pääesikunta kuitenkin arvioi, etteivät kaikki turvallisuusneuvonantajat eivät suostuisi tietojensa rekisteröimiseen, jolloin rekisteristä ei tulisi kattavaa. Näin ollen huomioitaessa rekisterin perustamis- ja ylläpitokustannukset sekä tietosuojalainsäädännön velvoitteet, hyötyä on vaikeaa arvioida.

Suomen Turvallisuusneuvonantajat ry puolestaan toteaa, ettei uutta rekisteriä tule rakentaa. Turvallisuusneuvonantajatieon voisi heidän näkemyksen mukaan lisätä ajokorttitietokantaan tai muuhun jo olemassa olevaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien ylläpitämään rekisteriin.

Myöskään INFRA ry ei näe turvallisuusneuvonantajarekisterin luomista perusteltuna, sillä se ei turvaa onnettomuustilanteessa turvallisuusneuvonantajan pätevyyttä.

Lisäksi Etelä-Suomen aluehallintovirasto ja Logistiikkayritysten Liitto ry katsovat, ettei rekisterin tarvitsisi olla julkinen, vaan vain viranomaiskäyttöön soveltuva. Teknisen Kaupan Liitto ry kuitenkin toteaa, että rekisterin ollessa vain viranomaisten käytössä jäisi hyöty yrityksille olemattomaksi. He katsovat, että rekisteristä olisi hyötyä toimijoille esimerkiksi toistuvien ongelmatapauksien selvittämisessä tai haasteellisten kuljetusten valmistelussa. Myös Ympäristöteollisuus ja –palvelut katsoo, että rekisterin hyödyt jäisivät pääosin viranomaisille.

#### *Turvallisuusneuvonantajalle asetettava raportointivelvollisuus*

Teknisen Kaupan Liitto ry ei kannata turvallisuusneuvonantajille asetettavaa raportointivelvollisuutta. He katsovat, että turvallisuusneuvonantajan vastuulle kuuluvat tapahtumat ja poikkeamatilanteet tulevat käsitellyiksi jo muissa yrityksen turvallisuustyön prosesseissa ja menettelyissä. Myös Logistiikkayritysten Liitto ry ja Fortum Power and Heat Oy kyseenalaistavat raportointivelvollisuuden tarpeellisuuden. Fortum Power and Heat Oy näkee, että koska lainsäädännössä edellytetään yritystasoisien vuosiraportin laatimista, jokaiselle turvallisuusneuvonantajapätevyyden haltijalle asetettu raportointivelvollisuus johtaisi lukuisiin raportteihin ilman varsinaista asiiasisältöä. Lisäksi Posti Oy toteaa, että esityksestä jää epäselväksi raportointivelvollisuuden sisältö, joten yrityksille aiheutuvaa hallinnollista rasitetta on tässä vaiheessa vaikea arvioida.

#### *Kustannuksista*

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus katsoo, että 100 000 euroa rekisterin perustamiselle ja ylläpitämiselle on alimitoitettu kustannus. Suomen Palopäälystöliitto toteaa, että kustannusarvio ei ole korkea, jos aikaiseksi saadaan toimiva järjestelmä. Posti Oy puolestaan toteaa, että käytettävissä olevilla tiedoilla kustannuksia on mahdotonta kommentoida.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom viittaa Liikenteen turvallisuusvirasto Traficin vuonna 2016 tekemään selvitykseen (Traficin julkaisuja 18/2016). Kustannusvaikutukset selvityksessä olivat arvioita, ja selvitys olisi siltä osin päivitettävä. Muutoin selvitys kuvaa nykytilannetta, sillä selvityksen jälkeen lainsäädäntöä ei ole muutettu tältä osin.

#### *Muuta turvallisuusneuvonantajista*

Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry katsoo, että turvallisuusneuvonantajan ilmoittaminen pelastustoimeen pitää lisätä määräyksiin. Tällä saadaan nopeaa tiedon kulkua mahdollisissa onnettomuustilanteissa parannettua.

Poliisihallitus nostaa esiin, että raskaan liikenteen valvojat ovat toivoneet turvallisuusneuvonantajan vastuun selkeyttämistä yleisestikin.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry kannattaisi myös turvallisuusneuvonantajan toimijakortin käyttöönottoa. Kortista näkyisi, milloin tutkinto on hyväksytysti suoritettu, jolloin sitä turvallisuusneuvonantaja voisi mukanaan kantaa, kuten ajokorttia ja ADR-ajolupaakin.

#### ***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.

Osa lausunnonantajista (VR-Yhtymä Oy, Etelä-Suomen aluehallintovirasto ja Posti Oy) toteaa siis nimenomaisesti, että säiliöiden rekisteröinti olisi perusteltua. Lisäksi Poliisihallitus katsoo, että rekisteröintivelvoitteen laajentaminen voisi helpottaa valvontaa, mutta velvollisuus tulisi huomioida myös seuraamusten määräämisessä. Lisäksi kuljetus- ja varastosäiliöt tulisi erottaa toisistaan. INFRA ry puolestaan esittää, että rekisteröintivelvollisuus olisi tarkoituksenmukaista vain yli 3000 litran säiliöille.

Myös työ- ja elinkeinoministeriö suhtautuu esitykseen myönteisesti. Säiliörekisteri antaisi täsmällisemmän kuvan käytössä olevasta säiliökannasta, hyväksymisen perusteista ja elinkaaresta. Rekisterin tiedoista olisi hyötyä valvontaviranomaisille sekä säädösvalmisteluun, kun käytössä olisi perusteellinen tekninen tieto vaikutusarvioinnin perustaksi. Rekisteriä voitaisiin hyödyntää myös yhteiskunnan muussa toiminnassa kuten esim. huoltovarmuuden suunnittelussa. Käytännössä rekisteri edellyttäisi tarvittavan tiedonvaihdon VAK-tarkastuslaitosten ja Turvallisuus- ja kemikaaliviraston välille.

Lausunnoissa 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 käyttöään valvontaa. VR-Yhtymä Oy kuitenkin huomauttaa, että manuaalista rekisteriä tulee välttää ja tietojen päivittämisen tulisi perustua tietojärjestelmärajapintoihin. On myös huomioitava, että suuri osa Suomen rataverkolla kuljetettavista vaarallisista aineista liikennöidään venäläisen standardin mukaisilla vaunuilla.

Osa lausunnonantajista (Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry ja Ympäristöteollisuus ja -palvelut, Pääesikunta) puolestaan vastustaa pakkausten ja säiliöiden rekisteröintivelvoitteen laajentamista. Esimerkiksi Pääesikunta katsoo, että lain tasolla asiasta säätäminen olisi (tarpeeton) kansallinen erityisvaatimus. Pääesikunta toteaa, että Puolustusvoimat ylläpitää omaa rekisteriä hallinnassaan olevista säiliöistä. Näin ollen Puolustusvoimat on jo sisäisesti toteuttanut paineettomien pakkausten rekisteröintivelvoitteen. Heidän näkemyksensä mukaan toteutuessaan rekisteröintivelvoitteen ei tulisi kuitenkaan koskea Puolustusvoimia.

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa osaltaan, että toiminnan harjoittajien kannalta säiliöiden rekisteröintivelvoitteen laajentaminen lisäisi byrokratiaa, joten olisi kannattavaa harkita ja arvioida kustannus-hyöty -suhdetta. Myös Teknisen Kaupan Liitto ry ja Koneyrittäjien liitto ry katsovat myös, että velvoitteen laajentamisen tarpeellisuus saavutettaviin hyötyihin suhteessa kustannuksiin olisi arvioitava huolella, koska se lisää yritysten hallinnollista taakkaa.

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

#### *Pakkausten ominaisuudet ja rikkoutuminen*

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry toteaa, että kuljetusonnettomuuksia sattuu tienpäällä, kuljetustermiinaaleissa siirtokuormausten yhteydessä ja tavarankäsittelyssä. Kuljetuspakkauksiin ja niiden ominaisuuksiin tulee kiinnittää erityistä ja jatkuvaa huomiota. Pakkausten rikkoutumisesta tulisi ilmoittaa Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Näin saataisiin paremmin käytännön kokemusta siitä, onko UN-tyyppihyväksytyjen pakkausten kestävyys sillä tasolla kuin sen pitäisi olla. Vaarallisten aineiden kuljetuksessa lisäsuojaukset IBCn alalaitaan olisivat ehdottomasti suotavia, mutta lähettäjät eivät niitä IBC-versioita hevillä käyttöön ota, jos heillä ei ole riittävästi tietoa vahinkoasioista. Pakkausten oikeaan lastaamiseen ja niiden riittävään

kiinnitykseen tulisi kiinnittää enemmän huomioita juurikin viranomaisten suorittamassa tiekuljetusvalvonnassa.

#### *Kuljetuksen reititys*

Vaarallisten aineiden kuljetuksen osalta työ- ja elinkeinoministeriö katsoo, että kuljetustapahtuma tulisi saada rajatuksi varallisten aineiden kuljetusta koskevassa sääntelyssä ajallisesti ja reitiltään mahdollisimman lyhyeksi ja turvalliseksi siten, että kuljetus tehdään mahdollisimman keskeytyksettä ja vain laissa säädetyin edellytyksin.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toteaa, että heillä selvitetään tiekuljetusten VAK-reittirajoituksia, jotka perustuvat VAK-lain 4 lukuun. He ehdottavat, että VAK-reittirajoitussäädöksiä ja –määräyksiä yksinkertaistettaisiin, mikä tarkoittaisi sitä, että reittirajoitussääntelyä tieliikennelaissa muutettaisiin.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto viittaa Liikenne- ja viestintäministeriön selvitykseen ”*Tilapäinen säilytys osana vaarallisten aineiden kuljetuksia – selvitystyö VAK-säännösten kokonaisuudistusta varten*” (kohtiin 7.3, 7.5.1 ja 7.6, 7.7 ja 7.8) ja katsoo, että reittien valinnassa ja reittisuunnittelussa olisi tärkeää huomioida taukopaikkojen turvallisuus. Voitaisiin harkita vaarallisten aineiden kuljetuksille soveltuvien taukopaikkojen merkintää osaksi Väylävirasto avointa dataa. Pitkän matkan kuljetuksissa kuljettajan tulisi viedä kuormansa pelastusviranomaisen tiedossa olevalle tilapäiseen säilytykseen soveltuvalla alueella.

#### *Ympäristö*

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus nostaa esiin tierakenteisiin ja tiealueelle valuneet ongelmajätteet ja muut vaaralliset aineet. Tapaukset, joissa tierakenteista ei ole saatu puhdistettua kaikkea vaarallista ainetta pitäisi saada rekisteriin tulevia tiestön parantamisen tai rakentamisen tarpeita varten. He ehdottavat selvitettäväksi, voisiko ympäristöhallinnon käytössä olevaa valtakunnallista maaperän tilan tiedonhallintajärjestelmää hyödyntää.

#### *Ratapihojen turvallisuus*

Sisäministeriö katsoo, että ratapihojen turvallisuudessa tulisi huomioida laajasti myös tahallisesti aiheutettujen rikosten mahdollisuudet. Turvallisuuden hallinnan tulee olla riittävällä tasolla, ja uhat tulee huomioida riittävän laajasti. VR-Yhtymä Oy osaltaan toteaa, että VAK-ratapihojen turvallisuusselvitykset on tehtävä kohdekohtaisesti, jotta paikalliset olosuhteet voidaan ottaa huomioon.

Kuntaliitto ry esittää, että olisi tarkoituksenmukaista, että varmistetaan kunnan päätöksenteossa pelastuslaitosten asiantuntemusta ja tietojen hyödyntäminen vakioidulla tavalla, erityisesti aluesuunnittelua ja kaavoitusta koskien. Lisäksi maakuntauudistuksen osalta olisi varmistettava, että kaikki turvallisuus- ja varautumisyhteistyön rakenteet säilyvät toimintavarmoina myös hallinnollisen murroskauden yli.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että satamia, ratapihoja ja terminaaleja voisi tarkastella vaarallisten aineiden osalta kuten kemikaaliturvallisuuslain tuotantolaitoksia. Kohteen läpi kulkevan tavaravirran osalta tulisi määrittää turvallisuustoimet yhteneväisesti kemikaaliturvallisuuslain mukaisten kohteiden kanssa.

#### *Turvallisuuteen liittyvää*

Onnettomuustietoinstituutti huomauttaa, että pitkäkestoisissa liikenneonnettomuuksissa erittäin suuri ongelma on ammattitaitoisen liikenteenohjauksen puute. Ammattitaitoisen hätäpurkuhenkilöstön saatavuutta ja riittävyttä on parannettava. Heitä tulisi olla jokaisessa polttoainetta kuljettavassa yrityksessä ja heidän kouluttamiseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota. Olisi myös edistettävä sitä, että onnettomuusajoneuvojen tyhjentämiseen ja purkautuneen kuorman poistamiseen käytetään ainoastaan VAK-lain ja määräysten mukaista kalustoa.

Raskaan liikenteen ajoneuvojen osalta Onnettomuustietoinstituutti toteaa, että tulisi tarkastella uudelleen talvirengassäädöksiä. Vaarallisten aineiden kuljetuksessa tulee kelin edellyttäessä käyttää liukusteilla varustettuja renkaita, kuten VAK-lainsäädäntö vaatii räjähdysainekuljetuksissa. Lisäksi perävaunuissa tulee edistää paripyörien käyttöä ja paripyörissä tulee edistää talvirengasvaatimuksia. Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry ei puolestaan kannata esitystä, jossa luovuttaisiin nyt voimassa olevista liukuste vaatimuksista.

Geenitekniikan lautakunta toteaa, että tartuntavaarallisten organismien osalta tulee tarkkaan harkita, voidaanko niiden kuljetus miehittämättömissä aluksissa sallia ja millä edellytyksillä.

Suomen Palopäällystöliitto katsoo, että viranomaisilla tulisi olla yhteiset tilannekuvajärjestelmät sekä yhteisiä johtamisharjoituksia. He ehdottavat liikuteltavia VAK-kontteja nopeampia torjuntatoimia varten.

Suomen Turvallisuusneuvonantajat ry toteaa, että raideliikenteen turvallisuutta tulisi parantaa eri toimijoiden ristiinarvoinneilla.

#### *Vastuukysymyksiä*

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES katsoo, että VAK-sääntelyn tulisi ohjata ja korostaa ja säännellä enemmän toiminnanharjoittajan ja sen johdon vastuuta. Esimerkkinä mainitaan, että kuljetusyritystä voitaisiin vaatia luomaan järjestelmä, joka kykenee keräämään tietoa turvallisuustilanteesta, arvioimaan sitä ja edelleen tekemään korjaus- ja kehitystoimenpiteitä. Näin toimimalla työntekijät raportoivat riskeistä ja puutteista sekä saadaan arvokasta tietoa toiminnan kehittämiseen.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto katsoo myös, että on tärkeää huomiota vastuu- ja velvoitekysymysten olevan toimijoiden osalta yksilöidyt, sillä kollektiiviseksi vastuuksi nimetty asia tulee yleensä hoidetuksi.

Matkahuolto Oy puolestaan katsoo, että lainsäädännössä tulee painottaa enemmän lähettäjän vastuuta, koulutusvaatimuksia ja sanktioita laiminlyönneistä, jotta kuljetus- ja henkilöturvallisuutta vaarantava epäkohta saadaan kuntoon. Näin laki kohtelisi tasapuolisesti kaikkia vaarallistenaineiden lähettämiseen ja kuljettamiseen osallistuvia tahoja.

#### *Riskien arviointi*

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto katsoo, että turvallisuuden parantaminen VAK-kuljetuksissa edellyttää nykyistä parempaa riskienarviointia ja riskienhallintaa. He ehdottavat nykyisen VAK-lain 11 §:n laajentamista asettamalla riskienarvioinnin myös toiminnan vaikutuksen kohteena oleville ulkopuolisille tahoille. Riskien arvioinnissa on huomioitava tarvittavat kuljetuksen keskeytykset, vaaralliset aineet ajoneuvossa, säiliössä tai kontissa sekä kuljetuksen aikana että ennen ja jälkeen kuljetuksen, samoin kuin vaarallisten aineiden tilapäinen säilytys sekä siirrot kuljetusmuodosta tai kuljetusvälineestä toiseen. Lisäksi he toteavat, että

Alueen pelastuslaitos on erittäin tärkeä lausuja aluesuunnittelun osa-alueella eri yhteyksissään. Vaarallisten aineiden kuljetusten riskikuvan tarkentua tarkoitusmukaista olisi, että pelastuslaitosten asiantuntemusta ja tietoja hyödynnettäisiin vakioidulla tavalla kaavoitusprosesseissa jo valmistelun varhaisessa vaiheessa.

#### *Muuta*

Kuntaliitto pitää perusteltuna, että vaarallisten aineiden kuljetuksen ja säilytyksen riskeihin kiinnitetään erityistä huomiota. Kuntaliitto kannattaa myös lainvastaiseen toimintaan liittyvien uhkien aiempaa vahvempaa huomiointia säädöstyössä. Aihealuetta on käsitelty esimerkiksi työ- ja elinkeinoministeriön asettaman työryhmän loppuraportissa (TEM/2490/00.06.02/20171), jossa ehdotetaan, että kemikaaliturvallisuuslaki kattaisi jatkossa myös lainvastaiselta toiminnalta varautumisen sekä työ- ja elinkeinoministeriön kirjeessä (TEM/2125/10.10.02/2018, 5.11.2018), jossa kiinnitettiin huomiota vaaditun kokonaisturvallisuustason säätelyperusteiden eroihin vaarallisten aineiden käsittelyssä.

Geenitekniikan lautakunta haluaa lisäksi tuoda esiin VAK-lain 23 §:n, joka lautakunnan tulkinnan mukaan ei mahdollista salassa pidettäviksi säädettyjen tietojen luovuttamista geenitekniikkalaissa määrätyille lupa- ja valvontaviranomaisille niiden tehtävien suorittamiseksi. VAK-lain kokonaisuudistuksessa olisikin arvioitava, pitäisikö 23 §:ssä säädettyä valtuutusta laajentaa tältä osin. Lisäksi Geenitekniikan lautakunta huomauttaa, että Ruokavirasto kuuluu ympäristöministeriön hallinnonalaan.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES ehdottaa, että lakiin olisi hyvä säilyttää koko ketjua koskeva ajatus turvallisuudesta, eli esimerkiksi lähettäjä varmistaisi, että koko kuljetus tapahtuisi turvallisesti ja säädösten mukaisesti. Lainsäädännön selkeydellä tulisi osaltaan varmistaa, että viranomaisella on todellinen mahdollisuus valvoa toimintaa. He painottavat myös toiminnanharjoittajien ja viranomaisten välistä yhteistyötä ja tiedonkulkua. Lisäksi he toteavat, että myös VAK-laissa tulee ottaa huomioon turvaukhat. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto katsoo myös, että VAK-laissa olisi hyvä säätää tärkeimmistä VAK-ratapihoja ja tilapäisiä säilytyspaikkoja koskevista yleisistä teknisistä vaatimuksista.

Koneyrittäjien liitto ry toteaa, että polttonesteiden kuljetusta sekä hyödyntämistä työmailla energia-, maarakennus- ja metsäalan koneurakoinnissa pitäisi helpottaa ja sujuvoittaa selventämällä nykyisen VAK-lainsäädännön vapautusmahdollisuuksia sekä esimerkiksi sallimalla työkoneen siirtokuljetuksessa suuremman kuin 1000 litran säiliön kuljettamisen koneen mukana, mikäli se teknisesti ja liikenneturvallisesti on mahdollista ilman, että säiliön kokoa rajataan ainemäärän avulla. Tällaista säiliötä voidaan nimittäin käyttää työmaalla tilapäisenä työmaasäiliönä.

INFRA ry painottaa, että toiminnanharjoittajien äänet tulisi ottaa mukaan uudistustyöhön. Lisäksi lainsäädäntötyötä tulisi tehdä pohjoismaisessa yhteistyössä, sillä pohjoismaissa ymmärretään talviolosuhteet. INFRA ry katsoo myös, että vaarallisten aineiden kuljettamisessa käytettävien ajoneuvojen viranomaismääräyksiä tulisi hyvin suuresti tarkastella riskien näkökulmasta.