

Asia: VN/7202/2018

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

Ei lausuttavaa

Ei lausuttavaa - toteaminen

-

Lausuttavaa

### **Yleisiä huomioita esityksestä**

Huoltovarmuuskeskus (HVK) on tutustunut luonnokseen hallituksen esitykseksi eduskunnalle vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi. HVK ottaa tehtävänsä mukaisesti lausunnossaan kantaa huoltovarmuuteen ja varautumiseen liittyviin näkökohtiin. Huoltovarmuuden turvaamisesta annetun lain (1390/1992) 1 §:n mukaan huoltovarmuudella tarkoitetaan väestön toimeentulon, maan talouselämän ja maanpuolustuksen kannalta välttämättömien taloudellisten toimintojen ja niihin liittyvien teknisten järjestelmien turvaamista poikkeusoloissa ja niihin verrattavissa vakavissa häiriötilanteissa.

VAK-lain tarkoitus on ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Lain uudistuksella pyritään selkeyttämään lain rakennetta ja harmonisoimaan tie-, rautatie-, vesi- ja ilmakuljetuksia koskevaa sääntelyä. Tavoite on saada sääntely ottamaan paremmin huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat kansainväliset sopimukset ja EU:n lainsäädäntö, sekä tarkentaa sääntelyä valtuuksien osalta. Lisäksi todetaan tarve päivittää laki vastaamaan paremmin kuljetusalan toimintaympäristön muuttumista ja perustuslain asettamia vaatimuksia. Keskeiset muutokset nykylakiin koskevat mm. viranomaisten tehtävien ja toimivaltuuksien täsmentämistä, VAK-koulutusvaatimuksia, tilapäisen säilytyksen vaatimuksia ja reittirajoituksia. Usea nyt asetustasoinen sääntely muuttuisi lakitasoiseksi. HVK pitää lakiuudistuksen tavoitteita huoltovarmuusnäkökulmasta hyvinä.

**Soveltamisala**

Laki koskisi jatkossakin kuljetuksia, joissa lähetys, kuorma ja lasti voi siirtyä avaamatta kuljetusmuodosta toiseen. Kuljetukset irtolasti-, neste- ja kaasusäiliöaluksessa ja mm. tehdasalueen sisäiset vaarallisten aineiden siirrot pysyisivät sääntelyn ulkopuolella.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen omien erityismateriaalien kuljetukset rajattaisiin lain soveltamisalasta. Perusteluna on, ettei ao. kuljetuksia ole sisällytetty EU:n lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimusjärjestelmiin, eikä siviiliviranomaiselta voida edellyttää ao. erityismateriaaliin tai sen valvontaan liittyvää osaamista. Rajaus koskisi myös tällaisia Suomessa tapahtuvia kansainvälisiä kuljetuksia (harjoitukset tai muu sotilaallinen yhteistyö). Jatkossakin lakia sovellettaisiin kuitenkin niihin Puolustusvoimien vaarallisten aineiden ja muiden valtioiden sotilasmateriaalien kuljetuksiin, joita hoitavat Puolustusvoimien siviilisektorin kumppaniyritykset.

Puolustusvoimia varten on tarkoitus laatia oma VAK-sääntely, jossa otetaan huomioon Puolustusvoimien omalla kalustolla tapahtuvat poikkeavat kuljetukset. Laki ei koskisi muiden maiden sotilaskalustoa. Puolustusvoimien oma VAK-sääntely tukisi sotilaallista liikkuvuutta. HVK pitää tärkeänä, että vaarallisten aineiden kuljetusten sääntelykokonaisuus ottaa huomioon Puolustusvoimien kuljetusten erityispiirteet ja tarpeet.

## **Tilapäinen säilytys**

Lakiesitys sisältää useita ehdotuksia koskien mm. vaarallisten aineiden tilapäisen säilytyksen paikkoja, kuljetusyksiköiden käsittelyä ja valvontaa. Valmistelussa on pohdittu mahdollisen 72 tunnin aikarajan määrittämistä tilapäiselle säilytykselle, mutta lakiesityksessä aikarajaa säilytykselle ei ole määritetty. Ratkaisu on huoltovarmuuskulmasta hyvä. Tiukan aikarajan määrittäminen voisi heikentää VAK-kuljetusketjun sujuvuutta, tehokkuutta ja myös turvallisuutta (esim. tarpeettoman siirtelyn välttäminen ratapihoilla).

## **Turvauhat**

-

## **Reittirajoitusten uudistaminen tiekuljetuksissa**

Liikenne- ja viestintävirastolla olisi valtuus rajoittaa vaarallisten aineiden kuljetusta tietyllä alueella, tieosuudella sekä tie- tai rautatietunnelissa (reitti- tai tunnelirajoitus). Erityistä huomiota kiinnitettäisiin mahdollisuuksiin suorittaa kuljetus rajoituksista huolimatta, vaihtoehtoisin reitteihin ja niiden turvallisuuteen. Vaihtoehtoreitin tien rakenteelliset riskit kuljetukselle ja raskaalle kalustolle tulisi kartoittaa. Reittirajoitukset voisivat jatkossa olla toistaiseksi voimassa olevien ohella myös määräaikaisia ottaen huomioon mm. alueiden kehitys, muuttuvat kuljetustarpeet, liikennejärjestelyt ja –määrät.

HVK pitää tiestön kunnon ohella tärkeänä myös siltojen kunnon kartoitusta vaihtoehtoreiteillä. Reittirajoitusten määräaikaisuuden mahdollistaminen on perusteltua.

## **Osapuolten velvollisuudet**

Lakiesityksessä on kuvattu yksityiskohtaisesti kuljetusketjun eri osapuolten pätevyysvaatimuksia sekä niihin liittyviä työnantajan ja muiden osapuolten velvollisuuksia ja vastuita. Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa ajoneuvon kuljettajalla tulee olla vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttava ajolupa (ADR-ajolupa). Jatkossa ADR-ajolupaa vaadittaisiin myös ADR-kouluttajalta. Uuteen lakiin lisättäisiin myös vaatimukset ADR-koulutusta antavan tahon taloudellisista edellytyksistä ja siitä, että koulutuksesta vastaava johtaja tosiasiallisesti johtaa, valvoo ja kehittää koulutusta. Työnantajalla olisi yleinen velvollisuus huolehtia, että sen palveluksessa olevilla on asianmukainen koulutus tai pätevyys tehtäviinsä.

HVK pitää henkilöstön pätevyyttä koskevia vaatimuksia perusteltuina ottaen huomioon vaarallisten aineiden kuljetusten erityispiirteet.

## **Markkinavalvonta**

-

## **Valvonta**

-

## **Viranomaisten toimivalta**

Vastuuta vaarallisten aineiden viranomaisvalvonnasta esitetään keskitettäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle. Viraston valvontavelvoite laajenisi alus-, ilma- ja raidekuljetuksista enemmän koko kuljetusketjuun ja sen eri osa-alueisiin sekä uutena tiekuljetuksiin. Viraston vastuulla olisivat mm. kuljetusten osapuolten velvollisuudet ja vastuut, tilapäinen säilytys, koulutukset ja pätevyydet sekä turvatoimet. Viraston määräyksenantovaltuudet laajenisivat ja tarkentuisivat, ja virasto olisi toimivaltainen viranomainen myös lain soveltamisalan asioissa, joissa ei toimivaltaista viranomaista ole erikseen säädetty. Lisäksi virasto koordinoisi valvontaa, joka suoritetaan yhteistyössä eri valvontaviranomaisten kanssa (uusi VAK-yhteistyöryhmä). Poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos säilyisivät omalla tehtäväalueellaan eri kuljetusmuotojen valvontaviranomaisina, ml. tienvarsitarkastukset. VAK-kuljetuksiin liittyviä tehtäviä säilyisi myös mm. Säteilyturvakeskuksella, Tukesilla, Ruokavirastolla ja THL:lla.

Lakiesityksen perusteluissa on arvioitu Liikenne- ja viestintäviraston vastuiden lisääntyvän merkittävästi ja edellyttävän lisäresursseja. HVK pitää tärkeänä, että viraston resurssien riittävyys VAK-kuljetuksiin liittyen varmistetaan.

## **Sanktiointien uudistaminen**

-

## **Huomioita liitelaesta**

-

## **Esityksen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin**

-

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

-

## **Muita huomioita**

Valmiuslaki on muuttumassa lähivuosina. Olisi hyvä, että mahdollista siirtymää valmiuslain mukaisiin erityistoimivaltuuksiin joustavoitettaisiin. Tämä voi tarkoittaa esim. VAK-määräysten ryhmittelyä siten, että niihin viittaaminen poikkeusolojen näkökulmasta on helpompaa.

Kallioinen Päivi  
Huoltovarmuuskeskus - toimitusjohtaja Janne Känkänen,  
varautumispäällikkö Outi Nietola