

Yhteenveto lausuntopalautteesta sisältäen jatkoesityksiä: Vaarallisten aineiden kuljetuksen annetun lain kokonaisuudistus

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntopalvelu.fi –palvelussa lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi. Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana 2.6.2021 – 2.8.2021 välisenä aikana. Lausuntoja annettiin 54 kappaletta ja lisäksi 9 tahoja ilmoittivat, että heillä ei ole esityksestä lausuttavaa. Lausunnot ja lausunnoista laadittu yhteenveto ovat saatavilla internet-osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM065:00/2018>.

Lausunnon antoivat:

- Maa- ja metsätalousministeriö
- Oikeusministeriö
- Puolustusministeriö
- Sosiaali- ja terveysministeriö
- Sisäministeriö
- Työ- ja elinkeinoministeriö
- Ulkoministeriö
- Valtiovarainministeriö
- Ympäristöministeriö
- Ahvenanmaan maakunnan hallitus
- Huoltovarmuuskeskus
- Liikenne- ja viestintävirasto
- Maakuljetuspooli
- Poliisihallitus
- Suojelupoliisi
- Säteilyturvakeskus
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
- Väylävirasto
- Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Etelä-Suomen aluehallintovirasto
- Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto
- Syyttäjälaitos
- Kainuun pelastuslaitos
- Satakunnan pelastuslaitos
- Helsingin kaupungin Pelastuslaitos
- Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto
- Oikeusrekisterikeskus
- Tampereen kaupunki/Pirkanmaan pelastuslaitos
- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- Finanssia ry (edustaa lausunnossa suomalaisia vahinkovakuutusyhtiöitä)
- Geenitekniikan lautakunta
- HaminaKotka Satama Oy
- Helsingin Satama Oy
- INFRA ry

- Kasvinsuojeluteollisuus ry
- Neste Oyj
- Energiateollisuus ry
- Fortum Waste Solutions Oy
- Kemiateollisuus ry
- Koneyrittäjät ry 40
- Logistiikkayritysten Liitto ry
- Neot Oy
- Pirkanmaan Liikenneopisto Oy
- Posti Group Oyj
- Satamaoperaattorit ry
- Suomen Kuntaliitto ry
- Suomen Laivameklarit ry
- Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Satamaliitto ry
- Suomen Transitoliikenneyhdistys ry
- Suomen ympäristökeskus SYKE
- Teknisen Kaupan liitto ry (yhteislausunto Kaupan liitto ry kanssa)
- VR Yhtymä Oy.

Lisäksi Operail Finland Oy, Rautatiealan sääntelyelin, Suomen Palopäälystöliitto, Ruokavirasto, Helsingin hallinto-oikeus, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, Suomen Varustamot ry ja Ilmatieteen laitos sekä Lounais-Suomen koulutus kuntayhtymä ilmoittivat, ettei heillä ole esitysluonnoksesta lausuttavaa.

Yleistä

Yleisesti voidaan todeta, että lausunnonantajat pitivät vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain ja siihen liittyvän lainsäädännön uudistamista tärkeänä, ajankohtaisena ja tarpeellisena. Uudistuksen tavoitteita pidettiin tärkeinä vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuuden edistämisen kannalta. Uudistuksen katsottiin selkeyttävän osin nykyisiä tulkinnanvaraisia asiakokonaisuuksia.

Ahvenanmaan maakuntahallitus piti uudistusta hyvänä ja totesi käynnistävänsä oman vaarallisten aineiden kuljetusta koskevan blankettisääntelyn valmistelun.

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö oli jaoteltu 13 eri teemaan. Jaottelun tarkoituksena oli helpottaa lausunnon antamista ja annettujen lausuntojen käsittelyä. Lausunnonantajilla oli paljon näkemyksiä ja ehdotuksia lausunnolla olleen lainsäädännön ja käytänteiden kehittämiseksi. Eniten lausuttiin tilapäisestä säilytyksestä. Useat lausunnot käsittelivät myös puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljetuksen rajaamista vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain soveltamistalasta ja suppeata henkilöturvallisuusselvitystä sekä kuljettajan ja kuljetuksen suorittajan vastuita. Säännösluonnoksiin ja perusteluihin kohdistuneiden asiasisällöllisten esitysten ja huomioiden lisäksi lausuttiin myös lakitekniikasta.

Esityksen vaikutuksista

Lausuntojen mukaan ehdotettavilla muutoksilla olisi taloudellisia ja hallinnollisia vaikutuksia. Sisäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Oikeusrekisterikeskus, Säteilyturvakeskus ja Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja eräät pelastustoimen edustajat (Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto) lausuvat vaikutuksista niiden tehtävien ja toiminnan kannalta. Pääosin vaikutukset kohdistuisivat Liikenne- ja viestintävirastoon, mutta myös muihin valvontaviranomaisiin. Lisäksi Suomen Kuntaliitto ry lausui arvion kunnille tulevista kustannuksista.

Valtaosa lausunnonantajista lausui Liikenne- ja viestintäviraston lisäresurssitarpeesta sekä niiden merkityksestä uudistuksen tavoitteiden toteutumisen kannalta sekä vaikutuksista kuljetusten turvallisuuteen. Liikenne- ja viestintäviraston henkilöstö- ja taloudellisten resurssien vahvistamisen tärkeyttä korostettiin. Liikenne- ja viestintävirasto totesi, että uusien lakisäätteisten velvollisuuksien hoitaminen riittävällä tavalla on mahdotonta ilman asianmukaista lisäresursointia. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto lausui omasta lisäresurssitarpeesta. Työ- ja elinkeinoministeriö yhtyi Turvallisuus- ja kemikaaliviraston lausunnossa esitettyyn viranomaisvaikutuksiin sekä määrärahan tarkistamisen tarpeeseen.

Koneyrittäjät ry lausui, että jokaisen toimivaltaisen viranomaisen resurssit tulisi varmistaa edes nykyisen lain vaatimusten täyttämiseksi. Jos lakiesityksessä esitetyt lisätehtävät halutaan ottaa käyttöön niille pitää kohdistaa todellista lisätyömäärää vastaava lisärahoitus ja -henkilöstö.

Osassa lausunnoissa todettiin, että tilapäistä säilytystä koskevista lisävaatimuksista, kuten sisäisen pelastussuunnitelmasta, voi aiheutua hallinnollista takkaa ja kustannuksia yrityksille. Katsottiin myös, että tilapäiseen säilytykseen liittyvien uusien tehtävien vaikutus voi olla hyvinkin merkittävä pienille kuljetuksia suorittaville yrityksille hallinnollisen työn lisääntyessä. Pidettiin tärkeänä, että suunnitelma suhteutetaan tilapäisen säilytyksen laajuuteen.

Eri lainsäädäntöihin liittyvien suunnitelmien päivitystä erillisinä pidettiin haasteellisina. Erilliset päivitykset kasvattavat myös yritysten taloudellista taakkaa. Lausunnoissa nostettiin esiin mahdollisuus yhdistää eri suunnitelmia, ainakin joiltakin osin. Vaikusten osalta todettiin myös, että uudistus tarkoittaa myös koulutuksen ja opastuksen tarpeen lisääntymistä yrityksissä.

Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen vaarallisten aineiden kuljetusten rajaaminen lain soveltamisalasta

Lausunnonantajat pitivät soveltamisalaa pääosin selkeänä ja asianmukaisena. Osa lausunnonantajista kuitenkin katsoi, että esitettyyn soveltamisalaan liittyy myös ongelmia. Nämä liittyivät Puolustusvoimien kuljetusten erityispiirteisiin ja Puolustusvoimien rajaamistapaan esitysluonnoksen soveltamisalasta. Esityksen 1. lakiehdotuksen 2 §:n mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia ei sovellettaisi

muun muassa Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen suorittamaan vaarallisten aineiden kuljetukseen. Sitä ei myöskään sovellettaisi kansainvälisiin sotilaallisiin harjoituksiin tai muuhun sotilaalliseen yhteistyöhön liittyvään vieraan valtion tai kansainvälisen järjestön kuljetusvälineellä suoritettavaan vaarallisten aineiden kuljetukseen. Lain soveltamisalaan jäisi edelleen sellainen sotilas- ja turvallisuusviranomaisten toimintoja palveleva vaarallisten aineiden kuljetus, jonka toteuttaja on siviilitoimija ja jota valvoo siviiliviranomainen.

Neot Oy lausui näiltä osin, että siviilisektorin kumppanuusyritysten ammattitaito ja mahdollisuus toimia vaarallisten aineiden kuljetuksissa palveluntuottajana pitää mahdollistaa eritysluottamuksellisiin projekteihin, mikäli lainsäädännön noudattaminen aiheuttaa rajoituksia siten kuin soveltamisala on kirjoitettu hallituksen esitysluonnokseen. Huoltovarmuuskeskus piti tärkeänä, että vaarallisten aineiden kuljetusten sääntelykokonaisuus ottaa huomioon Puolustusvoimien kuljetusten erityispiirteet ja tarpeet. Logistiikkayritysten Liitto ry huomautti, että lain soveltamisalan osalta tarvitaan täsmennystä Puolustusvoimien osalta. Koneyrittäjät ry katsoi, että rajanvedon tulee olla selvä valvoville viranomaisille sekä kuljetuksia suorittaville pienille yrityksille, jotta nämä voivat suorittaa Puolustusvoimia ja Rajavartiolaitosta palvelevia vaarallisten aineiden kuljetuksia johdonmukaisesti sekä heidän tarpeitaan palvelevalla tavalla noudattaen heitä koskevia määräyksiä.

Sisäministeriö totesi, että normaalioloissa Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen omat kuljetusresurssit ovat melko rajalliset. Oman kuljetuskapasiteetin lisääminen oman henkilöstön määrän lisäämisellä kestää aikansa. Poikkeusoloissa tai normaaliolojen häiriötilanteissa voi esiintyä sotilaallista valmiutta kohotettaessa tarve saada siirrettyä suuria määriä vaarallisia aineita nopeasti paikasta toiseen. Tällöin yksityisten toimijoiden hyödyntäminen Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen kuljetusten suorittamiseksi voi olla välttämätöntä. Sisäministeriön näkemyksen mukaan näissä olosuhteissa esitysluonnoksen lainsäädäntö tulisi sovellettavaksi, eikä 1. lakiehdotuksen poikkeussäännös soveltuisi kuljettamiseen, ellei kuljetus liittyisi pelastus-, poliisi-, rajavalvonta- tai tullitoimintaan. Sisäministeriö esitti siksi harkittavaksi, että poikkeussäännökseen lisättäisiin sotilaalliseen maanpuolustukseen liittyvä toiminta.

Maankuljetuspooli esitti 1. lakiehdotuksen 2 §:n säännöskohtaisen perustelun muuttamista siten, että poistettaisiin viittaus puolustusvoimien palveluksessa olevaan kuljettajaan. Maankuljetuspooli ehdotti myös pykälän muuttamista VAK-direktiivin mukaiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto piti tärkeänä, että lain soveltamisala on selkeä viraston kannalta. Se nosti esille sen, että sotilaallisen erityismateriaalin ja sotilaallisten kuljetusten vuoksi ei ole perusteltua, että siviiliviranomainen valvoo ja hallinnoi Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen suorittamia kuljetuksia, koska kuljetuksiin liittyy myös esimerkiksi niiden suorituskykyyn liittyvää salaista tietoa.

Puolustusministeriö lausui, että Puolustusvoimat tarvitsee myös siviilitoimijoiden kuljetustukea vaarallisten aineiden kuljettamiseen lakisääteisten tehtäviensä täyttämiseksi jo normaaliolojen häiriötilanteissa

sekä ennalta arvaamattomissa tilanteissa. Soveltamisalan rajauksen perusteluissa oleva kuljettajaan kohdistuva rajaus ja edellä mainittuihin tilanteisiin liittyvän poikkeuspykälän, tai eri pykäliin kohdistuvien poikkeuksien puuttuminen, eivät mahdollista Puolustusvoimien tarvitsemaa tukea siviilitoimijoilta niiltä osin, kun tarvittava tuki ei kaikilta osin täytä esitetyn VAK-lain asettamia vaatimuksia. Puolustusministeriön mukaan tämä ratkaistaan puolustusministeriössä parhaillaan valmistelussa olevalla erityislainsäädännöllä. Esitysluonnoksen mukaisella siirtymäsäännöksellä on tarkoitus mahdollistaa Puolustusvoimien vaarallisten aineiden häiriötön kuljettaminen niin kauan, että Puolustusvoimien vaarallisten aineiden kuljettamista koskeva lainsäädäntö on saatu voimaan. Lisäksi voimassaolevan VAK-lain nojalla annetut puolustusministeriön asetukset ja yksittäistapauksista annetut puolustusministeriön päätökset sekä pääesikunnan määräykset jäisivät voimaan vuoden 2023 loppuun saakka.

Maa- ja metsätaloudessa tapahtuvan toiminnan jääminen soveltamisalan ulkopuolelle

Kasvinsuojeluteollisuus ry mainitsi, että ehdotus ottaa huomioon maa- ja metsätalouden erityistarpeet. Koneyrittäjät ry:n mukaan maa- ja metsätaloudessa tapahtuva vaarallisten aineiden kuljetus voitaisiin rajata lain soveltamisalan ulkopuolelle enintään 60 kilometriä tunnissa kulkevilta traktoreilta. Lisäksi he arvioivat, että maa- ja metsätaloudessa tapahtuvat vaarallisten aineiden kuljetukset ovat niin pienimuotoisia ja alueellisesti tapahtuvia, että niillä ei ole todellista markkinavaikutusta kuorma-autoliikenteeseen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry lausui, että esitysluonnoksen 2 §:n 1 momentin 4 kohdassa rajaus koskien maa- ja metsätaloutta ilmaistiin selvästi laveammin kuin perusteluissa. Lausunnonantaja edellytti, että myös pykälässä soveltamisalan ulkopuolelle jää vain maa- ja metsätaloudessa tapahtuva toiminta. Traktorilla muussa tarkoituksessa suoritettavien vaarallisten aineiden kuljetusten tulee kuulua lain soveltamisalaan, kun ne kilpailevat samoilla markkinoilla kuorma-autoliikenteen kanssa ja varsinkin kun yleisellä tiellä suoritettavissa kuljetuksissa riskit ovat samat.

Sataman ja satama-alueen tarkempi määrittelyminen

Suomen Transitoliikenneyhdistys ry katsoi, että satamaa ja satama-aluetta koskevat käsitteet pitäisi määrittellä tarkemmin, jolloin myös satamanpitäjän ja sen tehtävien määrittely selkeytyisi. Myös HaminaKotka Satama Oy katsoi, että käsitteet ”satama” ja ”satama-alue” pitää määrittellä selkeästi ja tarkkarajaisesti, jolloin myös satamanpitäjän määrittely selkeytyisi.

EU:n geenitekniikkasäädösten ja vaarallisten aineiden kuljetussäädösten yhteensovittaminen

Geenitekniikan lautakunta toi esiin soveltamisalaan liittyviä ongelmia, jotka liittyvät EU:n geenitekniikkasäädösten ja vaarallisten aineiden kuljetussäädösten yhteensovittamiseen. Ongelmat koskevat vaarallisia muuntogeenisiä organismeja (GMO) koskevien säädösten soveltamisalaa ja aineiden luokituksen selkeyttämistä erityisesti siltä osin, mikä GMO

kuuluu vaarallisten aineiden luokkaan 9. Nykyisin luokitus on GMO:n lähettäjän vastuulla, eikä säädöksissä ole riittäviä luokituskriteerejä tartuntavaarallisia muuntogeeniset mikro-organismeja (GMM) lukuun ottamatta. Tämän vuoksi lähettäjillä, kuljetusyrityksillä ja viranomaisilla on erilaisia tulkintoja GMO:n kuljettamiseen liittyvistä määräyksistä.

Tilapäinen säilytys

Useissa lausunnoissa todettiin, että 1. lakiehdotuksen tilapäiseen säilytykseen liittyvät säännökset, mukaan lukien käsitteiden, tulisi olla mahdollisimman yksiselitteisiä. Monissa lausunnoissa todettiin, että tilapäistä säilytystä koskevia vaatimuksia on selkeytetty, myös rajapinnassa olevaan kemikaaliturvallisuuksilainsäädännön mukaiseen varastointiin nähden. Esiitettyjen ratkaisujen katsottiin myös vähentävän tulkinnallisia asioita ja edelleen riskitekijöitä. Toisaalta tilapäistä säilytystä koskeviin säännösluonnoksiin saatiin selkeytys- ja täydennysehdotuksia.

Esiitettyjä ehdotuksia pidettiin pääosin tai kokonaan hyvinä, myös kannatettavana tai hyödyllisinä. Niiden katsottiin muun muassa edistävän turvallisuuden kehittämistä ja mahdollistavan sujuvan logistiikan.

Osassa pelastustoimeen liittyvissä lausunnossa todettiin, että pelastustoimen edellytykset tulee olla huomioituna tilapäisen säilytyksen paikalla niin, että pelastustoiminta on mahdollisimman sujuvaa. Helsingin pelastuslaitoksen korosti, että selkeä tiedonsaanti onnettomuustilanteessa parantaa pelastushenkilöstön työturvallisuutta vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvien onnettomuuksien osalta.

Suomen Kuntaliitto ry lausui, että vaarallisten aineiden tilapäistä säilytystä koskevan tiedonkulun paranemisella voidaan arvioida olevan merkittäviä myönteisiä vaikutuksia pelastustoimen riskianalyyysien tarkkuuteen ja siten varautumiseen ja valmiuteen. Useat tahot, kuten suomalaisia vahinkovakuutusyhtiöitä edustava Finanssiala ry, kannattivat tilapäisen säilytykseen ehdotettavia muutoksia.

Kuljetusolosuhteista ja liikenteestä johtuvan matkan väliaikaisen keskeytyksen ja pysähdyksen erottaminen tilapäisestä säilyttämisestä katsottiin tärkeäksi. Energiateollisuus ry katsoi, että kuljetustapahtumaan liittyvien väliaikaisten keskeytysten ja tilapäisen säilytyksen välistä rajavetoa ole kuvattu riittävän selkeästi. Olisi tärkeää, että perustellut kuljetusten keskeytykset olisivat sallittuja siten, että tilannetta ei tulkita tilapäiseksi säilytykseksi sitä koskevina velvollisuuksineen. Kemian-teollisuus ry ja Fortum Waste Solutions Oy ehdottivat täsmennystä, ettei tilapäistä säilyttämistä ole varsinaiseen kuljetukseen liittyvät väliaikaiset keskeytykset, lepoajat tai pysähdykset, joiden aikana kuljetusväline on edelleen kuljettajan vastuulla. Kainuun pelastuslaitos lausui, että säilytysaikojen määrittäminen on käytännössä vaikeaa valvonnan kannalta. Pelastuslaitoksen mielestä tärkeintä on ottaa huomioon säännöllisen tilapäisen säilytyksen paikat, jotka ovat pelastuslaitoksen näkemyksen mukaan tällä hetkellä osittain velvoitteiden ulkopuolella.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry arvioi 1. lakiehdotuksen 29 §:n osalta sitä, ovatko ajo- ja lepoaikasetuksen mukainen tauko, vuorokausi-

tai viikkolepo pitäminen matkapaikkakunnalla kiinteä osa kuljetusta vai tilapäistä säilytystä. Vastaava asiaa pohtivat Neot Oy ja Pirkanmaan Liikenneopisto Oy lausunnossaan.

Tilapäisen säilytyksen paikan määrittelemistä pidettiin edelleen tärkeänä. Suomen Transitoliikenneyhdistys ry lausui tilapäisen säilytyksen ja sen määrittelyn tarkentamisesta. Tilapäisen säilytyksen paikan määrittelyssä liittyvissä lausunnoissa huomautettiin, ettei se voisi olla esimerkiksi määrittelemätön osa rataverkkoa tai rekkojen pysäköintialuetta. Helsingin kaupungin pelastuslaitos piti tärkeänä aikamäärien ja valvovien viranomaisten tarkkaa määrittelyä. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto katsoi, että 1. lakiehdotuksen 30 §:ssä tulisi määritellä erityisesti tilapäiset säilytyksen liittyvät paikat. Rajanvetoa tai konkreettisia esimerkkejä toivottiin pysäköintialueista, rekkaparkeista ja muista vastaavista kohteista. Näiden paikkojen hahmottaminen ja hallinnointi on haastavaa suhteessa selkeisiin kohdekokonaisuuksiin, kuten jakeluterminaaleihin. Lisäksi 30 §:ssä tulisi huomioida lakiehdotuksen kirjausien lisäksi pelastustoiminnan toimintaedellytysten varmistaminen.

Kainuun pelastuslaitoksen mukaan myös kunnalla tulisi olla mahdollisuus hakea säilytysrajoitus tilapäiselle säilytykselle. Pelastuslaitosten kumppanuusverkostoa kiinnosti, mitä 1. lakiehdotuksen 32 §:n (Varautuminen onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa) perusteella voidaan vaatia ja mikä viranomainen näiltä osin voi vaatia. Helsingin pelastuslaitos lausui, että omatoiminen varautuminen riskienarviointiin perustuen voi vaikuttaa positiivisesti onnettomuuden vaikutusten rajoittamiseen vaarallisten aineiden kuljetuksessa ja tilapäisessä säilytyksessä.

Väylävirasto painotti lausunnossaan, että rataverkon haltijan tulisi jatkossakin voida osoittaa tilapäisen säilytyksen paikat. Virasto lausui myös uusien tilapäisen säilytykseen paikkojen kustannuksista.

Tilapäinen säilytys pohjavesialueilla

Etelä-Suomen aluehallintovirasto lausui, että pelastustoiminnan ja jälkiraivauksen näkökulmasta pohjavesialue on erittäin haastava toimintakenttä ja tämän vuoksi tilapäistä säilytystä ei tulisi pohjavesialueilla sallia kuin äärimmäisissä poikkeustapauksissa. Aluehallintovirasto katsoi, että pohjavesialueella tapahtuva säilytys edellyttää erityistä huolellisuutta ja muita varautumiskeinoja.

Myös Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Helsingin pelastuslaitos ja ympäristöministeriö muistuttivat pohjavesialueiden suojelun tärkeydestä. Ympäristöministeriön lausui, että tilapäisen säilytyksen paikkaa ei lähtökohtaisesti tule lainkaan sijoittaa tärkeille tai muille vedenhankintaan soveltuville pohjavesialueille. Ministeriö piti tärkeänä, että vaarallisten aineiden tilapäinen säilytys keskitetään paikoille, joissa onnettomuusriskit ja näin ollen ympäristövahingot ja ympäristön pilaantuminen pystytään estämään huolellisen suunnittelun, valmistelun, varautumisen ja valvonnan kautta.

Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen näkemyksen mukaan tärkeillä tai muilla vedenhankintaan soveltuvilla pohjavesialueilla ei tulisi sallia kahden kuljetusyksikön pinoamista päällekkäin vuotojenhallinnan turvaamiseksi. Myös ympäristöministeriö lausui, että tätä ei pitäisi sallia, jos tilapäinen säilytys tapahtuu pohjavesialueella.

Liikenne- ja viestintävirasto piti ehdotusta näiden aineiden pinoamismahdollisuudesta hyvänä käytännön tarpeen kannalta eikä näe siinä huomattavia turvallisuusriskejä.

Sisäinen pelastussuunnitelma

Myös uudesta velvollisuudesta laatia sisäinen pelastussuunnitelma tilapäisen säilytyksen paikalle lausuttiin paljon. Useat lausunnonantajat pitivät pääsääntöisesti hyvänä asiana sitä, että kaikilta tilapäisen säilytyksen paikoilta edellytettäisiin sisäinen pelastussuunnitelma sekä tilapäisen säilytyksen vastuhenkilö.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto ei kuitenkaan pitänyt pelastussuunnitelmaa tilapäisen säilytyksen turvallisuutta merkittävästi parantavana uudistuksena. Pelastussuunnitelmalla ei voitaisi esimerkiksi suoraan vaikuttaa esimerkiksi konkreettisiin turvallisuusratkaisuihin.

Sisäministeriön mukaan sisäisen pelastussuunnitelmaa laajentaminen kaikkiin liikennemuotoihin oli kannatettava lisäys turvallisuuden kannalta. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry piti sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvoitetta hyvänä. Liiton näkemyksen mukaan vaadittava pelastussuunnitelma sisältöineen olisi merkittävä muutos nykytilanteeseen. Mikäli yrityksellä ei ole aiemmin ollut pelastussuunnitelmaa tai suunnitelma ei ole jo aikaisemmin ollut kattava muuhun lainsäädäntöön perustuvana, niin velvoite aiheuttaa yrityksille kustannuksia. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry toivoi tästä viranomaisilta viestintää yrityksille. Teknisen Kaupan Liitto ry:n ja Kaupan liitto ry:n yhteislausunnossa ehdotettiin, että pelastussuunnitelmaa koskevaan pykätekstiin lisättäisiin se, mitä perusteluissa todetaan tämän velvoitteen integroimisen mahdollisuudesta kohteessa olevaan muuhun turvallisuus- tai valmiussuunnitelmaan, eikä erillistä sisäistä pelastussuunnitelmaa tilapäisen säilytyksen suhteen tällaisissa tapauksissa vaadittaisi. Suomen Satamaliitto ry katsoi, että vaatimus pakollisesta sisäisestä pelastussuunnitelmasta tarvitsisi vielä konkreettisempaa kuvausta muutoksista nykytilaan. Myös siirtymä 'perustasolta' suuronnettomuusriskien tasolle vaatisi lausunnonantajan mukaan seikkaperäisempää avaamista.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto lausui, että sisäisen pelastussuunnitelman laajentaminen kaikille VAK-käsittelyä sisältäville ratapihoille ja tilapäisen säilytyksen paikalle parantaisi VAK-turvallisuutta koko rataverkolla. Pelastussuunnitelman katsottiin myös edesauttavan tilapäisen säilytyksen suunnittelua ja asian tiedostamista. Satakunnan pelastuslaitos totesi, kun pelastussuunnitelma tehdään, saa pelastuslaitos tiedon siitä, missä vaarallisia aineita tilapäisesti säilytetään maakunnan alueella.

Sisäministeriö lausui, että lausunnon antaminen sisäisistä pelastussuunnitelmista sekä päivitysten vastaanotto lisää pelastuslaitosten työmäärää, eikä se ole välttämättä vaikutuksiltaan vähäinen. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto toteaa, että kaikkien kuljetusmuotoja koskevien pelastussuunnitelmien arviointi ja käsittely tulisi vaatia pelastusalaalta merkittävää työpanosta.

Suomen Satamaliitto ry:n mukaan sisäisen pelastussuunnitelman mukainen yhteistyövaatimus niin suunnittelussa kuin harjoittelussa tekisi näkyväksi ja vahvistaisi satamissa jo olemassa olevat käytännöt yhteistyön ja harjoittelun edelleen kehittämiseksi. Liiton mielestä tuki hyvien käytäntöjen ja mallien kehittämiseksi lain toimeenpanossa olisi kannatettavaa.

Monet kommentit liittyivät vastuuhenkilön määrittämiseen ja pätevyYTEEN. Neot Oy nosti esille kysymyksen siitä, mitä tarkoitetaan vastuuhenkilöillä tilapäisessä säilytyksessä, erityisesti mitä häneltä vaaditaan (palomiespätevyys, ensiapupätevyys). Lisäksi Väylävirasto toivoi tarkempaa käsittelyä vastuuhenkilön roolista, kuten sitä, onko vastuuhenkilö esimerkiksi paikkakohtainen sekä millainen pätevyys vastuuhenkilöllä tulee olla.

Sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevien velvoitteiden täytäntöönpano ja lailla säätäminen

Työ- ja elinkeinoministeriö piti tärkeänä, että sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevien velvoitteiden täytäntöönpanoa seurataan uuden lainsäädännön voimaantulon jälkeen. Ministeriö myös huomautti, että keskeiset sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevat perussäännökset tulee kaikilta osin olla laissa perustuslain edellyttämällä tavalla. Muun muassa talouden toimijan velvollisuus toimittaa sisäinen pelastussuunnitelma pelastusviranomaiselle ennen toiminnan aloittamista tulisi säätää lakitasolla.

Sisäisen pelastussuunnitelman sisältö

Posti Oy katsoi, että ehdotettu vaatimus sisäisestä pelastussuunnitelmasta jättää epäselväksi muun muassa sen, miten ilmoitettaisiin aineet, määrät ja niiden sijainnit tilanteissa, joissa ne vaihtelevat tunnista, vuorokauden ajasta ja vuorokaudesta toiseen. Myös Logistiikkayritysten Liitto ry korosti vaarallisten aineiden määrien huomioimisen lisäksi terminaalien erilaisia kokoja. Neot Oy nosti esille huolen pelastuslaitoksien resurssien riittävydestä käsitellä, harjoitella ja varmistaa alueen sisäiset pelastussuunnitelman toimintamallit. Koneyrittäjät ry korostivat, että pelastussuunnitelmien laajuus pitää suhteuttaa tilapäisen säilytyksen laajuuteen (määrällisesti ja ajallisesti). Myös Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry sekä Koneyrittäjät ry lausivat, että suunnitelman laajuus tulisi suhteuttaa. Neste Oyj ehdotti sen tarkastelemista, onko pelastussuunnitelma yksinään riittävä vai tulisiko miettiä myös riskinarviointia tai muita turvallisuutta edistäviä vaatimuksia.

Väylävirasto esitti myös riskinarviointiprosessin ja riskinarviointimenetelmien tarkentamista. Neste Oyj ehdotti sen tarkastelemista, onko

pelastussuunnitelma yksinään riittävä vai tulisiko miettiä myös riskien arviointia tai muita turvallisuutta edistäviä vaatimuksia.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto totesi lausunnossaan, että jos tilapäisen säilytyksen paikkaan tehdään merkittäviä muutoksia, esimerkiksi kemikaalien määrissä tai sijoittelussa, valvontaviranomaisella ei ole ennakkovaikuttamismahdollisuutta päivitettyyn pelastussuunnitelmaan. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto lausui myös, että ehdotus ei määrittele pelastussuunnitelmiin tarvittavien muutosten jälkivalvonnasta.

Lausunnon antaminen sisäisestä pelastussuunnitelmasta

Kuntaliitto ehdotti, että Liikenne- ja viestintävirasto pyytäisi lausunnon myös kunnalta tilapäisen säilytykseen liittyvästä sisäisestä pelastussuunnitelmasta. Kunnan tehtävänä on kaavoitus ja sen myötä terveellisen, turvallisen ja viihtyisän elinympäristön edistäminen kuten myös liikenteen järjestäminen ja palvelujen saatavuuden mahdollistaminen. Sisäministeriö esitti, että sisäinen pelastussuunnitelma toimitettaisiin myös pelastusviranomaiselle.

Suomen Satamaliitto ry esitti muutosta 1. lakiehdotuksen 167 §:n 6 momentin siirtymäsäännökseen siten, että uusien sisäisten pelastussuunnitelmien laatimiseen liittyvä siirtymäaika olisi 18 kuukautta esitetyn vuoden sijasta. Liiton mukaan esitetty velvoite edellyttää sataman suunnitelmien ja alueen yritysten kanssa tehtävän yhteistyön arviointia ja mahdollista uudelleenjärjestelyä. Pidennys antaisi riittävästi aikaa ja mahdollisuuden tarvittaessa täydentää henkilöstön koulutusta asiassa. Myös Teknisen Kaupan Liitto ry ja Kaupan liitto ry ehdottivat pidentämistä.

Tilapäisen säilytystä koskevan sääntelyn yleinen kehittäminen

Työ- ja elinkeinoministeriön korosti yleisesti, että tilapäisen säilytyksen paikat ovat paikkoja, joissa toistuvasti samassa paikassa säilytetään vaarallisia kemikaaleja. Aiheutuvan vaaran suhteen tilapäisen säilytyksen paikat ovat siten verrattavissa kemikaalivarastoihin. Tämän vuoksi olisi tärkeää, että kemikaalien varastointiin ja tilapäiseen säilyttämiseen liittyvän lainsäädännön valvonta, säännökset ja ohjeistukset olisivat näissä toiminnoissa mahdollisimman saman tasoiseen turvallisuustasoon tähtääviä. Kuljetustapahtuma tulisi saada rajatuksi vaarallisten aineiden kuljetusta koskevassa sääntelyssä ajallisesti ja reitiltään mahdollisimman lyhyeksi ja turvalliseksi siten, että kuljetus tehdään mahdollisimman keskeytyksettä ja vain laissa säädetyin edellytyksin. Tämän tulisi olla sääntelyssä selkeästi asetettu tavoite ja pääperiaate. Mahdollisiin soveltamisalaa koskevat rajanvetotilanteet (tilapäistä säilytystä vai varastointia) edellyttävät tehokasta ja toimivaa viranomaisvalvontaa sekä lupa- ja valvontaviranomaisten tiivistä yhteistyötä.

Turvallisuusneuvonantajan nimeäminen

Ehdotetusta turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä ja tiedon hallinnasta lausuttiin paljon. Pirkanmaan Liikenneopisto Oy katsoi, että turvallisuusneuvonantajien nimen ilmoittamisvaatimus on hyvä uudistus.

Muun muassa Suomen ympäristökeskus, Etelä-Suomen aluehallintovirasto, sisäministeriö ja Poliisihallitus pitävät tätä positiivisena uudistuksena.

Monissa pelastustoimeen lausunnoissa katsottiin turvallisuusneuvonantajien nimeämisvelvollisuus ja rekisteri olisi pelastustoimen näkökulmasta positiivinen lisäys, esimerkiksi onnettomuustilanteita ajatellen. Eräissä pelastustoimen liittyvissä lausunnoissa nousi esiin se seikka, olisiko turvallisuusneuvonantaja tavoitteivissa ympäri vuorokauden. Muutamissa lausunnoissa todettiin, ettei turvallisuusneuvonantajan työ ole päivystysluonteista.

Kemianteollisuus ry esitti, että ehdotettua turvallisuusneuvonantajan ilmoittamisvelvollisuutta ja turvallisuusneuvonantajarekisteriä tarkasteltaisiin vielä uudelleen. Viranomaisilla on nykymenttelyllä tieto turvallisuusneuvonantajan kokeen läpäisseistä henkilöistä ja yrityksistä, joille nämä toimivat turvallisuusneuvonantajana. Kemianteollisuus ry:n mielestä tulisi olla erittäin vahvat perustelut, mikäli samoista ihmisistä perustetaan uusi henkilörekisteri. Teknisen Kaupan Liitto ry yhteislausunnossaan Kaupan liitto ry:n kanssa huomauttavat, että neuvonantajan nimeämisvelvollisuuden laajentamisen sijaan turvallisuuden edistämisen kannalta tehokkaampi ratkaisu voisi olla panostaminen ohjeistamiseen ja yritysten neuvontaan.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy piti turvallisuusneuvonantajien nimen ilmoittamisvaatimusta hyvänä uudistuksena ja ehdotti Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi avointa listausta henkilöistä yrityskohtaisesti, tai siten, että pelastustoimi pääsisi järjestelmästä näkemään yrityksen turvallisuusneuvonantajan yhteystiedot. Fortum Waste Solutions Oy lausui, että keskitetty rekisteri helpottaisi kuljetusten tilaajan toimintaa arvioitaessa kuljetuksen suorittajan toiminnan laatua ja kyvykkyyttä. Lisäksi lausunnossa todettiin, että vaikka turvallisuusneuvonantajan rooli onkin vaatimustenmukaisen toiminnan varmistamisen kannalta kriittinen, on turvallisuusneuvonantajan nimeäminen vain yksi osa kuljetusturvallisuuden ja turvallisuuskulttuurin kehittämistä.

Teknisen Kaupan Liitto ry ja Kaupan liitto ry:n katsoivat, jos rekisterin perustettaisiin, sen tulisi palvella viranomaisten lisäksi myös yrityksiä antamalla toimijoille pääsy rekisteriin mahdollisimman helpolla tavalla. Posti Oyj kannatti nimettyjen turvallisuusneuvonantajien ilmoittamista Liikenne- ja viestintävirastolle ja tietokannan ylläpitoa, jos sen täydellinen sisältö jää vain viranomaiskäyttöön. Julkista tietoa voisi olla tieto siitä, onko toiminnanharjoittajalla nimetty turvallisuusneuvonantaja vai ei. Logistiikkayritysten Liitto ry lausui, jos rekisteristä tulee osin julkinen, ei sen tulisi sisältää henkilöiden nimiä.

Liikenne- ja viestintävirasto ei kannattanut esitetyssä laajuudessa olevaa turvallisuusneuvonantajarekisteriä ja piti esityksen mukaista laajaa rekisteriä liian kalliina. Viranomaisella oleva tieto turvallisuusneuvonantajan nimenneistä yrityksistä on valvonnan kannalta kuitenkin kannatettava. Siten virasto kannatti esityksen päämäärää, mutta ei esitettyä laajaa rekisteriä koskevaa toteutustapaa. Mikäli turvallisuusneuvonantajan ilmoitusrekisterin toteutus ja ylläpito jäävät säädöksiin esitetyn kaltaisena

rekisterinä, viraston tulisi itse saada päättää sen toteutustavasta, kehittämisestä ja ylläpidosta. Liikenne- ja viestintävirasto esitti harkittavaksi vaihtoehtoa, jossa voitaisiin toteuttaa esitettyä rekisteriä kevyempi ratkaisu. Ratkaisuksi ehdotti esimerkiksi ilman henkilöietoja toteutettava mallia, jossa laissa määritellyn nimeämisvelvollisen olisi ilmoitettava viranomaiselle, että on nimennyt itselleen suostumuksensa tehtävään antaneen pätevän turvallisuusneuvonantajan, mutta ilmoituksessa ei yksilöitäisi kyseistä henkilöä.

Turvallisuusneuvonantajan tehtävät

Turvallisuusneuvonantajan roolin tulisi Energiateollisuus ry:n näkemyksen mukaan selkeästi olla neuvonantajan rooli, joka ei sisällä mitään päivystysluonteisia operatiivisia vastuita normaalitoimintaan tai poikkeustilanteisiin eikä myöskään tavanomaisia työntekijän tai konsulttipalvelun vastuun ylittäviä vastuita. Tästä näkökulmasta Energiateollisuus ry näki ongelmallisena 1. lakiehdotuksen 93 §:n 1 momentin 2 kohdan, jossa neuvonantajan tehtäväksi on säädetty ”seurata ja ohjata vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvää toimintaa”. Tämä tehtävä tulisi kirjoittaa muotoon, joka kuvaa tehtävän todellista luonnetta eli riittävää perehtymistä vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvään toimintaan, jonka pohjalta neuvonantaja voi toteuttaa kyseisen säännöksen 1 kohdan mukaisen neuvonantovelvollisuuden sekä 3 kohdan mukaisen edistämismvelvollisuuden.

Turvauhkiin varautuminen

Turvauhkaan varautumiseen liittyviä säännösehdotuksia pidettiin pääosin tärkeinä ja kannatettavina. Turvauhkiin varautumisen tiedostettiin olevan osa vaarallisten aineiden kuljetusten kokonaisturvallisuutta. Eniten lausuttiin henkilöturvallisuuspalveluksesta. Esitysluonnoksen mukaan työnantajalla olisi mahdollisuus tarvittaessa teettää suppea henkilöturvallisuuspalvelus. Kemianteollisuus ry lausui, että turvauhkiin varautumisen tilapäisen säilytyksen paikoilla tulee olla riskiperusteista. Tarkempia määräyksiä annettaessa on menettelyt syytä linjata kemikaaliturvallisuuslainsäädännön kanssa. Olisi myös syytä harkita, tulisiko turvauhkiin varautumista tilapäisen säilytyksen paikoissa tarkastella samanaikaisesti sisäiseen pelastussuunnitelman kanssa. Myös Fortum Waste Solutions Oy katsoi myös, että turvauhkiin varautuminen tilapäisen säilytyksen paikoilla tulisi olla riskiperusteista ja varautumisen tulisi olla linjassa tilapäisen säilytyksen paikan pelastussuunnitelman kanssa.

Liikenne- ja viestintävirasto piti turvatoimien (security) sisällyttämistä lakiin turvallisuutta edistävien säännösten (safety) rinnalla kannatettavana siten, että kansainvälisissä sopimuksissa edellytetyt vaatimukset on asianmukaisesti säädetty kansallisella tasolla.

Suppea henkilöturvallisuuspalvelus

Muun muassa Suomen Satamaliitto ry, Kemianteollisuus ry, Teknisen Kaupan Liitto ry yhdessä Kaupan liitto ry:n kanssa, Suomen ympäristökeskus, Neste Oyj ja Fortum Waste Solutions Oy sekä Geeniteknikan lautakunta pitivät muutosehdotusta tärkeänä tai puolsivat

mahdollisuutta tehdä suppea henkilöturvallisuusselvitys vaarallisten aineiden kuljetuksen parissa työskenteleville henkilöille. Myös Neot Oy piti muutosta erittäin hyvä kehityskohteenä alalle. Neot Oy totesi suppean henkilöturvallisuusselvityksen olevan tärkeä kehityskohde. Oikeusministeriön piti suppeaa turvallisuusselvitystä asianmukaisena ratkaisuna.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy kysyi lausunnossaan, haittaako tai estääkö turvallisuusselvitysten tekeminen elinkeinonharjoittamista, jos Suojelupoliisin resurssit eivät riitä selvitysten tekemiseen. Logistiikkayritysten Liitto ry ei myöskään kannattanut ehdotusta. Liitto katsoi, että mahdolliset lakimääräiset vaatimukset vaarallisten aineiden kuljetusten parissa työskentelevien henkilöiden suppeastakin henkilöturvallisuusselvityksestä nostaisivat yritysten kustannuksia sekä vaikeuttaisivat henkilöiden rekrytointia että työllistämistä. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry ei myöskään kannata turvallisuusselvityslain 21 §:n muuttamista kustannuksien vuoksi.

Posti Oy huomautti, että henkilötarkastuksen käyttämisen laajuus tulisi harkita tarkasti, samoin sitä, kenellä on oikeus vaatia selvityksen tekemistä kuljetusyrityksen henkilöstölle. Kun oikeutta suppeaan henkilöturvallisuusselvitykseen laajennetaan, se saattaa parantaa turvallisuutta, mutta samanaikaisesti menettely lisäisi toiminnanharjoittajilta ja viranomaisilta vaadittuja henkilöresursseja ja sitä kautta lisäisi toimijoiden kustannuksia.

Sisäministeriö lausui, että turvallisuusselvityslain muuttaminen on perusteltua. Ministeriö esitti, että perusmuotoinen henkilöturvallisuusselvitys olisi mahdollinen vaarallisimpien aineiden kuljetustehtävissä työskentelevien osalta. Näin pystyttäisiin tehokkaammin ennalta estämään vaarallisimpien aineiden kuljetuksiin kohdistuvia uhkia.

Suojelupoliisin näkemyksen mukaan perusmuotoisella turvallisuusselvityksellä pystytään suppeaa turvallisuusselvitystä tehokkaammin ennakolta ehkäisemään esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksiin mahdollisesti kohdistuvaa terrorismin ja järjestäytyneen rikollisuuden uhkaa. Suppeassa selvityksessä ei ole mahdollista hyödyntää Suojelupoliisin tiedustelutietoja tai Keskusrikospoliisin ilmoittamia tietoja järjestäytyneeseen rikollisuuteen liittyen. Näistä seikoista johtuen Suojelupoliisi pitäisi perustellumpana perusmuotoisen turvallisuusselvityksen laatimisen mahdollistamista vaarallisimpien aineiden ajoneuvokuljetustehtävissä työskentelevien henkilöiden osalta.

Reittirajoitusten uudistaminen

Reittirajoitusten yksinkertaistaminen ja selkeyttäminen arvioitiin hyväksi ja perustelluksi ehdotukseksi, koska se selkeyttäisi käytännön toimintaa. Erityisesti lausunnoissa korostettiin reittirajoitusten koskevan tiedon keskittämistä ja siihen liittyvän viestinnän hoitamista asianmukaisesti.

Kemianteollisuus ry ehdotti näiltä osin, että 1. lakiehdotuksen 55 §:n perusteluteksti kirjoitettaisiin itse pykälään. Perusteluissa todetaan, että annettuja reittirajoituksia tarkastellaan infrastruktuurin ja muiden tekijöiden muutosten takia uudelleen.

Suomen Kuntaliitto ry piti esitettyä siirtymäaikaan uusien reittirajoituspäätösten hakemiselle ja käsittelylle tiukkana ja esitti siirtymäajan pidentämistä vuodella. Lisäksi Kuntaliitto esitti, että 1. lakiehdotuksen 55 §:n lisätään virke siitä, että viraston tulee kuulla ennen reittirajoituksen poistamispäätöksen tekemistä kuntaa. Kuntaliitto painotti, että jos virasto antaa näitä teknisiä määräyksiä, ne tulee valmistella yhteistyössä kuntien kanssa. Kuntaliiton arvio myös, että uusien reittirajoituspäätösten hakemisesta aiheutuisi kunnille kustannuksia reittirajoitushakemuksen laajuudesta riippuen.

Pirkanmaan pelastuslaitos ehdotti, että lakiin lisättäisiin myös pelastuslaitoksille mahdollisuus jättää perustellusta syystä reittirajoitushakemus.

Lausunnonantajat pitivät tärkeänä, että reittitiedot ja -rajoitukset koottaisiin yhteen paikkaan, esimerkiksi viranomaisen hallinnoimalle verkkosivulle. Posti Oy ehdotti, että tiedot reittirajoituksista voisivat olla ajantasaisesti saatavilla viranomaisten ylläpitämällä verkkosivuilla. Myös Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry ja Logistiikkayritysten Liitto ry kannattivat tiedon siirtämistä keskitetyksi esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämälle verkkosivulle. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry katsoi, että tiekuljetusten reittirajoitukset tulisi löytyä yhdestä ja samasta paikasta. Kemianteollisuus ry mukaan olisi erinomaista, jos reittirajoitukset näkyisivät (kuljetusammattilaisten) karttajärjestelmissä ja reittirajoituspäätökset perusteluineen löytyisivät Liikenne- ja viestintäviraston sivuilta. Fortum Waste Solutions Oy esittää, että pidemmällä aikajänteellä vaarallisten aineiden kuljetusten reittirajoitukset olisivat saatavilla suoraan kuljetusammattilaisten reittisuunnittelujärjestelmistä.

Osapuolten velvollisuudet

Osapuolten velvollisuuksista lausunnoissa käsiteltiin muun muassa satamanpitäjän, tilapäiseen säilytykseen liittyvän vastuuhenkilön, ADR-ajolupakoulutuksen antajan, kuljettajan ja kuljettajan suorittajan sekä rataverkon haltijan velvollisuuksia ja tehtäviä. Uudeksi osapuoleksi ehdotettiin myös uudeksi kuljetuksen antajaa. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto nosti lausunnossaan työnantajan velvollisuuden huolehtia ammattitaitoisesta henkilöstöstä.

Liikenne- ja viestintävirasto lausui, että velvollisuuksien johdonmukaisuutta ja vastaavuutta kansainvälisten sopimusten kanssa voidaan pitää kuljetukseen kuuluvien eri osapuolien oikeuksien turvaamisen näkökulmasta merkittävänä.

Liikenne- ja viestintävirasto totesi myös, että valvonnan vaikuttavuuden kannalta on tärkeää, että osapuolten velvollisuuksien sääntely on selkeä ja johdonmukainen kokonaisuus koko kuljetusketjussa.

VR-Yhtymä Oy lausui rautatieliikenteen osalta, että uudessa laissa turvallisuusveloitteet on laajennettu koskemaan koko kuljetusketjua ja katsoo tämän lisäävän koulutuksen tarvetta toimijoille.

Rakennusteollisuus RT / INFRA ry lausui, että lakiuudistuksen myötä tarve koulutuksen ja opastuksen lisääntyä yrityksissä.

Ilmoitus- ja lupavelvollisuus pidempiaikaisesta pysäköinnistä

Sisäministeriön lausunnon mukaan 1. lakiehdotuksen 14 §:ssä tarkoitettu ilmoitus pidempiaikaisesta pysäköinnistä tulisi tehdä poliisille heti, kun se on mahdollista. Sisäministeriö totesi, ettei pykälästä tai perustelutekstistä käy ilmi, mitä tarkoitetaan pidempiaikaisella pysäköinnillä ja milloin ilmoitus tulee antaa poliisille. Myös Poliisihallitus toivoi tarkennusta pidempiaikaiseen pysäköintiin sekä mitä pakottavalla tilanteella tarkoitetaan. Poliisihallitus ja Säteilyturvakeskus esittivät tarkennusta siihen että, kenellä on ilmoitusvelvollisuus. Säteilyturvakeskus lausui, että tulisi säätää minkälaisilla edellytyksillä lupa myönnetään ja missä määrin sen myöntäminen on pakollista tai harkinnanvaraista. Sisäministeriö ja Poliisihallitus katsoivat, että ilmoittamatta jättäminen tulisi säätää rangaistavaksi.

Kuljettajan ja kuljetuksen suorittajan velvollisuuksien täsmentäminen tiekuljetuksessa

Voimassa olevassa lainsäädännössä kuljettajan ja kuljetuksen suorittajan velvollisuudet ovat omissa säännöksissään. Lausunnolla olleen esitysluonnoksen 1. lakiehdotuksen 65 §:n mukaan kuljettajan katsottaisiin jatkossa edustavan kuljetuksen suorittajaa. Logistiikkayritysten Liitto ry:n, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n ja Poliisihallituksen mukaan käytännön kannalta voisi olla selvempää, jos kuljettajan velvoitteet eivät sisältyisi kuljetuksen suorittajaa velvoitteisiin. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n mielestä kuljettajien velvollisuudet ovat olennainen asia, joita ei tulisi siirtää vain kuljetuksen suorittajalle. Ne muodostavat tärkeän perustan kuljetusturvallisuuden varmistamiseen. Kuljetusketjut voivat pitää sisällään pitkiä ketjutuksia ja useita kuljetuksen suorittajia. Poliisihallitus lausui, että myös valvonnan kannalta olisi selkeämpää, jos kuljettaja ja kuljetuksen suorittajalle olisi omat pykälät tai mainittaisiin kuljettaja erikseen.

Posti Oy mukaan käytännön toteutuksessa saattaa olla epäselvää, miten kuljettajat jatkossa toimivat, jos kohdennetut vaatimukset poistetaan. Logistiikkayritysten Liitto ry totesi, että kuljettaja on keskeisessä roolissa ja kuljettajan mainitseminen vähentäisi väärinymmärryksiä ja korostaisi heidän merkitystensä.

Syyttäjälaitos lausui, että liikenteeseen liittyvissä vastuissa kuljettajan vastuu on poikkeuksellisen korostettu. Kuljettaja on varsin hankalassa tilanteessa, jos työnantaja ei järjestä olosuhteita lain vaatimuksia vastaavasti. Syyttäjälaitoksen mukaan yksi keskeisimmistä riidanalaisista seikoista rikosprosessissa on juuri vastuun kohdentuminen. Tästä syystä vastuun kohdentumista koskevien säännösten selkeyteen tulisi kiinnittää lainvalmistelussa erityistä huomiota.

Kuljetuskäyttöön otettavasta säiliöstä ilmoittaminen

Kemianteollisuus ry totesi, että esitysluonnoksen 1. lakiehdotuksen 28 §:n mukainen velvoite kuljetuskäyttöön otettavan säiliön ilmoittamisesta Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle jää osin epäselväksi perusteluiltaan, toteutukseltaan ja vaikutuksiltaan. Teknisen Kaupan Liitto ry:n ja Kaupan liitto ry:n eivät koe kuljetussäiliöiden ilmoitusvelvollisuuden laajentamista tarpeellisenä tai merkittävästi turvallisuutta edistävänä lisävelvoitteena. Kohdistuessaan vain kotimaisiin toimijoihin se lisäksi heikentäisi tasavertaisuutta ja kilpailuasetelmaa suhteessa ulkomaisiin toimijoihin. Ulkomaisessa omistuksessa olevien vuokrasäiliöiden säännöllisestä tarkastuksesta huolehtii sen omistaja, eikä näiden säiliöiden ilmoittaminen suomalaiseen rekisteriin tunnu lausunnonantajasta tarkoituksenmukaiselta. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto lausui, että rekisteröintivelvoitteen piiriin lisättävät kuljetussäiliöt ovat VAK-tarkastusten piirissä, joten omistajalle tai haltijalle rekisteröinti ei pääsääntöisesti aiheuta lisätyötä tai -kustannuksia.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston esitti maahantuojaan poistamista 1. lakiehdotuksen 28:n § 1 momentista. Maahantuojaa koskevien tietojen kerääminen on koettu ongelmalliseksi. Lisäksi se toivoi viraston roolin kuvaamista liittyen tietojen määrittelyyn ja toimittamiseen.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston lausunnon mukaan säiliöiden elinkaarisuranta mahdollistaa valvonnan kohdentamisen erityisesti riskikohteisiin. Nykyisin viranomaisilla ei ole käytössä kokonaiskuvaa Suomen VAK-säiliökannasta. Seuranta mahdollistaisi rakennemuutosten ja merkittävien korjausten seurannan. Rekisteröinnistä olisi hyötyä myös arvioitaessa mahdollisten säädösmuutosten teknistä vaikutusta VAK-kalustoon sekä vaikutusta kuljetustoimintaa harjoittavien yritysten talouteen.

Markkinavalvonta

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto piti tärkeänä ja kannatettavana markkinavalvonnan sääntelyn yhdenmukaistamista, sillä sen voi arvioida hyödyttävän kaikkia toimijoita. Esitettävät muutokset yhdenmukaistavat markkinavalvontasääntelyä kansallisella tasolla. Lisäksi Turvallisuus- ja kemikaalivirasto kannatti seuraamusmaksua koskevien säännösten lisäämistä viranomaisten toimenpidevalikoimaan.

Työ- ja elinkeinoministeriö piti hyvänä, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala hyödyntää laajasti horisontaalista markkinavalvontalakia sen vastuulle kuuluvan tuotesääntelyn täytäntöönpanossa. Ministeriö kuitenkin katsoi, että lakiehdotuksen toimivaltuuksia tulisi jatkovalmistelussa selkeyttää ja tarkkarajaistaa.

Viranomaisvalvonnan kehittäminen

Lausunnonantajat pitivät valvontaa koskevien säädösten täsmentämistä kannatettavana. Myös lainsäädännön ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten valvonnan keskittämistä Liikenne- ja viestintävirastoon pidettiin kannatettavana. Moni lausunnonantaja nosti kuitenkin esille huolensa siitä, riittävätkö viraston resurssit koordinoivan viranomaisen

tehtäviin. Tehtävien hoitamisen ehdottomana edellytyksenä todettiin se, että Liikenne- ja viestintävirasto saa tarvittavat resurssit lisääntyviin tehtäviinsä.

Kemianteollisuus ry esitti, että laissa edelleen osoitettaisiin liikenne- ja viestintäministeriölle tehtävä ohjata vaarallisten aineiden kuljetustoimintaa Suomessa. Teknisen Kaupan Liitto ry yhdessä Kaupan liitto ry:n kanssa toivoi Liikenne- ja viestintäviraston koordinoivan roolin tarjoavan tukea muille vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaviranomaisille ja edesauttavan viranomaisten yhteistyötä. He esittivät, että neuvonta tunnistettaisiin ja määriteltäisiin osaksi lain ennakkovalvontaa.

Posti Oy huomautti lausunnossaan, että viranomaisvalvonnan tulisi kohdistua myös lähettäviin ja vastaanottaviin yrityksiin. Jos lähettäjä toimii vastuullisesti lakien ja asetusten mukaan, kuljetusyrityksen on paljon helpompaa toimia turvallisesti. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry katsoi, että riittävä valvonta ulotettuna myös lähettäjien toimintaan ja tarvittavan asiantuntemuksen omaamiseen vaarallisia aineita lähettävissä yrityksissä tulee olemaan iso asiakokonaisuus ja vaatimaan paljon viranomaisresursseja.

Sosiaali- ja terveysministeriön mukaan työsuojeluviranomaisen tehtävistä satamassa tapahtuvan valvonnan osalta ei ole tarpeen ottaa lakiin erillistä mainintaa.

Poliisihallitus piti valvontasuunnitelman laadintaa hyvänä uudistuksena, kuten myös eri viranomaisten yhteistyön suunnitelmallisuutta ja sen korostamista. Yhteistyö ja sen merkitys korostuikin useissa lausunnoissa.

Liikenne- ja viestintävirasto totesi, että valvonnassa on kysymys myös turvallisuusmielessä kuljetusten osapuolten oikeuksien toteutumisesta ja siitä, pystyykö virasto viranomaisena toteuttamaan tavoitteet ennalta ehkäisevästä valvontatoiminnasta siten, että sillä edistetään vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuutta ja yleistä turvallisuutta. Tässä yhteydessä on huolehdittava myös asianmukaisesta resursoinnista.

Poliisihallituksen mukaan valvontasuunnitelman laadintaan ja sen sisältöön tulee oleellisesti vaikuttamaan myös valvontatehtävän suorittamiseen käytettävissä olevan henkilöresurssin määrä. Henkilöresurssin lisäksi valvonnan ja valvontakontaktien määrään, valvonnan tehokkuuteen ja vaikuttavuuteen on ratkaiseva merkitys myös lakien, asetusten ja määräysten selkeydellä, ja siitä muodostuvalla kokonaisuudella.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto lausui myös, että säädösten toteutumisen kannalta on tärkeää, että valvontaviranomaisella on riittävät valvontaresurssit. Lisäksi olisi otettava huomioon, että viranomaisen tarvitsee valvonnan lisäksi resursseja myös viranomaisyhteistyöhön, viestintään (neuvonta ja ohjeet) ja kehittämiseen. Virasto katsoo, että hyvällä valvonnalla on suora vaikutus kohteiden turvallisuuteen sekä toiminnanharjoittajien tasapuoliseen ja yhdenmukaiseen kohteluun.

Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto totesi, että lakiehdotuksessa ja perusteluissa on esitetty VAK-valvonnan tiivistämistä. Pelastustoimen kumppanuusverkosto oli vahvasti samaa mieltä, että VAK-lain valvontaa ja

sen osa-alueita tulee tiivistää. VAK-lain koordinoitu valvonta on tehokkain tapa kuljetusten ja tilapäisen säilytyksen turvallisuustason parantamiseksi. Pelastustoimi on tunnistettu luonnoksessa merkittävänä yhteistyötahona valvonnan kokonaisuudessa, mikä on erittäin positiivinen asia. Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto on samaa mieltä lakiehdotuksen hengen kanssa, että pelastustoimi on tärkeä yhteistyökumppani VAK-valvonnassa. Pelastustoimi voi tuoda valvontaan esimerkiksi kemikaaliturvallisuuslain osaamista sekä operatiivista näkökulmaa.

Pelastustoimi kannatti lakiehdotuksessa mainitun yhteistyöryhmän tai vastaavan toimielimen kehittämistä ja haluaa osallistua valvontaan aktiivisena yhteistyötahona. Yhteistyöryhmän taso ja henkilöstö sekä muut käytännön asiat tulisi suunnitella erikseen lainsäädännön voimaan astumisen yhteydessä. Yhteistyön muodostamisessa tulisi keskustella, tulisiko yhteistyö toteutumaan pelastuslaitos kohtaisesti vai mahdollisesti esimerkiksi alueellisella tai kansallisella tasolla.

Tullin ja Rajavartiolaitoksen rooli valvonnassa

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy huomautti, että Tulli ja rajavartiolaitos tulisi edelleen säilyttää poliisin rinnalla tievalvontaa suorittavana viranomaisena. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto toivoi selkeytystä eri viranomaisten rooleihin ja esimerkiksi kannattaa Tullin ja Rajavartiolaitoksen nykyisen toimivallan säilyttämistä ja toimivan viranomaisyhteistyön jatkamista entisellään. Myös Poliisihallitus ja sisäministeriö katsovat, että valvontatehtävät tulisi näiltä osin selkeyttää siten, että poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat lakia omilla tehtäväalueillaan kuljetusmuodosta riippuen. Valtionvarainministeriö katsoi, että epäselväksi jää, siirtyykö poliisin nykyisiä valvontatehtäviä virastolle.

Neuvonnan järjestäminen

Monet lausijat muistuttivat neuvonnan tärkeydestä ja siitä, että se edellyttää resursseja. Kemianteollisuus ry esitti, että Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin kirjattaisiin neuvonnan järjestäminen lain ja siihen liittyvien säädösten toimeenpanon tueksi. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry sekä Teknisen Kaupan Liitto ry yhteislausunnossaan Kaupan liitto ry:n kanssa lausuivat, että neuvonta voisi olla esitettävän lainsäädännön ennakkovalvonnan osa. Myös Neste Oyj katsoi asiantuntevan neuvonnan lisäävän vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta. Energiateollisuus ry ja Logistiikkayritysten Liitto ry pitivät neuvontaa tärkeänä. Suomen Satamaliitto ry lausui, että toimeenpanossa neuvonnan merkitystä turvallisuudelle toiminnalle kannattaa korostaa.

Sanktiointien uudistaminen

Esitysluonnoksen sanktioinnit ja hallinnolliset pakkokeinot on esityksessä esitetty lausunnonantajien mielestä pääsääntöisesti perusteellisesti. Säädösehdotus on näiltä osin hyvin yksityiskohtainen. Osassa esityksen säädöksistä ja perusteluissa lausunnonantajat kuitenkin kaipasivat tarkennusta tai muutosta.

Oikeusministeriö esitti lausunnossaan paljon lakitekniisiä muutoksia sanktiointiointeihin ja niiden perusteluihin. Oikeusrekisterikeskus lausui hallinnollisista seuraamuksista ja niitä koskevaa menettelyistä ja esitti näiltä osin muutoksia esitysluonnokseen.

Syyttäjälaitos ehdotti pohdittavaksi, olisiko rikoslain 44 luvun 17 §:ään oikeushenkilön rangaistusvastuu syytä lisätä myös vaarallisten aineiden kuljetusrikokseen, koska kuljetustoiminta tapahtuu lähes aina oikeushenkilön toiminnassa.

Helsingin Satama Oy lausui, että luonnoksessa satamapitäjä on vastuussa satamissa tapahtuvista vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuudesta. Satamapitäjän edellytykset vastata kuljetusten turvallisuudesta tulee sen mukaan myös taata. Näin ollen myös satamapitäjän laatimien turvallisuusmenettelyjen laiminlyönti tulisi sanktioida.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Poliisihallitus huomauttivat, että sanktioiden uudistamisessa tulee huomioida myös se, että liikennevirhemaksulla rangaistavia rikkomuksia ei laskettaisi mukaan ajo-oikeuteen vaikuttaviin rikkomuksiin.

Huomioita liitelaeista

Liitelakiehdotuksiin esitettiin joitakin lakitekniisiä muutoksia.

+++++