

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

Dnro: LVM/1557/03/2018

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain kokonaisuudistus, arviomuistio

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoja arviomuistioluonnoksesta koskien vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain kokonaisuudistusta. Posti Oy toteaa lausuntonaan seuraavaa.

2.2. Digitalisaatio

1. Mitä tietoja vaarallisten aineiden kuljetuksista olisi annettava nykyistä laajemmin esimerkiksi viranomaisille tai liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluiden tarjoajille, jotta kuljetusten turvallista sujumista voitaisiin parantaa? Entä toisille toimijoille kuljetusketjuissa? 2. Miten tietojenvaihto voitaisiin teknisesti toteuttaa niin, että päästäisiin mahdollisimman automatisoituun ja reaaliaikaiseen toimintaan?

Viranomaiset voisivat saada kaiken mahdollisen tiedon vaarallisen aineen luonteesta ja määrästä, reaaliaikaisen sijainnin/paikannuksen, aikataulut sekä muita lähetystietoja, mitä lähettäjä ja kuljetusyritys tuottavat. Muut yksittäisen lähetyksen kuljetusketjun osapuolet saisivat tietoja järjestelmästä ja rajapinnoista vain rajatusti, oman roolinsa mukaisesti.

Kansallisen tietojärjestelmän ja rajapintojen sijaan olisi kuitenkin perusteltua olla mukana kehittämässä kansainvälistä tietojärjestelmää/rajapintaa, sillä Suomi on pieni osa, yleensä loppupää kansainvälisessä kuljetusketjussa. Lisäksi kansalliset säädökset perustuvat pitkälti kansainvälisiin sopimuksiin.

Teknisen ratkaisun on myös oltava erittäin tietoturvallinen, koska järjestelmässä tultaisiin käsittelemään tietoja, joilla voisi aiheuttaa paljon vahinkoa tiedon päästessä väriin käsiin. Erittäin tärkeää on, että viranomaisille annettuja tietoja käsitellään luottamuksellisina, eikä viranomaiselle anneta oikeutta käyttää tietoja muihin tarkoituksiin kuin kuljetusten turvallisuudesta huolehtimiseksi.

3.5. Määräystenantovaltuudet

9. Onko voimassa oleva sääntelymalli (jako lakiin, asetuksiin ja määräyksiin) asianmukainen? 10. Jos ei ole, miten sääntelymallia voisi kehittää? 11. Voisiko tässä merkityksessä jotakin laissa säädettyä sisällyttää asetukseen tai määräykseen?

Voimassa oleva sääntelymalli on järkevä, koska se mahdollistaa lakia tarkentavien määräysten antamisen joustavasti kovalla vauhdilla muuttuvalla toimialalla.

4. Viranomaisten valvontatehtävät vaarallisten aineiden kuljetuksissa

12. Onko viranomaisten tehtävät ja toimivaltuudet lainsäädännössä selkeät ja riittävät? 13. Jos eivät ole, millä tavalla niitä tulisi selkeyttää ja millä tavalla toimivaltuuksia pitäisi kehittää?

Valvonta- ja lupajärjestelmä vaikuttaa melko pirstaleiselta. Tästä aiheutuu riski, että rajapintoihin jää alueita, joissa valvonta on heikompaa. Ehdotamme, että harkitaan valvontatehtävien nykyistä suurempaa keskittämistä paremman synergian ja toisaalta kattavuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi.

Esimerkiksi TUKESille pitää tehdä kemikaali-ilmoitus, jonka voi tehdä myös käyttöturvallisuustiedotteella. TUKES tarkastaa dokumentista vain kemikaalitiedot, esimerkiksi kohdan 14. Kuljetustiedot puolestaan kuuluvat Traficomin hallinnonalaan ja vastuulle. Tiedotteiden kuljetusosio voi olla täysin epäohdonmukainen sekä sisältää vääriä tai virheellisiä tietoja, koska niitä ei tarkasteta vastuuviranomaisen (Traficom) toimesta. Sen vuoksi ehdotamme, että TUKESin tehtäväksi tulisi tarkastaa myös kuljetustietojen johdonmukaisuus. On tärkeää, että toimiala voi luottaa käyttöturvallisuustiedotteisiin.

5. Valvonta, seuraamukset ja hallinnolliset pakkokeinot

14. Ovatko VAK-rikkokset ja -rikkomukset lainsäädännössä selkeä ja asianmukainen kokonaisuus? Kohdistuuko seuraamusuhka oikealla tavalla? 15. Jos eivät ole ja eivät kohdistu, millä tavalla rangaistussäännöksiä voisi kehittää? 16. Onko seuraamustaso asianmukainen ja riittävän ennalta estävä?

Läheittäjien valvonta on puutteellista ja seuraamustaso ei ole riittävä ennalta estävyyden kannalta. Seuraukset piilo-VAK lähettämisestä ovat nykyisin ole-mattomat. Seuraamusten pitäisi olla tarkkarajaisempia, niin että kaikille osa-puolille on selvää, mitä erilaisista rikkomuksista on seuraamuksena.

Tieliikenteen VAK-valvontaan liittyvät resurssit ovat pienentyneet viime vuo-sina. Valvonnan kohdentamista voisi edistää se, että rangaistussäännöksiä tarkennettaisiin rikkomuksen vakavuuden mukaan porrastetuiksi. Tämä saat-taisi vähentää tulkintaongelmia ja parantaisi valvonnan kattavuutta ilman lisä-resursointia. Mielestämme blanko-rangaistussäännökset eivät ole riittävän tarkkarajaisia yhtenäisen tulkintakäytännön aikaan saamiseksi.

Jos hallinnollinen sanktio otetaan käyttöön, se ei saa johtaa tilanteeseen, jossa hallinnollinen sanktio määrättäisiin tilanteissa, joissa rikosoikeudellisen rangaistavuuden täytyminen olisi tulkinnanvaraista. Oikeusvarmuuden kan-nalta myös hallinnollisten sanktioiden perusteiden tulisi olla selkeitä ja tarkka-rajaisia.

Kuljettajien kuljetuksen/ajon aikana saamat sakot ovat henkilökohtaisia eikä esimerkiksi työnantaja tai kuljetusyritys saa välttämättä niistä tietoa. Työnan-tajan ja/tai kuljetusyrityksen pitäisi kuitenkin saada tieto kuljettajan sakoista.

8.2.2019

Julkinen - Public

Ehdotamme, että kuljettajalle määrätystä sakosta seuraisi automaattisesti sakko myös työnantajalle/kuljetusyriitykselle. Tämä toimisi ennaltaehkäisevänä toimenä vaarallisten aineiden ns. pimeään kuljettamiseen. Tämä auttaisi myös kuljettajia kieltäytymään kuljetusliikkeen painostuksesta vaarallisten aineiden VAK-lain vastaiseen kuljettamiseen.

7. Esivalmistelussa esille tulleita huomioita

7.1 Tilapäinen säilytys

18. Edellä on kuvattu mahdollisia tilapäiseen säilytykseen liittyviä lainsäädännöllisiä ongelmia. Ovatko ne edelleen ajankohtaisia? Mitä lainsäädännöllisiä muita ongelmia tilapäiseen säilytykseen saattaa lisäksi liittyä? 19. Millä tavalla tilapäinen säilytys ja varastointi tulisi erottaa lainsäädännössä toisistaan?

Mielestämme kehittämistarpeet ovat perusteltuja. On syytä tarkastella varastoinnin ja tilapäisen säilytyksen välistä aikarajaa. Lisäksi on varmasti hyvä miettiä, miten toiminnan tarkoitus tulisi huomioida.

Tilapäisen säilyttämisen ja varastoimisen välinen rajanveto voi aiheuttaa ongelmia, jos sääntely ei ole riittävän selkeää ja tarkkarajaista. Toiminnan kannalta on riski, jos tilapäiseksi tarkoitettu säilyttäminen tulkittaisiin tiukemmin säännellyksi varastoinniksi liian kevyillä perusteilla. Toisaalta sääntely ei myöskään saisi mahdollistaa tosiasiallisen varastoinnin toteuttamista tilapäiseen säilyttämiseen vetoamalla.

Myös viranomaisten kannalta tähän olisi varmasti hyvä saada selkeytystä.

7.3. Henkilöturvallisuusselvitys

22. Tulisiko VAK-kuljetuksissa ottaa käyttöön perusmuotoinen henkilöturvallisuusselvitys? 23. Mitä käytännön vaikutuksia, esimerkiksi taloudellisia vaikutuksia, laajemmasta menettelystä olisi?

Perusmuotoisen turvallisuusselvityksen sijaan suppea turvallisuusselvitys riittänee, kun kuljettaja ilmoittautuu ADR-ajolupakurssille ja suorittaa ajolupapöytäkirjan. Tätä kautta saadaan valvontaa, joka voi osaltaan jonkin verran ehkäistä rikollisia ja terroristisia toimia.

7.4. Turvallisuusneuvonantajarekisteri

24. Olisiko rekisterin perustaminen edelleen perusteltua? 25. Olisivatko kustannukset edelleen selvityksen mukaiset?

Mielestämme kyllä on. Rekisteri voisi vauhdittaa toiminnanharjoittajien aktiivisuutta neuvonantajien nimeämisessä. Rekisteristä olisi hyötyä passiivisten toiminnanharjoittajien valvontaan, koska viranomaiset omalta osaltaan pystyisivät neuvomaan toiminnanharjoittajaa huomioimaan lain vaateet. Rekisteri myös helpottaisi turvallisuusneuvonantajien kautta toimijoiden yhteistyötä.

8.2.2019

Julkinen - Public

Neuvonantajan nimen ilmoittaminen rekisteröitäväksi luo painetta muidenkin asioiden kuntoon saattamiseksi.

Turvallisuusneuvonantajille ehdotettiin myös velvollisuutta tehdä toiminnastaan vuosiraportti viranomaisille. Epäselväksi jää, millaista raportointia tämä tarkoittaisi, joten yrityksille aiheutuva hallinnollista rasitetta on tässä vaiheessa vaikea arvioida.

Kustannuksia on mahdotonta kommentoida tällä hetkellä käytettävissä olevilla tiedoilla.

7.5. Pakkausten ja säiliöiden rekisterivelvoitteen laajentaminen

26. Olisiko säiliöiden rekisteröinti perusteltua? 27. Mitä käytännön vaikutuksia rekisteröinnillä olisi?

Muistiossa esiteltyjen hyötyjen valossa rekisteröinti olisi perusteltua. Rekisteröinti selkeyttäisi, kenen vastuulla on säiliön kunnossapito.

Yhteistyöterveisin,

Posti Oy

Pauliina Auveri
turvallisuspäällikkö