

Asia: VN/6606/2022

## **Luonnos hallituksen esitykseksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) täydentämisestä**

### Lausunnonantajan lausunto

#### Lausunto

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy kiittää mahdollisuudesta saada lausua mielipiteitä VAK-lakimuutoksen hallituksen esitykseen vaarallisten aineiden kuljettamista harjoittavien yritysten ja kuljettajien näkökulmasta.

Lausuntona esitän seuraavaa:

**Yleistä:** Liikennevirhemaksujen määräytymisperusteet sekä muu sanktiointi on hyvin selkeästi tuotu esille hallituksen täydennysesityksessä. Samoin se, että poliisi voisi harkittuaan tapauskohtaisesti antaa huomautuksen. Tämä on hyvää kehitystä. Samoin hyvää kehitystä on, että viranomaiset voivat suorittaa yhteisiä valvontaiskuja, jolloin ammattitaitoa on laajasti käytössä.

Parannettavaa tai uudelleen mietittävää olisi voimakas viranomaisohjaus vaarallisten aineiden kuljettamisessa. Lain perusteluissa mainitaan: ”Koska vaarallisten aineiden kuljetustoiminta on laajaa liiketoimintaa, sen valvonta perustuu ennakkoilmoitukseen ja yhteistoimintaa valvontaviranomaisten kanssa”.

Onko tämmöisen ilmoitustoiminnan lisääminen välttämätöntä, kuten sitä on esitetty useissa kohdissa? Onko todellisuudessa tapahtunut kuljetuksissa niin paljon vaaratilanteita tai onnettomuuksia, että esimerkiksi jokaiselle purkamis- tai lastaamistilanteelle todella tarvitaan lupa tai ennakkoilmoitus poliisilta. Tämä lisää huomattavan määrän pyrokratiaa jo ennestään erittäin säännösteltyyn toimialaan eli kuljetusliiketoimintaan.

Jos näin halutaan, kaikilla viranomaisilla tulee olla todellisuudessa hyvä valmius esimerkiksi myöntää lupia nopeasti.

Kuljetuksissa on hyvin yleistä, että auton jo ollessa liikkeellä, vaarallisen aineen kuljetustilaus tulee hektisesti kesken työpäivän. Samoin tilanteet kuormien määrissä tai aineissa muuttuu nopeastikin. Ammattitaitoiset ajojärjestelijät ja kuljettajat ovat tottuneet muutoksiin ja osaavat toimia koulutuksen ja perehdytyksen perusteella oikein. Tällaisia tilanteita on jopa satoja päivässä Suomessa. Liiallinen viranomaisohjaus hankaloittaa, lisää kustannuksia sekä lisää psykosomaattista kuormittumista kuljetusketjun henkilöstölle.

Kuljetuksen suorittaja ja kuljettaja tulisi edelleen erottaa selkeästi toisistaan. On kohtuutonta, että kuljettaja on vastuussa esimerkiksi siitä, että kuorman varmistusvälineitä ei ole kuljetuksessa riittävästi, vaikka hän ei voi vaikuttaa niiden hankintaan. Tämä erottelu on jo Tieliikennelain 114 §:ssä otettu huomioon. Siksi VAK-laki ja tieliikennelaki tulisi olla tekstiltään ja tarkoitukseltaan tässä asiassa samanlaiset. Lakiehdotuksen perusteluissa on kuitenkin käytetty ”kuljetuksen suorittaja” ja ”kuljettaja” käsitteitä erikseen.

## 5.1

14 §. Kuorman käsittely tiekuljetuksissa.

”Jos aineen laadusta tai määrästä voi aiheutua vaaraa, ajoneuvoa ei saa pysäköidä taajamassa tai vilkkaasti liikennöidyllä paikalla edes huoltotoimenpiteitä varten muutoin kuin pakottavissa tilanteissa. Pakottavassa tilanteessa tarvittavasta pidempiaikaisesta pysäköinnistä on ilmoitettava paikalliselle poliisille”.

Mitä on pidempiaikainen pysäköinti? Tieliikennelaki ei tällaisista tunnistista. Tämä säännös tulee ADR-tekstistä ja koskee ainoastaan myrkyllisiä aineita.

Lakiehdotuksen perusteluissa on ehdotus, että ”ADR-sopimuksen määräyksissä tarkoitettuja aineita kuten räjähteitä ei kuormattaisi ja purettaisi kuormasta tarpeettomasti sellaisissa paikoissa, joissa toiminnan turvallisuudesta ei voida varmistua”. Mitä tarpeettomalla tarkoitetaan?

Varsinaiseen lakitekstiin on kirjattu, että kaikkien vaarallisten aineiden kuormaus- ja purkamistilanteisiin tarvitaan taajamassa lupa poliisilta ja taajaman ulkopuolella ennakoilmoitus.

Tämä vaatimus on ADR:ssa vain räjähteissä sekä erittäin vaarallisissa – pakkausryhmän I myrkyllisissä aineissa.

Mitä on tapahtunut, että tällainen menettely, laajennettuna kaikkiin vaarallisiin aineisiin, tulisiin vaatimaan Suomessa kansallisesti kaikissa kuljetuksissa? Onko tämä todella tarpeellista? Onko poliisilla riittävät resurssit jokaiseen lupapyyntöön esim. sunnuntai aamuna kello 3.40. polttoöljyn purkamiseen huoltoasemalle?

Lisäksi tulee käytännön ongelmia, kun lähettäjän tulisi myös varmistaa lupa. Toivottavasti, jos Liikenne- ja viestintävirastolle jää todellisuudessa määräysvalta, ja tämä virasto noudattaisi ADR:ssä sovittuja aineita määräyksessään, ei ongelmaa tule.

30 §. Tilapäisen säilytyksen paikka.

Tämä ehdotus on periaatteellisesti hyvä. Toiminnan harjoittaja määrittelee tilapäisen säilytyksen.

Ehdotan lisäyksenä tähän pykälään alla olevaa lain perusteluissa olevaa tekstiä täsmentämään asian tarkoitusta.

”Kuljetusketjussa vaarallista ainetta ei käsitellä eikä sitä pureta tilapäisen säilytyksen aikana”.

Tämä lisäys selkeyttäisi tilapäisen säilytyksen käsitettä. Jolloin kemiallisen aineen varastointi olisi selvästi eri asia.

23 luku Seuraamukset:

141 §

6) jättää valvomatta tai pysäköi 14 §:n tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti ajoneuvon taikka kuormaa tai purkaa vaarallista ainetta ilman lupaa tai ilmoitusta,

Ehdotan poistettavaksi turhana pyrokratiaa lisäävänä toimena. Ei saada mitään lisäarvoa turvallisuuteen, jos tämä koskisi kaikkia vaarallisia aineita.

9) rikkoo 29, 30, 31, 32, 34-36 tai 52 §:ssä tai sen nojalla annetun säännöksen tai määräyksen vastaisesti tilapäisen säilytyksen edellytystä tai paikkaa, sijoittelua tai varautumista koskevaa velvollisuutta,

Onko tarpeellinen ? Tilapäisen säilytyksen tulee tietyin edellytyksin määrittelemään toimenharjoittaja.

Liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös tie- tai rautatiekuljetuksessa

6) lähettäjälle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta 20 §:ssä tai sen nojalla annetun määräyksen vastaisesti laiminlyö velvollisuuden varmistaa, että kuljetuksen lupa tai hyväksyntä on hankittu taikka kuljetuksesta on tehty ennakoilmoitus,

Tämän osuuden kohdasta 6 ehdotan poistettavaksi. Mahdoton toteuttaa käytännössä. Lähettäjä ei aina ole edes paikalla kuormaa lähetettäessä. Varsinkin, jos tämä tulisi koskemaan kaikkia vaarallisia aineita.

149 §

Virkavastuu

Edellä 99 §:ssä tarkoitettuun jatkokoulutustoiminnasta vastaavaan henkilöön ja jatkokoulutusta antavaan henkilöön jatkokoulutukseen liittyvissä tehtävissä, 101 §:ssä tarkoitettuja tarkastuslaitostehtäviä suorittavaan, 134 §:ssä tarkoitettua asiantuntijatehtävää hoitavaan sekä 95 §:ssä tarkoitettuja palveluntarjoajan tehtäviä hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Mitä on muuttunut tai tapahtunut, että näin voimakas vastuu ADR-ajolupakouluttajille ja koulutuksesta vastaaville sekä asiantuntijatehtävissä oleville asetetaan ?  
Ammattipätevyyskouluttajalle, tulityökouluttajalle tai työturvallisuuskouluttajalle ei ole tämmöistä asetettu. Nouseeko koulutuskustannukset vastuukysymyksen myötä.

Ehdotan poistettavaksi, koska ei ole olemassa ADR-kouluttajakoulutus- tai turvallisuusneuvonantajakouluttajasta mitään vaatimusta. Vain lupa on oltava ADR-koulutuksen järjestämiseen.

**Ei lausuttavaa**

**Ei lausuttavaa - toteaminen**

-

Moilanen Jukka  
Pirkanmaan Liikenneopisto Oy - Pekka Moilanen, turvallisuusneuvonantaja,  
ADR-kouluttaja