



## Liikenne- ja viestintäministeriölle

Dnro: VN/7202/2018

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

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (jäljempänä "SHLL") kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä lausuntopyynnöstä.

SHLL edustaa Suomen huolinta- ja logistiikka-alan yrityksiä, jotka yhdessä vastaavat valtaosasta Suomen ulkomaankaupan tuotteiden vienti- ja tuontikuljetuksista sekä niihin liittyvistä tullauksista ja lisäpalveluista kaikissa liikennemuodoissa. Huolinta- ja logistiikkatoiminta on tavarantoiminnan, tiedon, rahan sekä kuljetusvälineiden ja -yksiköiden oikea-aikaista, kustannustehokasta ja sääntelymukaista hallintaa ulkomaankaupassa. Jäsenyrityksemme operoivat Suomen ulkomaankaupassa ostajan, myyjän, kuljetus- ja varastointiyritysten sekä viranomaisten välillä.

#### Yleisiä huomioita esityksestä

SHLL:n mielestä uusi lakikokonaisuus on onnistunut. Perustelut ovat hyvät ja toimivat pykäläkohtaisina.

#### Soveltamisala

SHLL:n mielestä soveltamisala on ilmaistu selkeästi ja maininta lain soveltamisesta myös kuljetuksen toteuttamisen lisäksi kuljetuksen valmisteluun on erittäin hyvä liittäminen. Myös lain soveltamisalan rajaukset on ilmaistu selkeästi.

#### Tilapäinen säilytys

Lakiluonnoksessa on selkiytetty tilapäistä säilytystä koskevia määritelmiä onnistuneesti. Luonnoksen mukaan VAK-lain sisältämän kuljetukseen liittyvän tilapäisen säilytyksen määritelmästä luovuttaisiin ja sen sijaan esitetään uutta säännöstä tilapäisen säilytyksen edellytyksistä. Uudessa säädöksessä kuvataan sääntelyn kohteena olevan tilapäisen säilytyksen edellytyksiä eikä kuljetustilanteen vaihetta. Tämä selkiyttää



tilapäisen säilytyksen ja varastoinnin rajanvetoa. Tilapäisestä säilytyksestä tulisi mahdollista, kun kyse on kuljetukseen kiinteästi liittyvästä tilapäisestä säilytyksestä ja turvajärjestelyt olisivat mietitty etukäteen. SHLL kannattaa kyseistä muutosta. Kaiken kaikkiaan on olennaista, että tilapäistä säilytystä koskevia säädöksiä täsmennetään ja siihen kohdentuvat vaatimukset ovat selkeät. Huomioitavaa kuitenkin on, että 10§ mainittu lastiysikköjen erottelu lisää yritysten kustannuksia.

SHLL pitää sisäisen pelastussuunnitelman laatimisvelvoitetta hyvänä. SHLL:n näkemys mukaan vaadittava pelastussuunnitelma sisältöineen on iso muutos. Mikäli yrityksellä ei sellaista ole ollut tai suunnitelma ei ole jo aikaisemmin ollut kattava muuhun lainsäädäntöön perustuvana, niin tämä aiheuttaa tarpeita henkilöstön koulutuksen suhteen aiheuttaen yrityksille kustannuksia. SHLL toivoo tästä viranomaisilta aktiivista muutosviestintää yrityksille.

## Turvauhat

SHLL haluaa erityisesti huomioida 54§ Kuljetuskiellot ja -rajoitukset - kohdassa mainitut viat, puutteet ja laiminlyönnit. Miten määritellään vähäinen puute? Lisäksi tarkalleen mikä viranomaistaho voi antaa päätöksen kuljetuskelpoisesta kuljetusvälineestä ja/tai pakkauksesta, entä säiliön tai kontin rakenteessa tai varusteissa havaitun puutteellisuuden vaikutuksesta kuljetukseen, kun kysymys on kuljetuksen jatkamismahdollisuuden varmistamisesta?

## Reittirajoitusten uudistaminen tiekuljetuksissa

SHLL:n mielestä kyseessä on hyvä ja selkeyttävä uudistus lainsäädäntöön. Toivottavaa on, että tämän seurauksena Suomeen saadaan keskitetty tieto reittirajoituksista myös sähköiseen muotoon toimivaltaisen viranomaisen internet-sivustolle, esimerkiksi Traficom, siten, että ulkomaalaisetkin toimijat ja erityisesti kuljetusliikkeet niitä pystyvät etukäteen tarkistamaan. Esimerkkinä tästä muun muassa Norjassa käytössä oleva tapa.

## Osapuolten velvollisuudet

SHLL haluaa nostaa esille muutaman huomion osapuolten velvollisuuksista. Uuden lain mukaan kuljetuksen suorittaja saa edelleen luottaa hänelle annettuihin tietoihin. SHLL ehdottaa kuitenkin, että 62§:ssä voisi olla mainittuna myös tavarankuljetuk-



seen antaja lähettäjän lisäksi osapuolena. Kun osapuolet otetaan suoraan ADR:stä niin ongelmaksi muodostuu, että lähettäjä ei ole aina sama osapuoli kuin ADR:n tekstissä mainittu *consignor*. Tämän hallinta tuottaa haasteita erityisesti ketjutetussa kansainvälisessä kuljetuksessa. Tai esimerkiksi *cross trade*:ssa, jolloin kuljetuksen tilaaja voi olla kolmas osapuoli, jopa ulkomaalainen, ja kuljetusehdon perusteella vastaanottaja vastaisi lähetyksestä varastolta eteenpäin, mutta lähetysten kuljetukseen antaja on kuitenkin suomalainen osapuoli.

Lisäksi SHLL:n mielestä 62§:ssä olisi hyvä mainita tarkentavasti, että lähettäjän ja lähetysten kuljetukseen antavan osapuolen on merkittävä ja varustettava lähetys myös tarpeellisin varoituslipukkein.

63§:tä SHLL haluaa kommentoida kuljettajan velvollisuuksien sisällyttämistä kuljetuksen suorittajan velvollisuuksiin. Kuljettajien velvollisuudet ovat olennainen asia, joita ei SHLL:n näkökulmasta tulisi siirtää vain kuljetuksen suorittajalle. Modernit kuljetusketjut voivat pitää sisällään pitkiä ketjutuksia ja useita kuljetuksen suorittajia, jolloin kuljettajan vastuut ja velvollisuudet muodostavat tärkeän perustan kuljetusturvallisuuden varmistamiseen.

VAK-kuljetuksissa on tyypillisesti useita välikäsiä, joten eräs keskeinen kysymys on, miten varmistetaan olennaisten tietojen säilyminen ja kulkeminen läpi kuljetusketjun. On hyvä, että lakiluonnoksen 11 §:ään on nyt kirjattu mahdollisuus kuljetustietojen säilyttämiseen myös sähköisessä muodossa sekä säilytysvelvollisuuden kesto (3 kuukautta). SHLL toivoo, että asiakirjojen säilyttämisvelvoitteesta tiedotetaan riittävästi toiminnanharjoittajille, jotta he eivät tahattomasti hävitä asiakirjoja liian aikaisin.

SHLL:n mielestä hieman epäselväksi tässä kohdassa jää, mitkä ovat tarkalleen ne hyväksytyt tiedon varmistus-, tallennus- ja käsittelymenettelyt siten, että tiedon todistusvoima ja saatavuus kuljetuksen aikana ovat vastaavat, kuin paperille painettuja asiakirjoja käytettäessä. Onko esimerkiksi kuljettajan ajoneuvopääteellä olevan luokitustiedon ja -tekstin täydellinen vastaavuus tämänhetkiseen rahtikirjatekstiin sellainen? Tästä asiasta yritystoimijat toivovat tarkempaa tiedottamista, sillä tällä on suuri vaikutus digitalisaatiokehitykseen VAK-kuljetusten asiakirjojen osalta.

## Markkinavalvonta

Ei kommentteja.



## Valvonta

Riittävä valvonta ulotettuna myös lähettäjien toimintaan ja tarvittavan asiantuntemuksen omaamiseen vaarallisia aineita lähettävissä yrityksissä tulee olemaan iso asiakokonaisuus ja vaatimaan paljon viranomaisresursseja.

## Viranomaisten toimivalta

Lakiesityksessä esitetään uusia viranomaisvastuita mm. rekisterien ylläpitämiseen. Viranomaisyhteistyö ja riittävät resurssit viranomaistyön hoitamiseen tulee varmistaa, jotta Suomen logistinen kilpailukyky ei kärsi verrattuna muihin maihin.

Lisäksi mahdollisessa resurssivajeessa on olennaista, miten resursoidaan. SHLL nostaa yhdeksi resurssihuoleksi esimerkiksi Traficom ja tälle kaavaillun turvallisuusneuvonantajarekisterin ylläpidon. Mahdollisessa resurssivajeessa SHLL toivoo, ettei yleisestä valvonnasta, erityisesti tärkeästä lähettäjien lisävalvonnasta ja sitä kautta myös toimijoiden neuvonnasta ja opastuksesta, tingitä rekisterinrakentamisen ja sen ylläpidon takia. SHLL:n näkökulmasta kyseessä on viranomaistehtäviä, joihin kannattaa panostaa, sillä sieltä tulee voimakas vaikutus yleiseen turvallisuuteen ja sen kasvuun.

SHLL kannattaa myös muiden lausunnonantajien ehdottamaa ajatusta siitä, että neuvonta tulisi saada osaksi VAK-lain ennakkovalvontaa. Asiantunteva neuvonta lisäisi VAK-kuljetusten turvallisuutta. Myös neuvonnan tarve tulee ottaa huomioon viranomaisresurssien riittävyttä varmistettaessa.

## Sanktioiden uudistaminen

Ei kommentoitavaa.

## Huomioita liitelaeista

Turvallisuusselvityslain 21§n muuttaminen: henkilöturvallisuusselvitykset. Mahdolliset lakimääräiset vaatimukset vaarallisten aineiden kuljetusten parissa työskentelevien henkilöiden suppeastakin henkilöturvallisuusselvityksestä nostaisivat yritysten kustannuksia sekä vaikeuttaisivat henkilöiden rekrytointia että työllistämistä. SHLL:n mielestä kyseessä ei ole kannatettava päivitys lakiin.



Laki liikenteen palveluista, 219§: henkilötietojen suoja ja turvallisuusneuvonantajan henkilöllisyys. Mahdollisesti perustettava turvallisuusneuvonantajarekisteri sekä sen ylläpito että rakenne ovat laaja kokonaisuus ja mahdollisilta kustannusvaikutuksiltaan kuvatun mallisena mittava. SHLL toivoo, että rekisterinrakentaminen tehdään huolella ottaen huomioon kaikki vaikuttavat seikat. Esimerkiksi mikäli perustetaan ainoastaan rekisteri, jossa yritykset listataan siten, että yrityksellä joko on turvallisuusneuvonantaja tai ei ole, ilman mitään henkilö- tai yhteystietoja, niin sekin on jossain yhteydessä riittävä. Tällöin listatuilla yrityksillä tulee itsellään olla aktiivisesti ylläpidettynä esimerkiksi edes sähköpostiosoite, josta tarvittavia lisätietoja sitten olisi saatavana.

Eesityksen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin

Ei kommentoitavaa.

Muita huomioita

Ei kommentoitavaa.

Helsingissä 2.8.2021

Kunnioittaen

**SUOMEN HUOLINTA- JA LOGISTIKKALIITTO RY**

Petri Laitinen  
Toimitusjohtaja

Heli Hörkkö  
VAK-turvallisuusneuvonantajaryhmän puheenjohtaja