

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain kokonaisuudistus -ohjausryhmä

Aika	Tiistai 8.10.2019 klo 13.00-15.00
Paikka	Sonckin sali, Eteläesplanadi 16
Läsnä	Elina Immonen, liikenne- ja viestintäministeriö, pj Kimmo Kiiski, liikenne- ja viestintäministeriö, varapj Anu Häkkinen, liikenne- ja viestintäministeriö, sihteeri Katja Viertävä, liikenne- ja viestintäministeriö, sihteeri Mari Suominen, liikenne- ja viestintäministeriö, sihteeri Kosti Honkanen, puolustusministeriö Mirja Palmén, sisäministeriö Jussi Poutanen, sosiaali- ja terveysministeriö Pauliina Kanerva, työ- ja elinkeinoministeriö Eeva-Maija Puheloinen, ympäristöministeriö Miina Grönlund, Liikenne- ja viestintävirasto Risto Murto, Väylävirasto Simo Lehmusmies, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Leena Ahonen, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Toni Hytönen, Traffic Management Finland Oy (Finrail Oy) Merja Vuori, Kemianteollisuus ry Pauliina Auveri, Logistiikkayritysten Liitto ry (Posti Oy) Heli Hörkkö, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (Schenker Oy) Matti Grönfors, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry Kirsti Tarnanen-Sariola, Suomen Satamaliitto ry Markku Hakala, Satamaoperaattorit ry Terhi Kuljukka-Rabb, Teknisen Kaupan Liitto Tomi Kangas, VR-Yhtymä Oy

1. Kokouksen avaus

Pj. Immonen avasi kokouksen.

2. Esityslistan hyväksyminen

Esityslista hyväksyttiin.

3. Edellisen kokouksen pöytäkirjan hyväksyminen (4/2019, 10.9.2019)

Edellisen kokouksen pöytäkirja hyväksyttiin.

4. Esitys VAK-tilapäisestä säilytyksestä keskustelun pohjaksi (Anu Häkkinen/LVM)

Häkkinen esitteli mahdollisia vaihtoehtoja tilapäisen säilytyksen muutoksiksi, minkälaisia vaatimuksia tilapäiseen säilytykseen on vak-kuljetuksissa sekä asiaan liittyvää EU-lainsäädäntöä.

Tilapäiseen säilytykseen on tunnistettu liittyvän seuraavia ongelmia: ei ole ennakkotietoa vaarallisten aineiden tilapäisen säilytyksen paikoista, ainemääristä tai vaaraominaisuuksista. Liian tiukasta sääntelystä on arvioitu aiheutuvan mahdollisia erilaisia haasteita, kuten jos tilapäinen säilytys pitäisi siirtää kemikaaliturvallisuuslainsäädännön mukaisiin paikkoihin. Jos tilapäiselle säilytykselle vaadittaisiin lupa, luvan käsittelyaika voisi aiheuttaa toimijoille ongelmia. Lisäksi liian tiukan sääntelyn uhkana on yleisesti arvioitua olevan se, että toiminta voisi siirtyä edelleen tummemman harmaalle alueelle.

Erilaisia vaihtoehtoja lainsäädännön muuttamiseksi voisi olla esimerkiksi se, että lainsäädännössä voitaisiin vaatia tilapäisen säilytyksen paikan turvallisuutta. Lainsäädännössä ei olisi enää säännöksiä nimetyistä VAK-ratapihoista, sen sijaan laissa säädettäisiin ratapihan sisäisestä pelastussuunnitelmasta.

5. Keskustelua

Satamien toiminnan osalta esitetyistä vaihtoehtoista todettiin, että ne olivat hyvin mietitty, vaihtoehdot sallisivat edelleen muun muassa VAK-kuljetuksiin liittyvän moninaisuuden satamissa. Sääntelyä löytyy yleensä tyyppilisiin tilanteisiin, mutta satamissa tilanteet, aineet, määrät ja liikennejärjestelyt vaihtelevat suuresti. Satamissa pitää olla sisäinen pelastussuunnitelma. Tilapäisen säilytyksen ilmoittaminen voi olla satamissa hieman ongelmallista. Satamanpitäjille tärkeää on tietää, mitä tavaraa on satamassa.

Rautatiepuolen osalta todettiin, että turvallisuusjohtamisjärjestelmään nojautuva järjestelmä olisi hyvä. Nykyjärjestelmää pidettiin keskustelujen perusteella turvallisena. Turvallisuusjohtamisjärjestelmien kautta riskit pitää kaivaa esille ja puuttua niihin. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä rakentuu siihen, että organisaatio tunnistaa riskit. Rataverkonhaltijat tekevät töitä riskien tunnistamiseksi. Turvatoimia koskevat säännökset jäisivät edelleen. Rautatiepuolella ei olisi enää erillistä VAK-turvallisuusselvitystä. Käytännössä valvovalla viranomaisella olisi vastuu, että asia löytyy turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyvistä asiakirjoista. Kevennystä ei tule toiminnan osalta vaan dokumentoinnin osalta. Tarkoitus ei tiukentaa vaan johdonmukaistaa. Keskusteluissa todettiin, että ehdotus ei välttämättä muuta juurikaan mitään ja ongelma on se, että jää harmaita alueita.

Lisäksi esille nousi terminologisia asioita. Ratapiha ei tarkoita mitään, niitä ei merkitä maastoon, ja kyseessä on puhekielen ilmaisu. Liikennepaikka merkitään maastoon. Ongelma, että ratapiha termiä käytetään myös turvasuunnitelmissa. Rautatievaunu on ilmassa oleva termi, rautatielaista voisi hakea oikeat termit.

Keskustelua käytiin myös VAK-lain ja kemikaaliturvallisuuslain yhteydestä toisiinsa. Tärkeää olisi, että tilapäisessä säilytyksessä haettaisiin kansallisesti yhtenäistä ratkaisua. Ei ole tarkoitus rasittaa elinkeinoa vaan luoda tasapuoliset kilpailuolosuhteet elinkeinoille. Esityksessä oli elementtejä lain selkeyttämiseksi, mikä on kuljetusta ja mikä tilapäistä säilytystä. Ongelma nykytilanteessa on se, että tilapäinen säilytys on niin laajalti mahdollista. Ideaalutilanne olisi se, että pysytään selkeästi kuljetuksen puolella ja tilapäinen säilytys olisi rajattu.

Lisäksi nostettiin esille, että tulisi olla selkeät rajat mikä on varastointia ja mikä tilapäistä säilytystä. Ainakin VAK-lain perusteluissa voisi olla hyviä esimerkkejä. Turvallisuustaso pitäisi olla sama on sitten kyse varastoinnista tai tilapäisestä

säilytyksestä. Tarve tilapäiseen säilytykseen tulisi minimoida. Ne vaaralliset aineet, jotka olisivat teollisuusalueen sisällä, olisivat tarkemmin säännelty. Sisäinen pelastussuunnitelma vaikuttaa hieman vaatimattomalta. Kaavoittajan tulee ottaa huomioon vaarallisten aineiden kuljetukseen ja tilapäiseen säilyttämiseen liittyvät riskit.

Kokouksessa nousi myös esille kysymys, milloin EU-lainsäädäntö on muuttunut ratapihojen osalta. Tähän todettiin, että Suomessa on ollut vuosia EU lainsäädännön vastainen tilanne, johon komissio on nyt puuttunut ja kansallista sääntelyä pitää muuttaa. Pelastuslaitokset eivät ole voineet vaatia ulkoisia pelastussuunnitelmia, koska selkeää kuvaa skenaarioista ei ole ja millaisia toimia pitäisi tehdä pelastustilanteissa. Pelastuslainsäädäntö on rakentunut siten, että pelastuslaitos ja organisaatio yhdessä laativat ulkoisen pelastussuunnitelman ja harjoittelevat kolmen vuoden välein. Turvallisuusselvitykset eivät ole olleet samaa tasoa kuin ulkoiset pelastussuunnitelmat. Pelastuslainsäädäntöä pitää muuttaa, jos VAK-ratapihat ja turvallisuusselvitykset poistuvat.

Keskustelua käytiin myös siitä, miten lepotauot katsotaan tilapäisessä säilytyksessä. Suomessa ei ole riittävästi sopivia paikkoja, joissa voi viettää lepotaukoja. Jos lepotauot pitäisi viettää vain tietyillä paikoilla, tavaroiden toimitukset vaikeutuvat. Ilman tilapäiseen säilytykseen liittyvää joustoa, ei tulla toimeen.

Lisäksi tilapäiseen säilytykseen liittyvänä ongelmana nousi esille pienemmät yritykset, jotka haluavat toimeksiantoja ja saattavat säilyttää vaarallisia aineita esimerkiksi Tattarisuolla. Pelastussuunnitelma ei välttämättä kata, jos vakituista henkilökuntaa on esimerkiksi viisi henkilöä, vaikka kyseessä olisi isokin terminaali.

Korostettiin riskiperusteisuutta, tiedonkulun ja tiedon saannin merkitystä, toimintaan liittyvien riskien selvittämistä ja oikeaa varautumista.

Kokouksen jälkeen voi myös toimittaa aiheeseen liittyviä näkemyksiä ja/tai ratkaisuehdotuksia.

6. Ilmoitusasiat

Käytiin keskustelua hallituksen esityksen aikataulusta. Tavoitteena saada esitys lausunnoille kevättalvella 2020.

7. Seuraava kokous

Seuraava kokous 5.11.2019 tiistaina kello 13 – 15. Kokouksesta lähetetään kalenterikutsu, jossa on liitteenä kokouksen asiakirjat. (Kokoukokous peruttiin).

8. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja kiitti hyvästä kokouksesta ja päätti kokouksen.

Liite 1: Esitys tilapäisestä säilytyksestä