

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain kokonaisuudistus -ohjausryhmä

Aika	Tiistai 26.1.2021 klo 9.00-12.00
Paikka	Teams -kokous
Läsnä	Saara Reinimäki, liikenne- ja viestintäministeriö, pj Kimmo Kiiski, liikenne- ja viestintäministeriö, varapj. Kirsi Miettinen, liikenne- ja viestintäministeriö Anu Häkkinen, liikenne- ja viestintäministeriö, sihteeri Katja Viertävä, liikenne- ja viestintäministeriö, sihteeri Mari Suominen, liikenne- ja viestintäministeriö, sihteeri Kirsi Huovinen, maa- ja metsätalousministeriö Seija Miettinen-Bellevergue, puolustusministeriö Jari Talja, puolustusministeriö Mirja Palmén, sisäministeriö Jussi Poutanen, sosiaali- ja terveysministeriö Pauliina Kanerva, työ- ja elinkeinoministeriö Minna Valtavaara, ympäristöministeriö Miina Grönlund, Liikenne- ja viestintävirasto Kari Onninen, Poliisihallitus Santtu Hellstén, Säteilyturvakeskus Simo Lehmusmies, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Toni Hytönen, Fintraffic Raide Oy Merja Vuori, Kemianteollisuus ry Pauliina Auveri, Posti Oy Heli Hörkkö, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (Schenker Oy) Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry Matti Grönfors, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry Kirsti Tarnanen-Sariola, Suomen Satamaliitto ry Markku Hakala, Satamaoperaattorit ry (Oulun Satama Oy) Terhi Kuljukka-Rabb, Teknisen Kaupan Liitto Jari Hankala, VR-Yhtymä Oy Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy

1. Kokouksen avaus

Pj. Reinimäki avasi kokouksen.

2. Esityslistan hyväksyminen

Esityslista hyväksyttiin.

3. Edellisen kokouksen pöytäkirjan hyväksyminen (6/2020, 14.12.2020)

Edellisen kokouksen pöytäkirja hyväksyttiin.

4. Esitysluonnoksen uudeksi VAK-lainsäädäntöä esittely ja arviointia; luonnoksen luvut 1-7 säännösperusteluineen (Kimmo Kiiski/LVM)

Kiiski esitteli VAK-lain luonnoksen 1-7 lukuja liitteenä olevan esityksen perusteella. Kiiski kertoi uuden lain sääntelymallista, laillisuusperiaatteesta sekä blankkorangaistussääntelystä luopumisesta.

Keskustelussa nousi seuraavat asiat.

Lain soveltamisala ja puolustusvoimien kuljetukset. Puolustusvoimien kuljetuksissa, jotka suoritetaan siviilikuljetuksina, sovellettaisiin VAK-lakia, mutta niiden soveltamiseen tarvitaan poikkeuksia. PLM on pyytänyt selvitystä pääesikunnalta tarvittavista poikkeuksista, jotka tullaan toimittamaan LVM:lle. PLM on valmistellut VAK-lakiin siirtymäsäännöksiä, jotka toimitetaan LVM:lle.

Markkinavalvonta tulisi miettiä soveltamisalan rajauksessa. Eli syytä katsoa muukin osuus kuin varsinainen kuljetustapahtuma.

Kirsi Miettinen (LVM) esitteli tietosäännökset säiliökuljetuksen tiekuljetuksissa. Ehdotuksessa lähdetty minimistä: vain säiliökuljetus kotimaan kuljetuksissa Suomessa rekisteröidyillä ajoneuvoilla. Kuljetuksen suorittajan velvollisuudet tietojen antamiseen olisivat uusia. Tästä tulisi Traficomille uusi tehtävä, joka tarkoittaisi teknisen työkalun hankkimisesta ja järjestämisestä, minkä voi antaa myös palveluntarjoajan tehtäväksi. Mahdollisen teknisen palvelun tai rajapinnan rakentamiselle ei ole tässä vaiheessa aikataulua. Nykyisin toimijat omien tarpeidensa takia ovat jo keränneet tietoa kuljetuksistaan, joten kaikilta osin ei olisi uutta toimijoille.

Todettiin, että perusteluissa ei ole vaikutusarviointia eikä kustannusarviointia. Tietojärjestelmäkustannukset yleensäkin suurempia kuin arvioidut. Jos edelleenkin jouduttaisiin turvautumaan manuaaliseen tietojen syöttämiseen, olisi lisätyötä. Suomalaisella sinällään, koska velvollisuus koskee vain Suomessa rekisteröityjä ajoneuvoja. Kysymyksenä nousi myös se, että onko tietosäännöksille tarvetta todellisuudessa. Asiassa tulisi huomioida myös kyberturvallisuusnäkökulmat.

Puolustusvoimien kuljetusten suhteen paikkatietojen ilmoittamisesta jätettiin varauma.

Kiiski jatkoi **tilapäistä säilytystä** koskevien säännösten esittelyllä. Ehdotus perustuu nykysääntelyyn, ja kyseessä on lähtökohtaisesti kansallinen sääntely. Kuitenkin vaatimukset raideliikenteen sisäisestä pelastussuunnitelmasta perustuu kv. määräyksiin. Erityisesti tilapäisen säilytyksen edellytyksiä koskeva pykälä olisi uusi: siinä säädettäisiin, mitä tilapäinen säilytys on, ja myös säilytyksen enimmäiskestolle 72 tunnin aikaraja. Keskusteltiin myös kuljetusten sujuvuudesta.

Tuotiin esille, että esimerkiksi raideliikenteessä kuljetusketjun turvallisuus on tärkeä, huoltovarmuutta, kaivos- ja kemianteollisuutta palvellen. Pääosa kuljetuksesta tulee Venäjältä, ja sitä toimintaa sääntelee Venäjä-sopimus. Sovitaan Venäjän kuljetusyrityksen ja satamaoperaattorin kanssa, miten kuljetus suoritetaan. Esimerkiksi sääolosuhteet voivat poistaa kokonaisia ratapihoja käytöstä. Aikarajoite on täysin mahdoton, ja nostaisi riskitasoa, kun pakotetaan toimimaan 72 tunnin sisällä. Tämä johtaa siihen, että pahimmillaan kalustoa liikutetaan turhaan. Esitettiin, että aikarajoitetta ei tulisi asettaa ratapihoilla, joihin on tehty asianmukaiset riskiarvioinnit ja joissa on asianmukainen varustus.

Tieliikenteen osalta todettiin, että tuetaan tilapäisestä säilytyksestä raideliikenteessä esitettyjä näkemyksiä. Myös tieliikenteessä kuljetuksen suorittajan tavoite on aina sujuvat kuljetukset, mutta yhteiskunnassa aina kaikki ei toimi 24/7. Aikarajasta kannattaa käydä keskustelua, mikä olisi sopiva aikaraja ja tarvitaanko sellaista edes.

Aikarajan osalta pitää arvioida myös rajapinta säteilylakiin ja ydinenergalakiin. Lisäksi huomattava, että 7 –luokan tavarahan hallussapito vaatii turvallisuusluvan.

Tilapäisen säilytyksen osalta tuotiin esille myös kemikaaliturvallisuuslain ja VAK-lain rajapinta, mikä on tilapäistä säilytystä ja mikä on varastointia. Tässä ehdotuksessa on haettu sitä, että kuljetus on kuljetusta. TEM tukee aikamäärettä, nykytila on tulkinnanvarainen ja se heijastuu viranomaisten valvontatyöhön. Ikävät onnettomuudet paljastaneet säilytykseen liittyvät ongelmat. Yhteneväinen turvallisuustaso pitää varmistaa, riippumatta siitä kumpaa lakia sovelletaan. Tämä ehdotus tukee sitä ja ehdotuksen pääperiaatteet ovat hyvät. Rajapinnat pitää tarkastella huolella.

Positiivisena asiana todettiin myös se, että satama-alueet ovat aikarajan soveltamisalan ulkopuolella. Satama-alueet ovat suljettuja alueita ja kun ollaan toisen liikennemuodon kanssa tekemisissä kaikkea ei voida ennakoida, esimerkiksi sääolosuhteet ja alukset eivät pääsekään lähtemään tai eivät saavu. Satamien alueella on järjestely ratapihoja, ehdotusta pitäisi selventää, että onko siellä liikkuvien kuljetusyksiköiden osalta tilanne eri.

Lisäksi keskusteltiin Seveso-toiminnasta, joka on luvanvaraista. Ainemäärät ja aineet tunnistettava kemikaaliturvallisuuslainsäädännön mukaisesti. Sääntely on tiukempaa ja tarkkarajaisempaa laitospuolella. Ehdotettiin myös, että yksi malli voisi olla esim. väliaikaisen varastoinnin malli ikään kuin tilapäisen säilytyksen välimuotona.

Myös pelastustoiminnan suhteen mahdollisimman tarkka määritelmä tilapäisestä säilytyksestä on tärkeää. Perusteluissa pitäisi selkeästi kertoa, miksi VAK-ratapihoista luovutaan ja miten vastaava turvallisuustaso saavutetaan jatkossa. VAK-ratapihoista luopuminen on selvä heikennys nykyiseen.

Sanktioiden osalta tuotiin esille huoli sanktioiden kohdistumisesta: mitä, jos vastaanottaja ei ota vastaan. Hyvänä asiana todettiin se, että tilapäinen säilytys ei muuttuisi varastoinniksi säädetyn aikarajan ylittyessä. Kysymykseksi jää, että onko toiminta monesti nykyisin ollutkin jo varastointia.

LVM toivoo myös kirjallista palautetta. Säännös- ja perusteluhahmotelmia voi kommentoida kirjallisesti helmikuun ajan.

5. Seuraavan kokouksen ajankohdan päättäminen

Seuraava kokous on tarkoitus pitää 9.2.2021.

6. Kokouksen päättäminen

Anu Häkkinen (Traficom) kertoi 11.2.2021 järjestettävästä Traficom VAK-päivästä. Alla linkki kutsuun:

<https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/tilaisuudet/virtuaalinen-vak-paiva-1122021>

Puheenjohtaja kiitti hyvästä kokouksesta sekä aktiivisesta keskustelusta ja päätti kokouksen.

Liite 1: Kimmo Kiiskin esitys VAK-lain luvuista 1-7