

Asia: VN/7202/2018

Luonnos hallituksen esitykseksi uudeksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi

Ei lausuttavaa

Ei lausuttavaa - toteaminen

-

Lausuttavaa

Yleisiä huomioita esityksestä

Ehdotus on pääosin hyvä, mutta varsinainen käytännön kuljetustoiminnan tuntemus on jäänyt valmistelussa vähäiseksi. Lisäksi ehdotuksessa on päällekkäisyyttä muun lainsäädännön kanssa mm. pelastussuunnitelman osalta.

Soveltamisala

-

Tilapäinen säilytys

29 § tilapäinen säilytys tulisi vielä kerran avata uudelleen ja tarkentaa. Aikaraja ei tule kysymykseen, koska vaarallisia aineita, riippuen kuljetustavasta, voidaan joutua säilyttämään pidempään. Tähän asti on jo otettu huomioon erilaisia riskitekijöitä mm. pohjavesialueet säiliökuljetuksissa. Tilapäisessä säilytyksessä on "valvontaviranomaisen pyytävä esitettävä asiakirjat". Lisäyksenä olisi tarpeellista voida esittää myös sähköinen kuljetussopimus, rahtikirja tai tilaus. Entistä enemmän ollaan siirtymässä sähköiseen maailmaan. Esimerkiksi QR koodi tai vastaava voisi tällöin toimia. Miten määritellään kuljettajan ajo- ja lepoaikasetuksen mukaisen tauon, vuorokausilevon tai viikkolevon pitäminen matkapaikkakunnalla? Onko se tilapäistä säilytystä vai kiinteä osa kuljetusta, kun pysäköi pysäköintialueelle Posiolla ja kuljettajan asemapaikka on Tampere? Miten tällöin paikassa voidaan toteuttaa pelastussuunnitelma laatiminen? Kuljetuksissa on toisinaan tehtävä säiliöautoyhdistelmässä siirtokuormaus perävaunusta vetoautoon. Silloin säiliön venttiilit avataan. Meneekö toiminta silloin kemiallisen aineen käsittelyksi ja tilapäinen säilytys määritelmä poistuu? Tähänkin asti on pyritty tekemään siirtokuormaukset huoltoasemilla purkulaatoilla, jossa on mahdolliseen vuotoon tarvittava valmius. Tämän vuoksi olisi tärkeää tarkentaa pykälää 29, jottei

jäisi "harmaata aluetta" lain pykälään. Tilapäisen säilytyksen pykälät 30 ja 31 ehdotan kokonaan poistettavaksi seuraavin perustein: Tilapäisessä säilytyksessä ei ole tapahtunut onnettomuuksia, kuten lakiehdotuksen kohta 2.5 antaa ymmärtää. Tavaroiden siirron yhteydessä kylläkin on näitä sattunut, mutta ei säilytyksessä. Tätä varten vaarojen riskien arviointia tehdään kuljetusyrityksissä työturvallisuuslain vaatimana. ADR/Traficommin määräys edellyttää valvontamääräyksien noudattamista jo nyt (luku 8.4). Kuljetuksen turvaaminen ja turvasuunnitelma on ollut käytössä jo vuodesta 2005 (Luku 1.10), jossa on tehtävä suunnitelma kuljetuksille. Lisäksi tässä laissa on tulossa uudet velvollisuudet: Selvilläölovelvollisuus, huolellisuus- ja varovaisuusvelvollisuus sekä kuljetuskielto. Lain 32 § pykälää ja lain 33 §:n kohtaa 3 ehdotan kokonaan poistettavaksi seuraavin perustein: Vaarallisia aineita valmistavalla tai käsittelevällä teollisuudella sekä vaarallisia jätteitä keräävällä ja käsittelevällä yrityksellä on jo nyt oltava varautumissuunnitelmat, joita edellyttää ympäristölainsäädäntö ja ympäristölupa. Niihin on sisällytetty myös harjoittelu- ja koulutusvelvollisuus. Lisäksi on olemassa kaikkia koskeva VAK-tiedostan koulutuksen velvollisuus, jossa on myös toiminta onnettomuus- tai vaaratilanteessa osa. ADR-ajolupakoulutuksessa on myös oltava toiminnallisia harjoituksia onnettomuustilanteessa toimimiseen jo nyt. Pelastuslaissa on jo pykälät 3, 4 ja 15 varautumiseen. Työturvallisuuslaissa on jo pykälät 8, 10, 44, 45, 47 ja 61 perehdyttämisestä, vaarojen ja riskien ennakoinnista sekä onnettomuustilanteissa toimintaan ja perehdyttämiseen. Pelastuslaitoksia olemme eri puolin maata pyytäneet seuraavaan ja osallistumaan harjoituksiimme, mutta resurssipulasta ja valmiuden ylläpitämisestä johtuen he eivät juurikaan ole voineet osallistua. Jatkossa on tulossa tähän lakiin 91 § Velvollisuus huolehtia henkilöstön ammattitaidosta ja siihen koskeva rangaistuspykälä 152. Onko siis välttämätöntä tehdä päällekkäistä lainsäädäntöä, joka voi pienessä kuljetusliikkeessä aiheuttaa kohtuuttomia kustannuksia ja toimenpiteitä.

Turvauhat

Henkilöiden luotettavuuden tarkistaminen on tärkeä asia. Mutta haittaako tai estääkö tämä elinkeinonharjoittamista? Voidaanko palkata työntekijää, ennen kuin olemme saaneet suppean turvallisuusselvityksen Supolta. Heidän verkkosivuilla on 35 vuorokauden toimitusaika. Käytännössä on kestänyt pidempään. Onko Supolla resursseja? Vai voidaanko muuttaa lainkohtaa siten, että se tulee hankkia työsuhteen koeaikana? Olisiko rinnalla käyttökelpoinen poliisin antama turvallisuusselvitys. 20 auton kuljetusyrityksessä voi tulla kyseeseen jopa 60 henkilön turvallisuusselvitys. Se on myös kustannuskysymys työntekijälle tai työnantajalle. Vai velvoitetaanko Supo tekemään se virkatyönä?

Reittirajoitusten uudistaminen tiekuljetuksissa

Nyt esitettävä lain 55 § reittirajoitus on tarkoitus yksinkertaistaa, mutta tulee käymään päinvastoin kuljetuksien toimittamisen kanssa. Esityksen perustelutekstissä mainitaan: "Jatkossa reittirajoituksen soveltaminen perustuisi ajoneuvon merkintään (varmaan tarkoitettu kuljetusyksikön merkintään), jos ajoneuvo on merkittävä vaarallista ainetta osoittavalla oranssikilvellä, olisi reittirajoituksia sovellettava". Eli liikennemerkin C8 ilman lisäkilpeä kieltää vaarallisen aineen kuljettamisen heti kun vapaaraja ylittyy tai säiliöautossa olisi kuljettavaa ainetta tai olisi tyhjä puhdistamaton. Miten sen jälkeen kuljetetaan rautakauppoihin ja autotarvikeliikkeisiin maaleja, akkuja, lasinpesunesteitä, polttoainetta kiinteistöille, työkoneille, rakennustyömaille, pesuaineita keittiöille ja sairaaloille, moottoripolttonesteitä huoltoasemille, kerätään vaarallisia jätteitä? Tämä haittaisi elinkeinonharjoittamista sekä toisi poliisille kohtuuttoman määrän poikkeuslupahakemuksia. Jolloin liikennemerkin C8 tarkoitus "vesittyisi". Ehdotus nro 1: Säilytetään lisäkilvet A-VAK ja B-VAK ja niihin liittyvä ainelistaus. Tämän kanssa on opittu jo elämään ja ajoreitit suunnittelemaan. Nämä lisäkilvet

rajoittavat jo tarpeeksi kuljetuksia. Liikennemerkkiyhdistelmät ovat käytössä jo matalilla nopeusrajoitusalueille, yleensä taajamissa. Ehdotus nro 2: Jos päätetään noudattaa kansainvälistä liikennemerkkien ja -opasteta koskevaa yleissopimusta (SopS 81/1986), niin ehdotan että liikennemerkkin C8 käyttöä voidaan rajoittaa lisäkilvillä, jossa olisi määrättyt kellonajat milloin merkki on voimassa esim. 6-9, 15-18, (6-9). Lisäksi kunnille ja kaupungeille, jotka merkin käyttöoikeutta anovat Liikenne- ja viestintävirastolta, on veloitettava pitämään ajantasaista helposti saatavaa tietoa / karttaa reittirajoituksista esim. verkkosivuillaan. Tämän puuttuminen tulisi säätää merkin käyttöoikeuden myöntävälle taholle valvottavaksi.

Osapuolten velvollisuudet

-

Markkinavalvonta

-

Valvonta

Tulli ja rajavartiolaitos tulee edelleen säilyttää poliisin rinnalla tievalvontaa suorittavana viranomaisena. Liikkuvan poliisiin erityisosaamisen poistuminen näkyy liikaa vähentyneenä valvontana.

Viranomaisten toimivalta

-

Sanktiointien uudistaminen

-

Huomioita liitelaesta

-

Esityksen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin

-

Asetus ja sen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin

-

Muita huomioita

Turvallisuusneuvonantajien nimen ilmoittamisvaatimus on hyvä uudistus. Liikenne- ja viestintäviraston olisi hyvä tehdä siitä avoin listaus henkilöistä yrityskohtaisesti tai siten, että pelastustoimi pääsisi järjestelmästä näkemään yrityksen turvallisuusneuvonantajan yhteystiedot. Tosin turvallisuusneuvonantajana työ ei ole päivystysluonteista. Tämän nimen ilmoittamisen lisäksi olisi hyvä, että samalla ilmoituksella voisi ilmoittaa muidenkin yhteyshenkilöiden tiedot, esim. ajojärjestelijä, terminaalipäällikkö jne. Näin pelastuslaitoksen tilannekeskus ja pelastustoiminnan johtaja saisi onnettomuuspaikalle asiantuntija apua keskitetystä järjestelmästä.

Moilanen Jukka
Pirkanmaan Liikenneopisto Oy - Pekka Moilanen