

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**

Neot kiittää mahdollisuudesta olla mukana vaikuttamassa ja vaalimassa vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuutta ja lainsäädännön kehittämistä.

Uudessa VAK laissa on otettu kantaa laaja-alaisesti yhdistäen kuljetusmuotoja ja lainsäädäntöä, ja tämä katsotaan olevan erittäin hyvä kehityssuunta Suomen vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännössä.

### **Soveltamisala**

2§ Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen omien vaarallisten aineiden kuljetusten rajaaminen lain soveltamisalasta.

Siviilisektorin kumppanuusyriytysten ammattitaito ja mahdollisuus toimia vaarallisten aineiden kuljetuksissa palveluntuottajana pitää mahdollistaa myöskin eritysluottamuksellisiin projekteihin, mikäli lainsäädännön noudattaminen aiheuttaa rajoituksia tässä muodossa kuin se nyt on kirjoitettu.

### **Tilapäinen säilytys**

Tilapäinen säilytys on kenties tässä muodossa epäselvää, mitä oikeasti on tarkoitus tehdä turvallisemmaksi. Ajoneuvon pysäköinti on ollut turvallisempaa kuin ajaminen, onnettomuuksien lukumäärän valossa. Onko nyt tarkoituksena määritellä kaikki parkkipaikat Suomessa, mukaan lukien

erikoistilanteita, joissa ajoneuvon kuljettaja joutuu jäämään viettämään vuorokausilepoa, tai viikkolepoaikaa, kuljettettavien määrien ollessa pienet? Vai haetaanko tässä tilapäisessä säilyttämisessä se välitila, joka on laajamittaisen kemikaalien käsittelyn ja kuljetuksen välissä poislukien levot tai työaika?

Mikä on tilapäistä säilyttämistä? ”Vaarallisten aineiden säilytys, joka ei kuulu kuljetukseen, on kemikaaliturvallisuuslain mukaista toimintaa eikä siihen silloin sovelleta vaarallisten aineiden kuljetukseen kuuluvan tilapäisen säilytyksen säännöksiä”; tämä on selkeä lause. Mutta onko asia näin? Kuljetusliikkeellä on parkkipaikka, jossa voi tänään olla nolla litraa autoissa vaarallista ainetta ja huomenna 200 litraa 3luokan palavaa nestettä, vertailuna esim. raideliikenne jossa määrät voivat olla kuormassa 1 miljoona litraa? Tämä ei välttämättä avaa lakia luettaessa.

Ympäristösuojelutoimenpiteistä ja pohjavesien suojelusta ei tingitä ja tämä on selkeä tavoite kaikille toimijoille.

Vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain

(390/2005) 28 §:n mukaan laajamittaista teollista käsittelyä ja varastointia harjoittavien toiminnanharjoittajien on laadittava sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäinen pelastussuunnitelma sisältää selvityksen tuotantolaitoksen alueella suoritettavista onnettomuuden torjuntaa koskevista toimenpiteistä sekä harjoitettava onnettomuuksien hallintaa. Nämä tilaisuudet vaativat sekä palo- ja pelastusorganisaation ja alan toimijoiden yhteisharjoittelua satamissa.

Onko palo- ja pelastuksella resursseja käsitellä ja harjoitella ja varmistaa alueen sisäinen pelastussuunnitelman toimintamallit? Liikenne- ja viestintävirasto ottaa siis hyväksyntäroolin ohii palo- ja pelastuksen, kun se suunnitelma heille lähetetään. Mikä on hyvissä ajoin ennen toiminnan aloittamista suunnitelman lähettäminen LM:lle 13§?

Mitä tarkoitetaan vastuuhenkilöillä tilapäisessä säilytyksessä, erityisesti mitä häneltä vaaditaan? palomiespätevyys, ensiapupätevyys, TNA tai ADR pätevyyksien lisäksi?

Satamien vastuut olivat kovin suuret, toisaalta kohteena satamat ovat hubeja, joista tavara tulee sisään ja lähtee ulos ja tässä välissä pitäisi olla asialliset järjestelmät varmistaksemme tuntien tai päivien VAK-tavaroiden tilapäisestä säilyttämisestä. Turvauhka käsitteenä on myös sellainen, että esim. kaikkea ei voi laittaa julkiseksi nettiin. ”Satamanpitäjän on ilmoitettava hyväksytystä turvallisuusselvityksestä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittaville”; tämä tulee olemaan vaikeaa toteuttaa moninaisten toimijoiden osalta ja erityisesti jos tiedot ovat luottamuksellisia ja toisaalta kertakävijöitä riittää alueella. Pitäisikö satamissa olla erikseen merkityt/ hyväksytyt VAK-alueet, ja tällöin kuljetusliike ymmärtää, että tila ja paikka/alue on hyväksytty ja turvallinen.

VAK-ratapiha käsitteenä poistuu, mutta varmistettava, että toiminta jatkuu niin, että nimenomaisilla paikoilla voidaan vain tilapäisesti säilyttää vaarallisia aineita ja alueen tai paikan, tai rataosuuden sisäinen pelsu ottaa huomioon myös turvauhat ja asiattomien pääsyn kohteeseen.

## Turvauhat

21§ Suppean henkilöturvallisuusselvityksen piiriin kuuluvat tehtävät

Tämä on erittäin hyvä kehityskohde alalle, vaatimukset linjassa myöskin huoltovarmuuskriittisten toimijavelvoitteiden kanssa.

Määritelmä ”merkittävä” määrä vaarallista ainetta haltuunsaava, pitäisi määritellä. Onko merkittävä määrä säiliöautollinen ja mitä ja mihin luokkaan kuuluvia tuotteita pidetään tähän kohtaan kuuluvana. Tällä hetkellä henkilöturvallisuusselvityksen määräyshän koskee ydin- ja räjähdysaineita alallamme.

Hallinnollisesti iso työ ja lukumäärällisesti vaikuttavia hakemusmääriä käsitellään tässä osassa. Pitäisikö tämä olla siis normaalia ADR ajoluvan kanssa selvitettävä asia- ei ADR ajolupaa jos ei henkiöturvallisuusselvitys ole tehty. Kuormaaja/pakkaaja/lähtettäjä ovat myöskin määrittelyyn liittyviä toimenkuvia, jotka pitäisi sitten selkeästi määritellä henkilöturvallisuusselvityskohteiksi.

## Reittirajoitusten uudistaminen tiekuljetuksissa

Laki tieliikennelainmuuttamisesta niin, että otamme pois kokonaan A ja B VAK rajoitteet estävät tämän jälkeen kaiken oranssikilpikuljetukset merkin vaikutusalueella. Oletuksena on että nykyiset A ja B-VAK alueet siirtyvät C8 merkin vaikutukselle ja tästä tulee erittäin isot vaikutukset elinkeinoelämälle.

"Reitti- tai tunnelirajoituksesta huolimatta vaarallisia aineita saa kuljettaa erityisestä syystä rajoitusalueella tai tunnelissa poliisin määrääjäksi antamalla luvalla". Eli rajoitusalueille elinkeinotoiminnan jatkamiseksi saa kuitenkin erikoisluvan. Onko resursseja ja käytännössä mahdollisuutta toteuttaa tällaisia erikoislupia, ovatko luvat asiakaskohtaisia vuosilupia, reitti-, määrä, kellonaika, asiakas vaiko kuljetuksen suorittajan hakemia yleislupia alueelle? Olettaisinkin että tavoite kaikilla on ohjata läpikululiikenne pois keskustoista eli kaikki nykyiset A/B alueet siirtyvät täyskieltoalueiksi.

Ehdotamme edelleen läpiajon rajoittamiseksi sekä ruuhka-aikojen vaarallisten aineiden kuljetusrajoituksia toteutettavaksi kuten nykyinen lainsäädäntö sen sallii.

Ehdotamme myöskin, että nämä rajoitukset pitää olla saatavilla yleisissä kartoissa, tiedon saatavuuden ja lupaprosessien organisoimiseksi, erityisesti mikäli C8 rajoitus astuu voimaan, mutta toisaalta nykyisetkin rajoitukset pitäisi olla helposti todennettavissa digikartoissa.

## Osapuolten velvollisuudet

49§ ADR-ajolupakoulutuksen antajat

Kouluttajien pätevyys on ehdottoman tärkeä osa meidän turvallisuusjärjestelmää ja kannatamme ADR ajolupavaatimusta kouluttajalta, vaikka työkokemusta ei olisikaan. Kommenttina, että hakijan koulutusta antavalla henkilöllä on oltava voimassa oleva ADR ajolupa rajaa kuitenkin alan ammattilaisten käytön esim. työturvallisuus, onnettomuus- ja pelastustekniikat, tuotetieto tai laitetekniikan osalta pois kokonaan ja aiheet ovat kuitenkin osa ADR koulutustakin. Samoin rautatieosuudessa alan ammattilaisen käyttö ei olisi pahitteeksi, vaikka lainsäädäntö yhdistää nyt eri kuljetusmuodot vaarallisten aineiden käsittelyn ja ohjeistuksen ja turvallisuuden osalta.

Ehdotamme, että kaikilla koulutusta antavalla henkilöllä ei tarvitse olla ADR ajolupaa osakoulutustehtävissä tai määrittely antaisi mahdollisuuden käyttää laajenevasti eri alan asiantuntijoita rajallisen ajan. Pääkouluttajapätevyyden omaavalla kouluttajalla ADR pitää olla suoritettuna.

## **Markkinavalvonta**

Ei kommentoitavaa

## **Valvonta**

Sähköiset asiakirjat ovat nykyajan ehdoton edellytys oikea-aikaisen tiedon saamiseksi oikean paikkaan ja tarvittaessa oikeille henkilöille, olipa kyseessä normaali tietarkastus vaiko pelastustoimet.

ADR-VAK-hyväksymistodistus kuljetusyksikössä on muun muassa määritelty liikennevirhemaksun uhalla pidettäväksi ajoneuvossa mukana. Tietotekniikan kehittyessä, reaaliaikaisten järjestelmien käyttöönoton myötä, ehdotamme että myös sähköiset documentit ovat päteviä erilaisissa näyttötilanteissa, aina. Tällöin esim. konttien tai perävaunujen yms documenttien hallintaan saadaan parempaa ja ajantasaista tietoa, käytössämme on esim QR koodijärjestelmät / sharepointit joissa nämä documentit ovat ajantasaisesti aina saatavilla. Tietysti sähkö yms. tietoliikenneasiat huomioitava erikoistilanteissa, mutta tietoliikennepoikkeamat näinä aikoina ovat erittäin harvinaisia.

## **Viranomaisten toimivalta**

-

## **Sanktiointen uudistaminen**

-

## **Huomioita liitelaista**

-

## **Esityksen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin**

-

## **Asetus ja sen vaikutukset viranomaisiin ja yrityksiin**

-

## Muita huomioita

14§ 13§ Erityinen ja merkittävä vaara on mainittu useassa kohdassa, ehdottaisimme näille sanoille mahdollisimman tarkkaa määrittelyä. Terminologian käyttö nykyisellään on tulkinnanvaraista.

"Tiekuljetuksessa tarvittavan pysäköinnin aikana ajoneuvon on oltava valvonnan alainen tai aiheutua erityistä vaaraa pysäköitynä turvalliseen paikkaan, jos vaarallisesta aineesta voi aiheutua erityistä vaaraa pysäköinnin aikana. Jos aineen laadusta tai määrästä voi aiheutua merkittävää vaaraa, ajoneuvoa ei saa pysäköidä taajamassa tai vilkkaasti liikennöidyllä paikalla edes huoltotoimenpiteitä varten muutoin kuin pakottavassa tilanteessa. "

15§ Ohjeet ja varusteet kohdassa mainitaan, että "ajoneuvossa pitää olla riittävät sammuttimet ajoneuvossa". Viittaako tämä lakisääteisiin ajoneuvoyksikön sammuttimiin vaiko laajemmalti sisäisen pelastussuunnitelman ja turvallisuussuunnitelman mukaisia varusteita ?

Saarinén Sirpa  
Neot Oy