

Tieto- ja turvallisuusosasto / Automaatioyksikkö

Lausuntoyhteenveto

3.8.2023

VN/4048/2022

Lausuntoyhteenveto: Luonnos valtioneuvoston asetukseksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta*Taustaa*

Voimassa olevan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) nojalla on annettu useita asetuksia. Vaarallisten aineiden kuljetusta (VAK) koskevan kokonaisuudistukseen liittyen eduskunnassa (EV 287/2022 vp, LiVM 26/2022 vp) käsiteltiin hallituksen esityksiä HE 220/2021 vp (alkuperäinen hallituksen esitys) ja HE 231/2022 vp (alkuperäistä esitystä täydentävä HE-esitys).

Alkuperäinen hallituksen esitys sisälsi myös ensimmäisen luonnoksen valtioneuvoston asetuksesta, joka liittyy vaarallisten aineiden kuljetukseen. Asetuksella täydennettäisiin uutta VAK-lakia (541/2023). Ensimmäinen asetuserä oli lausuntokierroksella alkuperäisen hallituksen esitysluonnoksen (HE 220/2021 vp) yhteydessä 2.6.2021 – 2.8.2021 välisenä aikana lausuntopalvelu.fi -sivustolla. Lausuntopyyntö toimitettiin laajalle jakelulle. Annetut lausunnot löytyvät valtioneuvoston hankeikkunasta (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM065:00/2018>).

Uuden VAK-lain (541/2023) voimaan tullessa useat nykyiset VAK-asetukset kumoutuvat. Asetus täydentäisi uutta VAK-lakia sekä edistäisi vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta ja selkeyttäisi nykykäytäntöjä ja -sääntelyä. Sääntely täyttäisi perustuslain asettamat vaatimukset.

Päivitetty asetusehdotus ja lausujat

Päivitetty asetusehdotus oli lausuntokierroksella 16.5 –13.6.2023 välisenä aikana lausuntopalvelu.fi -sivustolla. Lausuntopyyntö toimitettiin seuraaville tahoille:

maa- ja metsätalousministeriölle, oikeusministeriölle, opetus- ja kulttuuriministeriölle, puolustusministeriölle, sisäministeriölle, sosiaali- ja terveysministeriölle, työ- ja elinkeinoministeriölle, ulkoministeriölle, valtiovarainministeriölle, ympäristöministeriölle ja Ahvenanmaan maakunnan hallitukselle, eräille viranomaistahoille (kuten poliisihallitus, Suojelupoliisi, Tulli, Rajavartiolaitos, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ja Säteilyturvakeskus sekä Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Aluehallintovirastot), eräille sidosryhmäjärjestöille ja liitoille (kuten Kaupan liitto, Kemianteollisuus ry, Linja-autoliitto ry, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Ilmailuliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Laivameklariliitto ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Satamaoperaattorit Oy, Teknisen kaupan liitto ry, Teknologiateollisuus ry, Liikennevakuutuskeskus, Suomen ympäristökeskus SYKE, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry,

Finanssiala ry, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry ja Elinkeinoelämän keskusliitto EK, ADR-ajolupakouluttajat, tarkastuslaitokset ja katsastustahot) sekä eräille muille tahoille, jotka liittyvät muun muassa ilmailuun, tie- ja raideliikenteeseen, aluskuljetukseen ja pelastustoimeen.

Lausuntoja saatiin yhteensä 45 kpl, joista 30:llä taholla ei ollut lausuttavaa tai huomautettavaa asiasta tai asetuksesta taikka lausuivat lausuneensa aikaisemmin. Saadut lausunnot ovat nähtävissä valtioneuvoston hankeikkunassa (LVM019:00/2023, <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM019:00/2023>).

Ilmoituksen tai lausunnon antoivat maa- ja metsätalousministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö (valmiusyksikkö) opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus sekä Ammattiopisto Luovi Oy, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Etelä-Karjalan pelastuslaitos, Finanssiala ry, Finavia Oyj, Geenitekniikan lautakunta, HaminaKotka Satama Oy, Ilmatieteen laitos, Kaupan liitto ry ja Teknisen Kaupan Liitto ry (yhteislausunto), Kasvinsuojeluteollisuus ry, Kemianteollisuus ry, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Koneyrittäjät ry, Koulutuskuntayhtymä OSAO, Lassila & Tikanoja Oyj, Liikenne- ja viestintävirasto, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto (Pelastustoimi ja varautuminen), Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue, Matkahuolto, Oikeusrekisterikeskus, Pirkanmaan Liikenneopisto Oy, Pohjanmaan pelastuslaitos, Poliisihallitus, Posti Oy, Riihimäen kaupunki, Rajavartiolaitos, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Laivanpäälystöliitto ry, Suomen Satamat ry, Suomen Palopäälystöliitto SSPL ry, Suomen Sopimuspalokuntien Liitto SSPL ry, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos, Tulli, Turvallisuus- ja kemikaalikaalivirasto ja Väylävirasto. Korkein hallinto-oikeus ilmoitti, ettei se anna lausuntoa asiassa. Ahvenanmaan maakunnan hallitus totesi lausunnossaan asetuksen sisältävän suurelta osin maakunnan toimivaltaan kuuluvia säännöksiä, mutta myös valtakunnan toimivaltaan kuuluvia säännöksiä. Ahvenanmaan maakunnan hallituksella ei ollut lausuttavaa asetuksen sisällöstä.

Valtaosalla ilmoituksen tai lausunnon antajista ei ollut lausuttavaa asiasta tai asetusluonnoksen sisällöstä, tai he ovat lausuneet jo aikaisemmalla lausuntokierroksella. Näitä tahoja olivat Ammattiopisto Luovi Oy, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Etelä-Karjalan pelastuslaitos, Finanssiala ry, Finavia Oy, HaminaKotka Satama Oy, Kasvinsuojeluteollisuus ry, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Koulutuskuntayhtymä OSAO, Ilmatieteen laitos, Liikenne- ja viestintävirasto, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto (Pelastustoimi ja varautuminen), Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue, maa- ja metsätalousministeriö, Matkahuolto, Oikeusrekisterikeskus, opetus- ja kulttuuriministeriö, Posti Oy, Pohjanmaan pelastuslaitos, Poliisihallitus, puolustusministeriö, sisäministeriö, Suomen Laivanpäälystöliitto ry, Suomen Palopäälystöliitto SSPL ry, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos, työ- ja elinkeinoministeriö ja Väylävirasto. Rajavartiolaitoksen esikunnalla ei ollut erityistä lausuttavaa asetusluonnokseen oman toimialansa osalta. Myöskään asetuksella ei olisi vaikutusta Tullin toimivaltuuksiin eikä valvontatoimenpiteisiin.

Annetuissa lausunnoissa nostettiin esiin muun muassa pakkauksen materiaalin kestävyys haurasmurtumaa vastaan alhaisissa lämpötiloissa, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ilmoitettavien säiliöiden ja paineastioiden teknisten tietojen toimittaminen sekä tilapäinen säilytys, sisäinen pelastussuunnitelma ja lastinkuljetusyksiköt. Lisäksi lausuttiin neuvontatarpeesta ja resursseista, uudesta sääntelykokonaisuudesta (uusi laki ja asetus sekä määräykset) ja selkeästä ja/tai toimivasta asetuksesta (Kaupan liitto ry Teknisen Kaupan Liitto ry, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry), sekä tiettyjen säännösten selkeydestä (Kaupan liitto ry ja Teknisen Kaupan Liitto ry, Kemianteollisuus ry, Lassila & Tikanoja Oyj, Kemianteollisuus ry) sekä muutosten vaikutuksesta turvallisuuteen.

Kansallinen materiaalin kestävyysvaatimus alhaisissa lämpötiloissa

Turvallisuus- ja kemikaalikaalivirasto puolsi asetusluonnosta ja kannatti erityisesti muutosta, joka koskee kansallisen materiaalin kestävyteen haurasmurtumaan vastaan liittyvän -40 °C lämpötilavaatimuksen poistamista paineasioilta, jotka ovat enintään 1 litraisia. Geenitekniikan lautakunta muistutti launnossaan, että biologisia materiaaleja kuljetetaan kotimaassa ja rajojen yli usein -40 °C:ta kylmemmissä lämpötiloissa kuljetuspakkauksen sisältäessä tyypillisesti jäähdytysaineena nestetyppeä tai hiilidioksidijäätä. Geenitekniikan lautakunta piti tärkeänä, että myös nämä kuljetuspakkaukset kestävät kylmiä lämpötiloja kuljetustapahtumien aikana ja mahdollisissa kuljetusonnettomuuksissa. Geenitekniikan lautakunta esitti, että myös -40 °C:ta kylmemmät lämpötilat huomioitaisiin asetuksessa, jos siitä on mahdollista kansallisesti säätää. Myös sosiaali- ja terveystieteiden valmiusyksikkö esitti, että biologisten materiaalien pakkauksilta voisi edellyttää alle -40 °C kestävyttä johtuen kylmäkuljetuslämpötilasta.

Muutosta ei tehty, koska asia on huomioitu Liikenne- ja viestintäviraston antamissa määräyksissä. Määräyksissä on kansainvälisiin määräyksiin perustuvia ainekohtaisia tai aineryhmäkohtaisia mitoituksia ja testausvaatimuksia, joiden mukaan kyseisen pakkaus tai säiliön materiaalin tulee kestää -40 °C lämpötilaa alhaisempiakin lämpötiloja johtuen kuljetettavasta aineesta tai aineen jäähdytysaineesta.

Kemianteollisuus ry sekä Kaupan liitto ry ja Teknisen Kaupan Liitto ry ehdottivat, että asetusehdotuksen 5 §:ä (Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ilmoitettavat säiliöiden ja paineastioiden tyypit ja tekniset tiedot) täydennettäisiin siten, että asetuksessa mainittaisiin, kuka voi toimittaa vaadittavat tiedot. Myös Kemianteollisuus ry toivoi täydennystä. Asetuksessa säädellään teknisiä tietoihin liittyvistä asioista tarkemmin, mutta uuden VAK-lain 28 §:ssä on säädely ilmoitusvelvollisuudesta. Tästä johtuen muutosta ei tehty.

Tilapäinen säilytys

Kaupan liitto ry ja Teknisen Kaupan Liitto ry esittivät, että tilapäisen säilytyksen paikoilta vaadittavan sisäisen pelastussuunnitelman laatimiseksi voitaisiin tarjota yhteisiä malliesimerkkejä vaatimusten ja käytäntöjen yhdenmukaistamiseksi. Tämä helpottaisi erityisesti pienten yritysten taakkaa. Kemianteollisuus ry totesi, että tilapäinen säilytys ja

satama-alueilla turvallisuusselvitys edellyttävät pelastussuunnitelmien laatimista ja riskien arviointia. Näin ollen on tärkeää, että riskit ymmärretään yhtenevästi koko maassa. Tähän liittyy myös alueellisten pelastuslaitosten yhteistyö. Kemianteollisuus ry katsoi, että tulee varmistaa, että viranomaisten resurssit, erityisesti pelastuslaitosten, riittävät uusiin tehtäviin.

Koneyrittäjät ry:llä ei ollut huomautettavaa itse asetuksesta. Koneyrittäjät ry katsoi, että vaikka VAK-lain uudistuksessa selkeytettiin tilapäisen säilytyksen kuvausta ja sen vaatimuksia, niin koneyrittäjän näkökulmasta sääntely hajautuu moneen eri lakiin ja säädöksiin. Tästä syystä johtuen sääntelyn noudattaminen on heidän mukaansa hankalaa. Koneyrittäjät ry:n mielestä lait tai asetukset eivät huomioi vaatimusten aiheuttamaa hallinnollista työtä tai suhteuta vaatimuksia esimerkiksi vaarallisen aineen säilytyksen laajuuteen määrällisesti ja ajallisesti. Työmaalla tapahtuva lyhytaikainen varastointi ei kuulu jatkossakaan VAK-lainsäädännön soveltamisalaan. Lyhytaikaisessa varastoinnissa noudattavaksi tulee kemikaaliturvallisuuslaki ja sen nojalla annettu alemman asteinen sääntely. Kiinteästi kuljetukseen liittyvässä tilapäisessä säilytyksessä olevaa vaarallista ainetta ei käsitellä eikä vaarallista ainetta sisältävää kolia, pakkausta tai säiliötä voi avata tilapäisen säilytyksen aikana. VAK-lakiuudistuksessa VAK-lain rajapintaa vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005, jäljempänä kemikaaliturvallisuuslaki) kanssa pyrittiin selkeyttämään. Uuden VAK-lain perusteluissa avattiin yksityiskohtaisesti kuljetukseen liittyvää tilapäistä säilytystä.

Vaaralliset aineet ja lastinkuljetusyksiköt tilapäisen säilytyksen paikassa

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy, Lassila & Tikanoja Oyj ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (jäljempänä SKAL) esittivät asetuseronnoksen 2 §:n määritelmiin lisättäväksi lastinkuljetusyksikkö -määritelmän. Lisäksi esitettiin, että asetukset täydennettäisiin kuljetusväline -määritelmällä. Lausujien mielestä määritelmät selventäisivät osaksi myös 10 §:n (Vaaralliset aineet ja lastinkuljetusyksiköt tilapäisen säilytyksen paikassa) 2 momenttia, johon tahot toivovat selvennystä tilapäisessä säilytyksessä olevan VAK-kappaletavaroita kuljettavan ajoneuvon osalta.

Liikenne- ja viestintäviraston VAK-määräyksissä luvun 1.2 määritelmissä on Lastinkuljetusyksikkö -määritelmä. Sen mukaan lastinkuljetusyksikkö voi olla ajoneuvo, vaunu, kontti, säiliökontti, UN-säiliö tai MEG-kontti. Pykälän yksityiskohtaisiin perusteluihin on lisätty maininta tästä. Lastinkuljetusyksiköitä eivät ole IBC-pakkaus, häkki, rullakko tai kuormalava, kuten Pirkanmaan Liikenneopisto Oy toi esille. Kyseistä 10 §:n 2 momenttia ei sovelleta ajoneuvon tai vaunun kuormatilan sisältämiin VAK-kappaletavaroihin, joiden osalta noudatetaan VAK-yhteenkuormausmääräyksiä. Jos pakattu VAK-tavara on tilapäisessä säilytyksessä kuormatilan ulkopuolella, sovellettaisiin 10 §:n 3 momenttia.

Ympäristöministeriö toisti aikaisemman lausuntonsa, että ministeriö ei kannata kahden YK-numeroihin 3082 tai 3077 luokituttavaa ympäristövaarallista ainetta sisältävän lastinkuljetusyksikön pinoamista päällekkäin tilapäisessä säilytyksessä erityisesti, jos säilytys tapahtuu

pohjavesialueella. Ympäristöministeriö lausui, että päällekkäin pinoaminen voisi olla korkeintaan mahdollista, jos kyse on YK-numeroon 3077 luokituvista kiinteistä aineista.

Säännökseen ei tehty muutosta. Koska YK-numeroihin luokituvilla 3077 ja 3082 aineilla ei ole vaaraominaisuutena muihin vaarallisten aineiden kuljetusta koskeviin vaaraluokkiin (1 - 8) vaikuttavia vaaraominaisuuksia, esimerkiksi syövyttävyyttä, on arvioitu, että YK-numeroihin luokituvien 3077 ja 3082 aineita sisältävien kahden lastinkuljetusyksikön päällekkäinen pinoaminen ei aiheuttaisi merkittävää vaaraa. Vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain kuljetusmuodon tai kuljetusvälineen vaihtumisesta johtuen, tai kun kuljetustapahtuma muuten välttämättä edellyttää tilapäistä säilytystä.

Vaaralliset aineet pakataan ja ne kuljetetaan sekä tilapäisesti säilytetään tiukat tekniset kriteerit täyttävissä pakkauksissa ja kuljetusyksiköissä. Nämä on suunniteltu kestämaan erilaiset kuljetusolosuhteet. Itse kuljetustapahtuma asettaa pakkaukselle ja kuljetusyksikölle suuremmat rasitukset kuin valvottu tilapäinen, lyhytaikainen säilytys. Vaarallisille aineille ja niitä sisältäville lastinkuljetusyksiköille on osoitettava paikat ja alueet niin, että järjestelystä ei aiheudu haittaa ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Mahdollisiin vuotoihin on aina varauduttava asianmukaisella tavalla jo paikkaa suunniteltaessa. Varautumisesta onnettomuuden torjuntaan esimerkiksi vuotojen torjumisen osalta on säädetty tämän asetuksen 12 §:ssä.

Sisäinen pelastussuunnitelma

Lassila & Tikanoja Oyj ja Pirkanmaan Liikenneopisto Oy mainitsivat, että 14 § (Sisäisen pelastussuunnitelman sisältö ja uusiminen) on täsmällinen ja konkreettinen. SKAL katsoi, että yrityksille voi tulla paljon lisää hallinnollista taakkaa ja kustannuksia tilapäistä säilytystä koskevista lisävaatimuksista, erityisesti sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta. SKAL lausui, että pelastussuunnitelmien laajuus tulee voida suhteuttaa tilapäisen säilytyksen laajuuteen, esimerkiksi tapauksissa, joissa tilapäinen säilytys koskee yhtä polttonesteitä kuljettavaa säiliöajoneuvoyhdistelmää.

Voimaan tulevan uuden VAK-lain alkuperäisen esityksen (HE 220/2021 vp) perusteluissa on todettu, että tilapäiseen säilytykseen liittyvillä säännöksillä on jossain määrin yrityksiin kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia, esimerkiksi sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta tai päivittämisestä, jos taholla ei ole ennestään pelastussuunnitelmaa taikka nykyinen toimintatapa tai pelastussuunnitelma ei täytä asetettuja vähimmäisvaatimuksia. Pelastussuunnitelmasta aiheutuvat kustannukset riippuvat kohteesta sekä sen nykytilasta ja toiminnan laajuudesta. Pelastussuunnitelman laajuuteen vaikuttavat tilapäisesti säilytettävät ainemäärät ja aineiden vaaraominaisuudet.

Sisäisen pelastussuunnitelman yhtenä tarkoituksena on, että onnettomuuden tai vaaratilanteen sattuessa onnettomuuden tai vaaratilanteen vaikutukset saadaan rajattua mahdollisimman vähäisiksi. Riskien arviointiin pohjautuvalla pelastussuunnitelmalla ja pelastussuunnitelman mukaisilla konkreettisilla toimilla sekä toimijoiden ja

viranomaisten koordinoitulla yhteistyöllä voidaan vähentää onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyviä kustannuksia, jotka voivat olla huomattavia.

Riihimäen kaupunki puolsi sisäisen pelastussuunnitelman laatimista ja sen sisältöä koskevien pykälien uudistamista sekä esitettyä 14 §:n 2 momentin 2 kohdan muutosta. Riihimäki on merkittävä rataliikenteen solmukohta, joten sisäisen pelastussuunnitelmaan ja varautuminen onnettomuuksien torjuntaan liittyvien pykälien ajantasaisuus korostuvat. Asetuksen 14 §:n 2 momentin 2 kohdassa viitataan onnettomuuteen suuronnettomuuden sijasta. Riihimäen kaupunki totesi, että onnettomuus voi aiheuttaa vaaraa lähiympäristössä, vaikka onnettomuutta ei ole tarve luokitella suuronnettomuudeksi.

Ajantasaisen tiedon tarpeellisuus

Suomen Satamat ry lausui, että säädösuudistuksen muutos (sisäinen pelastussuunnitelma ja turvallisuusselvitys) vahvistaa yhteistä tekemistä ja toimeenpanoa, kuten tiedon jakamista kuljetusvirroista, riskien arvioinnin monipuolisuutta, ehkäisevien toimenpiteiden, torjuntatoimien ja harjoittelun yhteistä vastuuta paremmin kuin voimassa oleva lainsäädäntö. Suomen Satamat ry totesi, että asetusluonnos ei sisältänyt voimassaolevassa asetuksessa (251/2005) olevaa ilmoitusvelvollisuutta lastinkäsittelijälle ja satamanpitäjälle satama-alueelle tulevista vaarallisten aineiden kuljetuksista. He katsoivat kuitenkin, että ilmoitusvelvollisuutta korvaamaan on ajateltu turvallisuussuunnittelun toimien tuomaa varautumista kunkin sataman riskeihin, jolloin tieto yksittäisistä kuljetuseristä ei ole samalla tavalla akuutti.

Suomen Satamat ry esitti lausunnossa, että merenkulun uudessa ilmoitusjärjestelmässä NEMOssa (Meriliikenteen ilmoituspalvelu) myös satamanpitäjä / sisäisestä pelastussuunnitelmasta vastaava henkilö saisi oikeuden tarkastella satamassa purettavien ja lastattavien vaarallisten lastien tietoja. Suomen Satamat ry muistutti myös alueellisten pelastuslaitosten tarvitsevan mahdollisimman täsmällistä tietoa. Pelastustoimien onnistumisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että tietoa lastikuljetusyksikön sisältämien aineiden ominaisuuksista saadaan nopeasti. Suomen Satamat ry:n esitys on toimitettu Liikenne- ja viestintävirastolle. Suomen Satamat ry:n ehdotus pyritään huomioimaan valmisteilla olevassa NEMO-ilmoitusjärjestelmässä.

Suomen Sopimuspalokuntien Liitto ry painotti tiedon ja tietoketjun keskeistä roolia lainsäädännössä sekä sen käytännön toteutuksen merkitystä. Lainsäädännön käytännön implementointiin tulee panostaa lainsäädännön ja käytännön toimien ristiriitojen välttämiseksi. Liiton mukaan vaarallista ainetta koskevien tietojen saatavuus ja tiedon paikkansapitävyys onnettomuustilanteessa ja vaarallisen aineen vaikutukset ovat tärkeitä erityisesti suoritushenkilöstön ja mahdollisten onnettomuusuhrien turvallisuuden kannalta. Liiton mukaan logistiikkaketjun toimijoilla tulisi olla velvollisuus ylläpitää 24/7 valmiutta tarvittavan tiedon antamiseen akuuttitapauksissa. Liitto totesi, että sopimuspalokunnan toteuttamat akuuttitoimenpiteet riippuvat hyvin pitkälle vaarallisesta aineesta ja sitä koskevasta oikeasta tiedosta sekä torjuntatoimenpiteiden

käynnistämiseen käytettävistä resursseista. Vaarallisen aineen onnettomuuden aikaisessa vaiheessa korostuu viranomaisen johtovastuu sekä yhteistyö asiantuntijoiden, ensisijaisesti vaarallisen aineen logistiikkaan osallistuvien tahojen, kanssa. Ajantasainen tieto on oleellista kaikissa kuljetuksen vaiheissa ja erityisesti onnettomuustilanteessa. Sisäisessä pelastussuunnitelmassa tulee käsitellä tietojen toimittamista onnettomuustilanteessa. Täsmennetyillä ja selkeytetyillä säännöksillä luodaan raamit, mutta käytännön toiminnalla ja ajantasaisen tiedon kululla on ratkaiseva merkitys.

Selkeä uusi VAK-kokonaisuus sekä neuvonta

Kaupan liitto ry ja Teknisen Kaupan Liitto ry lausuvat yhteislausunnossaan uuden VAK-lain lain ja Liikenne- ja viestintäviraston VAK-määräysten muodostavan aiempaa selkeämmän lainsäädäntökokonaisuuden. Myös Kemianteollisuus ry katsoi kokonaisuuden olevan selkeämpi. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry piti asetusehdotusta toimijoiden helposti noudatettavana.

Kaupan liitto ry ja Teknisen Kaupan Liitto ry pitivät tärkeänä, että lainsäädännön toimeenpanoon ja yritysten neuvontaan varataan riittävät viranomaisresurssit. Tahot pitivät tärkeänä, että valvonnan toteutus tapahtuu mahdollisimman yhdenmukaisesti ja toivoivat lisäksi, että mahdolliset viranomaistulkinnat saatettaisiin laajasti ja helposti tietoon niitä hyödyntäville. Myös Kemianteollisuus ry katsoi, että yritysten neuvonta on tarpeen.

Suomen Satamat ry totesi, että tilapäisen säilytyksen turvallisuutta on laissa ja asetuksessa viety lähemmäs kemikaaliturvallisuuslain mukaista varastoinnin turvallisuutta ja tavoitteena on luoda kuljetusten ja tilapäisen säilytyksen toimintaympäristölle riskienarvioinnin ja suunnittelun kehys, joka sopii sekä pienempään että mittavaan ja suuririskisempään toimintaan. Suomen Satamat ry katsoi, että uuteen toimintatapaan siirtyminen voi vaatia operatiivisia sekä tietojärjestelmien ja varautumisen muutoksia, mistä johtuen muun muassa koulutus ja neuvonnan muodossa annettava auditoinnin ennakkotuki olisivat arvokkaita toimeenpanovaiheessa. Nämä auttaisivat samalla muodostamaan kuvaa eri laajuisen toiminnan hyvistä ratkaisuista ja käytännöistä. Kemianteollisuus ry esitti, että voisi olla hyvä, jos viranomainen voisi laatia tyypillisiä case-esimerkkejä tilanteista, joihin uuden lain ja asetuksen myötä yritykset joutuvat. Viranomaisneuvontaa annetaan nykyisinkin. Liikenne- ja viestintävirastossa on tiedostettu väliaikainen neuvontatarpeen kasvu, johon pyritään vastaamaan resurssien puitteissa.

Sääntelyn arviointi

Kemianteollisuus ry katsoi, että tarkastelu lain ja asetuksen käyttöönoton sujuvuudesta olisi hyvä suorittaa pian voimaantulon jälkeen. Asetuksen arviointi tehtäisiin uuden VAK-lain arvioinnin yhteydessä. Tarkastelu olisi hyvä suorittaa ajankohtana, jolloin on ehtinyt kertymään kokemuksia säännösten toimivuudesta niin viranomaisen kuin muiden sidosryhmien osalta.

Jatkovalmistelussa kuultiin Turvallisuus ja kemikaalivirastoa ja Liikenne- ja viestintävirastoa. Asetusluonnokseen on tehty eräitä lakitekniisiä ja teknisluonteisia muutoksia, sekä lisäksi perustetekstiä on täydennetty. Lausuntoversiossa olleet 16 §:n 1 ja 2 momentti poistettiin, koska lausunnon jälkeisessä jatkovalmistelussa todettiin kyseisten momenttien sisällön olevan jo uudessa VAK-laissa.

Muuta

Suomen Sopimuspalokuntien Liitto lausui myös uudesta VAK-laista. Uuden VAK-lain todetaan olevan askel oikeaan suuntaan, vaikka uuden VAK-lain 141 §:n katsottiin olevan alkuperäistä hallituksen esitystä lievempi johtuen yksityiskohtaisesta listausmuodosta. Liitto lausui myös keskeisestä turvallisuustekijästä, oikeaan paikkaan purkamisesta. Purkamisen laiminlyönti ja erilaisten sopimattomien sovittimien käyttö on käytännössä johtanut mittaviin onnettomuuksiin. Liitto katsoi, että 141 §:n kohdan 16 sanktiot näyttäisivät kiinnittävän huomiota kuorman purkajan huolellisuuteen esimerkiksi oikean tavaran purkamisen, venttiilien sulkemisen, puhdistamisen, merkintöjen oikeellisuuden varmistuksen jne. osalta, mutta ei vaarallisen aineen purkamiseen oikeaan paikkaan. Purkaminen kuuluu vaarallisten aineiden kuljetukseen. VAK-lakiin liittyneessä hallituksen esityksen (HE 231/2022 vp) 141 §:n 1 momentin 5 kohdan perusteluissa todettiin, että sanktioilla pyritään varmistamaan turvallisuus ennen kuljetusta, kuljetuksen aikana ja sen jälkeen. Pyrkimyksenä on varmistaa ennakolta muun muassa asianmukainen, turvallinen purkaminen ja sijoittelu. Työt on suoritettava asianmukaisesti ja vaaraa aiheuttamatta.