



13.2.2009

1 (6)

Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenneneuvos, johtava asiantuntija
Seija Miettinen-Bellevergue
PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Viite: LVM133:00/2008

Asia: Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry:n lausunto luonnoksiin valtioneuvoston asetusten muutosehdotuksista ja LVM-asetuksesta vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä ja sen liitteistä

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry ja sen VAK -turvallisuusneuvonantajaryhmä toteavat lausuntopyynnön kohteena olevista säädösehdotuksista seuraavaa:

2009 TIE liite 1 VN tieasetuksen 194-2002 muutokset

5§:ssä kiinnittää huomiota luokan 4.1 nimitys, joka poikkeaa rautatiekuljetusten vastaavasta ja mielestämme näiden säännösten tulisi olla tältäkin osin mahdollisimman yhteneväisiä:

MaantieVAK: Helposti syttyvät kiinteät aineet, itsereaktiiviset aineet ja flegmatoidut kiinteät räjähdysaineet

RautatieVAK: Helposti syttyvät kiinteät aineet, itsereaktiiviset aineet ja epäherkistetyt kiinteät räjähdysaineet

26§ Asiakirjat. Kommenttina, että kaikessa tiedottamisessa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että termi kuljetuksen suorittaja on kaikissa määritelmässä kuvattu samalla tavalla.

2009 TIE liite 2 TNA-asetuksen 274-2002 muutokset

Muutokset tyypiltään selkiyttäviä. Ei kommentoitavaa.

2009 TIE liite 3 Ajolupa-asetuksen 1112-1998 muutokset

Muutokset tyypiltään selkiyttäviä. Ei kommentoitavaa.

2009 TIE liite 4 VN tarkastuslaitosasetuksen 302-2001 muutokset

Muutokset tyypiltään selkiyttäviä. Ei kommentoitavaa.

2009 TIE liite 5 LVM VAK tieasetus 2009

Muutokset tyypiltään selkiyttäviä. Ei kommentoitavaa.

2009 TIE liite 6 LVM ohje Lisävarusteet

Ohje on tyypiltään selkeä ja turvallisuuteen vaikuttava suositus. Kuitenkin, koska kysymyksessä on vain suositus, vaatimus ei voi olla pakollinen. Näin ollen varusteiden puuttumisesta ei myöskään voida rangaista, mikä on huomioitava toimivaltaisen viranomaisen suorittamassa liikenne- ja erityisesti varustevalvonnan ohjeistamisessa valvoville viranomaisille.

2009 TIE liite 7 Vuoden keskeiset VAK-tiemuutokset

Erittäin hyvä ja selkeä yhteenveto keskeisimmistä muutoksista. Tärkeimmistä siirtymäkausista olisi voinut olla jokin erillinen lista vielä lisäksi.

2009 TIE osa 1 sivut 1-72

Taulukon 1.1.3.6.3 vertailua tehty rautatiemääräyksiin, kommentit annetaan ao. lausunnon yhteydessä. Poikkeamat tähän taulukkoon ihmetyttävät, koska yhtenäistämiskehitystähän edelleen jatketaan.

Kohta 1.1.4.2.3. Miten kielivaatimus huomioidaan? Pitääkö eri kuljetusmuotojen dokumentteihin tehdä nimenomaan suomenkielisiä lisäyksiä, mikäli niitä käytetään kotimaankuljetusten kuljetusasiakirjoina sellaisenaan tai niiden tukena?

2009 TIE osa 2 sivut 73-234

Luokan 4.1 nimi poikkeaa rautatiekuljetusten vastaavasta ja mielestämme näiden säännösten tulisi olla tältäkin osin mahdollisimman yhteneväisiä:

MaantieVAK: Helposti syttyvät kiinteät aineet, itsereaktiiviset aineet ja flegmatoidut kiinteät räjähdysaineet

RautatieVAK: Helposti syttyvät kiinteät aineet, itsereaktiiviset aineet ja epäherkistetyt kiinteät räjähdysaineet

Luokan 6.1 osaltahan on määritelmässä selkiytetty sanamuoto 'akuutti' suomenkieliseen muotoon 'välitön', joten tämäkin tukee luokan 4.1 nimessä olevan vierasperäisen sanan muuttamista suomenkieliseen muotoon.

2009 TIE osa 3 sivut 235-279

Kohta 3.5.4.2: poikkeusmäärien merkin kuvassa ei erotu * -merkkejä, joihin alempana tekstissä viitataan.

Kohta 3.5.6 Asiakirjat. Ongelmaksi tulee se, että jos laivausasiakirjaa, lentorahtikirjaa tai CMR/CIM -rahtikirjaa, jossa kerrotaan kuljetuksen olevan poikkeusmääriä (= EQ, Excepted Quantities) sisältävä, ei ole liitteenä kotimaankuljetuksen kuljetusasiakirjoissa, vaan kysymyksessä on normaali kotimaankuljetus, niin silloin pakkausmäärien laskeminen ja vertauslukuun 1000 vertaaminen on varsin mahdotonta. Miten toimitaan kappaletavarakuljetuksissa, joissa samaan kuljetusyksikköön (esim. tiettyä tavaralinjaa ajavaan runkoautoon) on sijoitettava sekä poikkeusmääriä, rajoitettuja määriä, että normaaleja VAK-määriä? Miten rajamäärän 1000 ylittämistä/alittamista voidaan tarkistaa, jos olemassa olevalla rahtikirjalla ei ole mitään mainintaa eikä siis käytettävissä ole mitään määrämuotoista, soveltamiskelpoista ilmoitusta vaarallisista aineista? Tai, jos rahtikirjaa ei ole ollenkaan, joka sekin on mahdollista? Miten huomioitu mahdollisuus käyttää sähköistä kuljetusasiakirjaa maantiekuljetuksissa kotimaassa? Entä kansainvälisissä maantiekuljetuksissa? Vrt. lento- ja merikuljetusmääräykset, dokumentointi; jos edes yhdistetyissä (kansainvälisissä) kuljetuksissa olisi edellytyksenä liittää laivausasiakirja tms. aina kotimaankuljetuksen rahtikirjaan, se voisi tässä selkiyttää, mutta kotimaankuljetus jää silti käytännössä vaikeaksi toteuttaa määräysten mukaisena.

Ehdotus: tulee edellyttää ao. muun kuljetusmuodon mukaisen asiakirjan liittämistä kotimaanrahtikirjaan yhdistetyissä kuljetuksissa (kv. kuljetus ja tuonti ulkomailta) ja/tai muulla tavalla edellyttää pakottavana, että lähettäjä todella ilmoittaa rahdinkuljettajalle aina myös EQ -poikkeusmäärien pakkausluvun luotettavalla tavalla (kotimaankuljetus tai vientiin menevä kv. kuljetuksen kotimaanosio), jotta yksikkökohtaiseen rajamäärään 1000 voidaan suorittaa määrävertailu määräysten mukaisesti. Tässä yhteydessä on huomioitava myös sähköisen kuljetusasiakirjan käyttämismahdollisuus tulevaisuudessa. Niinikään rajoitettujen määrien (LQ) yhteydessä tulee vastaavalla tavalla lähettäjän ilmoittaa rahdinkuljettajalle aina luotettavasti, mieluiten kirjallisesti, kuljetettavaksi annettavien rajoitettujen määrien todellinen määrä. Muuten tämän määräyksen osalta noudattaminen tulee käytännössä varsin mahdottomaksi käytännössä, vaikka siirtymäkauttakkin on. Onko mitään mahdollisuutta rajata kansallisesti EQ - eli poikkeusmääräysten soveltaminen kokonaan ulos VAK-määräyksistä?

Ehdotamme lisäksi, että maantiekuljetusmääräysten osalta LVM ottaisi esille kansainvälisellä yhteistyötasolla (WP15) sen seikan, että tällaisenaan jako ja eteneminen 'poikkeusmäärät-rajoitetut määrät –normaali VAK-tavara/ EQ-LQ-normal DG' ei ole looginen määräysten noudattamisen osalta, esim. pakkausmääräykset ja dokumentointi ei tällaisenaan etene eri kuljetustapojen osalta järjestelmällisesti, koska esim. EQ/poikkeusmäärät edellyttää pakkausmääräysten ja erilaisten pakkausten testausmääräysten noudattamista ja LQ/rajoitetut määrät puolestaan suurimmaksi osaksi kaikesta vapauttaa.

2009 TIE osa 4 sivut 280-467

Ei kommentoitavaa.

2009 TIE osa 5 sivut 468-518

Muutokset tyypiltään selkiyttäviä ja kuljetusmääräyksiä yhtenäistäviä. Erityisesti LTD QTY-merkintävaatimus kuljetusyksiköille, joka tuo VAK- (ja ADR-) määräyksiä lähemmäksi merikuljetuksen IMDG-määräyksiä, mutta kotimaan kuljetuksissa tulisi olla vaihtoehtoinen mahdollisuus käyttää kuljetusyksikön merkinnässä myös esimerkiksi vain oranssikilpeä erityisen LTD QTY-merkinnän sijaan. Käytännössä esim. oranssikilpeenkin voisi sitten vaikka lisätä kirjaimet LQ tai LTD QTY, eikä erillistä merkintälipuketta tai –kilpeä tarvittaisi.

Kohta 5.3.2.1.5 HUOM ja 5.3.1.3. Miksi merkintälievennys on vain oranssikilpien myötä yli 3000L:n säiliökontteja kuljetettaessa? Miksi se ei ole yhtenäisyyden vuoksi myös suurilipukkeiden osalta samalla tavoin vapauttava?

Sivu 485, alakohta, jossa viitattu lipukkeen 6.2 tekstiin: 'Kansainvälisessä kuljetuksessa tekstin on oltava ADR -sopimuksen virallisella kielellä'. Ehdotus uudeksi muodoksi: 'Kansainvälisessä kuljetuksessa tekstin on oltava yhdellä ADR -sopimuksen virallisista kielistä, joita ovat englanti, ranska ja saksa.', vrt. kohtaan 5.4.1.4.1/HUOM, jossa kielet lueteltu.

Kohdat 5.4.3 (ja viittaus 8.1.5): LVM voisi ohjeistaa selvyyden vuoksi, että kuljetettaessa useita vaarallisia aineita kuljetusyksikössä ja määrien muodostuessa laskennallisesti lukuarvojen osalta yli kuljetusyksikkökohtaisen vapaarajan, ei edellytetä asianomaisia luokkakohtaisia varusteita, mikäli kyseisen luokan kuljetettava määrä jää alle ainekohtaisen vapaarajan. Luokkakohtaiset varusteet on sidottava nimenomaan kyseisen luokan vapaarajaan, ei kuljetusyksikkökohtaiseen vapaarajaan.

Edelleen, varusteista: mielestämme tietyt varusteet, kuten lapio, viemärin-sulkumatto ja keräilyastia kuuluvat asiaan suuria määriä kuljetettaessa ja ovat siis järkeviä yli 3000L säiliökonttien ja yleensä ottaen säiliökuljetuksissa, mutta harvoin kappaletavarakuljetuksissa ja siksi näiden vaatimusten osalta tulisikin tehdä selkeä ero varustevaatimukseen

Kuljettaessa esimerkiksi muuta kuin luokan 3 vaarallista ainetta yli vapaa-ajan ja lisäksi yksi maalipurkki, joka on luokkaa 3, niin yhdenkö maalipurkin vuoksi vaadittaisiin lisävarusteiksi ajoneuvoon lapio, viemärinsulkumatto ja keräilyastia? Onko muuten viemärinsulkumaton oltava erityinen tarkoitukseen valmistettu väline vai voiko esim. isoja, 200L:n muovisäkkejä käyttää ao. tarkoitukseen, mikäli edellytetty vaikutus saavutetaan niilläkin? Vähintään tämä jälkimmäinen seikka mielestämme tulee LVM:n ohjeistuksissaan selkiyttää, jotta valvonnassa olisi selvät säännöt ja kuljettajilla näin autoissaan tarvittaessa riittävät ja käyttökelpoiset varusteet.

Joka tapauksessa, mielestämme tämä varustevaatimus (lapio, viemärinsulkumatto, keräilyastia) on yleensä turha pakattua kappaletavaraa kuljettaessa, joten tulee määritellä selkeä ero kappaletavarakuljetuksen ja säiliökuljetuksen edellyttämien varusteiden välillä, jolloin näillä määräyksillä on selkeä turvallisuutta kasvattava vaikutus.

2009 TIE osa 6 sivut 519-765

Muutokset tyypiltään selkiyttäviä, standardiviittauksia päivitetty, ei kommentoitavaa.

2009 TIE osa 7 sivut 766-790

Kohdan 7.3.2.6.1 HUOM, jossa viitattu Elintarviketurvallisuusvirastoon eli EVIRAan, joka voi vaatia lisävaatimusten noudattamista. Onko Evira toimivaltainen viranomainen vai onko se vain valtuutettu toimija toimivaltaisen viranomaisen määräyksestä? EVIRAa ei ole mainittu toimivaltaisten viranomaisten luettelossa tällä hetkellä laissa tai VN asetuksessa; ehkä se pitäisi lisätä esim. samaan paikkaan, jossa Kansanterveyslaitos on mainittu valvovana viranomaisena? Ja sekinhän on nyttemmin muuttunut muotoon 'Terveiden ja hyvinvoinnin laitos'.

2009 TIE osa 8 sivut 791-807

Muutokset tyypiltään selkiyttäviä ja lisävelvoittavia; ei kommentoitavaa.

2009 TIE osa 9 sivut 808-832

Kohta 9.7.2.3, tekstissä on painovirhe, viittaus '...tarvittaessa **IMGD**-koodin vaatimukset...'; pitää olla '...tarvittaessa **IMDG**-koodin vaatimukset...'.
Liukuestevaatus, kohta 9.3.8, tulisi olla sellainen, että lukkiutumattomalla jarrujärjestelmällä varustetut ajoneuvot olisi kokonaan vapautettu liukuestevaatusvaatimuksesta. Vaatimuksen kohdistuessa nyt ajoneuvoon eli siihen kuljetusyksikön osaan, jossa räjähteet ovat, se aiheuttaa epäselvyyttä täysperävaunuyhdistelmän osalta. Jos vetoautossa on kuormattuna räjähteitä yli

vapaarajan, tuleeko myös perävaunussa olla liukuesteet tai päinvastoin, jos perävaunussa on kuormattuna räjähteitä yli vapaarajan, tuleeko vetoautossa olla liukuesteet? Liukuestevaatus voisi hyvin koskea vain niitä ajoneuvoja, joissa ei ole lukkiutumaton jarrujärjestelmää. Eihän MEMU:n osalta tätä vaatimusta ole ollenkaan ja ADR:stähän ao. kohta kokonaan puuttuu.

2009 TIE osa 20 sivut 833-837

Ei kommentoitavaa

* * * * *

Mahdollisiin kysymyksiin koskien edellä mainittuja kommentteja vastaa Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry:n VAK -turvallisuusneuvonantajaryhmän puheenjohtaja Heli Hörkkö (puh. 0105202336; heli.horkko@dbschenker.com)

Kunnioittaen

SUOMEN HUOLINTALIIKKEIDEN LIITTO RY

Petri Laitinen
Petri Laitinen
toimitusjohtaja

Heli Hörkkö
Heli Hörkkö
VAK -turvallisuusneuvonantajaryhmän
puheenjohtaja