

**VAK-päivän webinaarin kysymyksiä chat-keskusteluikkunassa 8.2.2022. Ohessa esitettyyn kysymykseen viranomaisen VASTAUS. Osa vastauksista oli esillä jo chatissa. (Tämän dokumentin vastaukset sisältävät ennen uuden VAK-lain hyväksymistä, tällä hetkellä olevan käsityksen mukaiset vastukset, dokumenttia ei päivitetä jatkossa.)**

### **Tilapäinen säilytys**

Jos vaarallisen aineen maantiekuljetuksessa kuljettaja pitää vuorokausilevon huoltoaseman pihassa, onko se tilapäistä säilytystä? / Tilapäinen säilytys, miten tulkitaan tielevikkeet ja esimerkiksi huoltoasemien raskaan liikenteen pysäköintialueet? Näissähän on paljon esim. yön yli säilytystä. Tehdäänkö näistä jatkossa aina paikkakohtaisesti turvallisuussuunnitelma? / "Vaarallisia aineita saa tilapäisesti säilyttää vain paikassa, jolla on sisäinen pelastussuunnitelma." Ymmärränkö oikein että tiekuljetuksissa huoltoaseman piha ei täytä edellytyksiä? Onko olemassa listaa paikoista missä mitään voi tilapäisesti säilyttää maantiekuljetuksissa? / Tilapäinen säilytys, kuljetusten väliaikainen keskeytys ja tiekuljetuksen aikainen pysäköinti olisi käsitteinä selkeyttävä. Olisi käytännön kannalta oleellista. / Eli ulkomaalaiset voivat jatkaa vuorokausilevon viettoa koulujen ja päiväkotien pihoilla...

**VASTAUS:** Tilapäistä säilytystä koskevilla säännöksillä ei ole tarkoitus puutua tieliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskevaan lainsäädäntöön, sillä uudessa VAK-laissa ei myöskään säädettäisi ajallisia rajoituksia. Tällaisen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön edellyttämä, kuljetuksen liittyvä olosuhde, josta johtuen ajoon tulee keskeytys ja kuljettajan on pidettävä vuorokausi- tai viikkolepoa tai muuta taukoa, ei katsottaisi olevan tilapäistä säilytystä. Kuljetustapahtumassa on eri tilanteissa erilaisia tarpeita pysähdyksille, mutta niissä lähetystä ja kuormaa ei pureta, ja matkan on tarkoitus jatkua keskeytyksen syyn poistuttua. Tällaisia syitä voisivat olla liikenteestä johtuva suunnittelematon tilanne. Tyypillisesti kuljettaja huolehtii kuljetusvälineestä keskeytyksen ajan. Jokaiseen tapaukseen on vaikea antaa yleistä kattavaa tyhjentävää vastausta. Jos kyse on ajo- ja lepoaikasääntelystä johtuva välttämätön keskeytys, ei tätä katsota tilapäiseksi säilytykseksi. VAK-laissa uutena tulee tilapäisen säilytyksen paikalle vaatimus sisäisestä pelastussuunnitelmasta, tästä vastaa tiekuljetuksessa se, joka tilapäisesti säilyttää. Turvasuunnitelmaa turvauhkien vähentämiseen tähtäävänä toimenpiteenä (security) edellytetään jatkossakin samaan tapaan kuin nykyisin. Turvasuunnitelmassa on otettava huomioon tilapäinen säilytys, kuljetuksiin liittyvät pysähdykset ja pysähdyspaikat sekä niihin liittyvät turvariskit samoin kuin toimenpiteet, joita noudattaen varmistetaan kuljetuksen turvallisuus. Tie- ja rautatiekuljetusten turvasuunnitelmaa ja kuljetusvälineen turvaamista koskevat vaatimukset liittyvät vaarallisiin aineisiin, jotka voisivat aiheuttaa merkittävää turvauhkaa (ns. suuren riskin aineet), kuten nykyisinkin. Viranomaisen listaa säilytyspaikoista ei ole.

Lähetettäisikö pelastussuunnitelma myös kuljetustermiinaaleista jatkossa Traficomille?

**VASTAUS:** Uudessa VAK-laissa tarkoitetuista tilapäisen säilytysten paikoista on toimitettava sisäinen pelastussuunnitelma Traficomille. Näitä olisivat tiekuljetukseen liittyvät tilapäisen säilytyksen paikat, kuten logistiikkatermiinaalit. Näiltä paikoilta ei ole voimassa olevan VAK-lain nojalla edellytetty suunnitelmaa. Käytännössä kuitenkin usein termiinaaleilla on pelastus- tai varautumissuunnitelmat onnettomuuksien varalta.

Nykytilanteessa sekä satamanpitäjällä että ahtausliikkeellä on omat sisäiset pelastussuunnitelmat samalle satama-alueelle. Poistuuko nyt ahtausliikkeen velvollisuus laatia sisäinen pelastussuunnitelma ja mikäli ei poistu, voiko satamanpitäjä ja ahtausliike laatia yksi yhteinen sisäinen pelastussuunnitelma satama-alueelle?

**VASTAUS:** Sisäisestä pelastussuunnitelmasta säädetään uuden VAK-lain 33 §:ssä. Siinä säädetään ahtausliikkeen yhteistyöstä suunnitelman laatimisessa: Sisäisen pelastussuunnitelman laatii satama-alueelle, jossa tilapäisesti säilytetään aluskuljetukseen liittyviä vaarallisia aineita, satamanpitäjä yhdessä lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavien kanssa.

Olisiko syytä olla kuitenkin jokin selkeä logiikka tilapäisen säilytyksen ja varastoinnin välillä? Voiko siis parikk olla tilapäistä säilytystä esim. satamaterминаalissa?

**VASTAUS:** Ehkä asiaa voisi lähestyä siten, että kun toiminta liittyy kuljetukseen siten, että kuljetustapahtuma on kesken, olisi se tilapäistä säilytystä. Jos kuljetustapahtumaa tai edes kuljetustarvetta ei ole, se ei kuulu kuljetuksen tilapäiseen säilytykseen. Jokaista tapausta kattavaa tai yksittäiseen tapaukseen on vaikea antaa tyhjentävää vastausta, tarvittaessa asia selvitetään tapauskohtaisesti. Satamissa on sekä tilapäisen säilytyksen paikkoja että varastointiin tarkoitettuja alueita.

Mitä jos kuljetuksessa oleva vaarallinen aine pitää pakata uudelleen, että se pääsee kuljetusketjussa eteenpäin esim. eri ajoneuvoon ja lopulliseen kohteeseen? Onko tämä sitten tilapäistä säilytystä vai oikeaa varastointia? / Onko normaali kuljetuksessa olevan lähetyksen terminaali pysähdys esim. 3 tuntia tilapäistä säilyttämistä?

**VASTAUS:** Kun asia liittyy kuljetukseen siten, että kuljetustapahtuma on kesken, olisi se tilapäistä säilytystä. Jos kolli avataan ja aine/tavara pakataan uudelleen, on yleensä kuljetus saapunut päämääräänsä - tilapäisen säilytyksen aikana ainetta ei käsitellä eikä pakkauksia avata. Kuitenkin esimerkiksi kuljetuslavalta kollien siirtyminen toiseen kuljetusvälineeseen ja uudelleen sijoitettuna jatkokuljetuksen lavalle on tyypillisesti terminaali toimintaa kuljetusketjussa, ja siten tämä toiminta olisi kuljetukseen kuuluvaa tilapäistä säilytystä. Tilapäisellä säilytyksellä ei ole säädetty aikaa.

Nestejakeiden kuljettamiseen liittyen säiliöajoneuvoilla. Kun tehdään kuorman siirtoa esim. karrystä vetoautoon tielevikkeellä / huoltoaseman pihassa, millainen ilmoituskäytäntö tällaisesta tulee? Jos kyseessä on kertaluontoinen paikka, jossa kuormausta tehdään, kenelle tarpeelliset ilmoitukset tehdään?

**VASTAUS:** Tilapäisen säilytyksen sääntelyyn ei liity yksittäisen toiminnan ilmoitusvelvollisuutta.

Ulkoinen pelastussuunnitelma ei ole asiakirja, joiden mukaan kohteiden turvallisuus rakentuu, vaan se on pelastusviranomaisen suunnitelma onnettomuustilanteen hallitsemiseksi. Kohteiden turvallisuusjärjestelyjen vaatimukset tulee määrittellä muissa dokumenteissa ja varmistaa riittävällä valvonnalla. -> Kuka tosiasiallisesti valvoo jatkossa sisäisen pelastussuunnitelman sisältöä ja oikeamuotoisuutta? Traficom vai pelastuslaitos?

**VASTAUS:** VAK-laissa tarkoitettuun sisäiseen pelastussuunnitelmaan liittyvä toimivalaitainen viranomainen on Traficom. VAK-laissa säädetään valvontaviranomaisista, pelastusviranomainen ei ole VAK-laissa tarkoitettu valvontaviranomainen.

Annetaanko sisäisen pelastussuunnitelman sisällölle uusia vaatimuksia? Onko pelastustoimella mahdollisuus vaikuttaa siihen?

**VASTAUS:** Tarkemmat kirjatut vaatimukset sisäisen pelastussuunnitelman vaativille paikoille voi lukea HE:sen lopussa olevasta asetuserinnuksesta. Tähän liittyy lausunnot, jossa pelastusviranomaisella on mahdollisuus vaikuttaa.

Montako tilapäisen säilytyksen paikkaa Suomessa tällä hetkellä on ja paljonko tarkastuksia tehdään vuosittain?

**VASTAUS:** Sääntelyn uudistaminen tähtää juuri siihen, että näistä paikoista saadaan tieto. Valvontaa suunnitellaan uuden lain voimaantulua.

Ottaako sisäisen pelastussuunnitelman uusiminen/päivittäminen uudelleen koko laajuudessaan saman prosessin?

**VASTAUS:** VAK-päivässä esitettiin prosessi, ks. päivän aineisto. Käytännössä päivitysprosessin laajuus riippuu päivitystarpeesta ja muutosten suuruudesta, esim. muuttuuko yritystiedot, alueen koko vai toiminnan luonne jne.

Jos esim. logistiikkakeskuksessa on useita tilapäisen säilytyksen paikkoja, joiden on jatkossa tehtävä pelastussuunnitelma, koordinoiko Traficom eri toimijoiden suunnitelieen yhteensopivuutta yms?

**VASTAUS:** Sisäisestä pelastussuunnitelmasta säädetään uuden VAK-lain 33 §:ssä. Siinä säädetään tahosta, joka on vastuussa suunnitelmasta. Yritykset voivat tehdä yhteistyötä, ja tarvittaessa esimerkiksi tehdä alueelle yhteisen suunnitelman. Traficom ei koordinoi yritysten yhteistyötä.

Sisäisen pelastussuunnitelman vastuuhenkilö maakuljetusterminalissa, millainen koulutus tai osaaminen edellytetään?

**VASTAUS:** Vastuuhenkilön on tunnettava toiminta tilapäisessä säilytyksessä, sitä koskevat vaatimukset sekä turvallisen toiminnan edellytykset. VAK-laissa nykyiseen tapaan tulevaisuudessakin edelleen säädetään henkilöstön vastuuseen ja tehtäviin soveltuvasta sekä käytettävän kuljetusmuodon vaatimukset kattavasta koulutuksesta, joka koskee kaikkia tehtäviä VAK-toiminnassa.

Ainekohtaiset vaaraominaisuudet selvitettävä pelastussuunnitelmassa vai tarkoitetaanko tässä luokakohtaisia vaaraominaisuuksia? Mistä saa tällä hetkellä ainekohtaiset vaaraominaisuudet kattavasti käyttöön? Puhutaan kuitenkin huomattavasti laajemmasta asiasta, jos vaaditaan ainekohtaiset tiedot kaikesta terminaalien läpi kulkevista aineista.

**VASTAUS:** Vaaraominaisuudet ja niiden tunteminen ovat keskeinen lähtökohta koko VAK-lainsäädännössä. Kuljetusturvallisuuden varmistamiseksi vaarallinen aine on luokiteltava vaarallisten ominaisuuksien perusteella aineen ominaisuuksia vastaavaan luokkaan. Sisäisen pelastussuunnitelman näkökulmasta on tärkeää, että pelastautumisen kannalta olennaiset vaaraominaisuudet on selvitetty ja siitä johtuvat tarvittavat toimenpiteet - ei niinkään välttämättä yksittäinen aine ja sen erityiset ominaisuudet, elleivät ne ole kyseisen vaaran perusteella erityisen olennaisia. Keskeistä on arvio onnettomuuksista aiheutuvista vaikutuksista.

Mitä fyysisiä rakenteita IMO/ Vak Kenttä vaatii? / Mitä vaatimuksia sammutusvesien hallintaan?

**VASTAUS:** Varautuminen onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa on tarkoitus säätää VAK-lain nojalla asetuksella, jonka luonnos on hallituksen esityksen lopussa.

Kuka valvoo yrityksiä, joilla on "pimeitä" tilapäisiä varastoja?

**VASTAUS:** Varastoinnista säädetään laissa vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta (kemikaaliturvallisuuslaki). Sen valvovia viranomaisia ovat Tukes ja pelastusviranomaiset.

Onko ELY:llä vaatimuksia?

**VASTAUS:** Tällä todennäköisesti viitataan ympäristövaatimuksiin. ELY:n toiminnasta tietoa ELY:n sivuilla: <https://www.ely-keskus.fi/>.

Turvaetäisyysvaatimuksia tilapäisen säilytykseen satama-alueilla löytyy nykyisestä vak lainsäädännöstä.

**VASTAUS:** Vaarallisten lastien erottelutaulukko satama-alueille on tarkoitus edelleen sisällyttää uuden VAK-lain nojalla annettavaan asetukseen. Asetuksen luonnos on esitetty hallituksen esityksen lopussa.

Onko asiakkaalla mitään vastuuta siitä, että tilapäistä säilytystä tekevä esim. terminaalitoimija on tehnyt pelastussuunnitelman paikassa, jonka kautta asiakkaan tavarat kulkee? Tarkennus: Pitääkö asiakkaan valvoa terminaalitoimijaa, jota käyttää?

**VASTAUS:** Sisäisestä pelastussuunnitelmasta säädetään uuden VAK-lain 33 §:ssä. Siinä säädetään siitä, kuka on vastuussa suunnitelmasta. Vastuullinen toimija valitsee vastuulliset kumppanit. Terminaalitoimijan valvonnasta ei säädetä, muuten kuin viranomaisen suorittamasta valvonnasta.

Tärkeää on ymmärtää että etukäteen tiedossa oleva tilapäinen säilytyspaikka on aina turvallisin paikka säilytykselle (olipa se tunteja tai jopa jostain tuotannollisista tilanteista johtuen jopa kuukauden), koska tilapäinen säilytyspaikka on viranomaisten tiedossa ja täten mahdollisessa onnettomuustilanteessa myös pelastusviranomaisten helposti saavutettavissa. Mikäli tilapäisten säilytysten alueiden vaatimuksia hankaloitetaan saattaa tilanne muuttua sellaiseksi että aineet "säilytetään matkalla" kumipyörien päällä.

**VASTAUS:** Tarkoitus on jo voimassa olevan VAK-lain säännöksissä se, että kuljetuksella vastataan puhtaaseen kuljetustarpeeseen eikä varastointitarpeeseen. Varastoinnin velvoitteita ei pidä pystyä laiminlyömään tai varastointikapasiteetin mitoituksen puutteita paikkaamaan sillä, että vaaralliset aineet siirretään kuljetusvälineeseen tai lastikuljetusyksikköön, vaan varastoinnissa tällöinkään ne eivät siirry kuljetuslainsäädännön piiriin ilman todellista kuljetustapahtumaa.

Kauanko pelastussuunnitelman käsittelyaika? Saako toiminnan aloittaa ennen sisäisen pelastussuunnitelman hyväksyntää?

**VASTAUS:** Uuden VAK-lain mukaan sisäinen pelastussuunnitelma on toimitettava Traficomille ennen toiminnan aloittamista ja suunnitelman uusimisen yhteydessä. Kuitenkin tässä on siirtymäaika: Lain 33 §:ssä tarkoitettu sisäinen pelastussuunnitelma on laadittava ja vastuuhenkilö nimettävä viimeistään 18 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta. Käsittelyaikaan vaikuttavat mm. toimitetut tiedot, aineistot ja toiminnan laajuus sekä niiden vaatimustenmukaisuus ja kattavuus.

Tuleeko näistä joku rekisteri, mistä näkee että asiat on kunnossa vai miten poloinen tavaran lähettäjä tietää että terminaali on hoitanut velvoitteet asinamukaisesti? / mistä näitä voi edes tarkistaa että poloinen vastuuhenkilö voi katsoa onko omat asiat hoidettu

**VASTAUS:** Julkista rekisteriä ei ole suunnitteilla. Sen, joka harjoittaa vaarallisten aineiden kuljetusta tai siihen liittyvää muuta toimintaa, on oltava selvillä toimintaansa liittyvistä tämän lain ja sen nojalla säädetyistä ja määrätyistä vaatimuksista.

Satamissa tehdään VAK -valvontaa, tuleeko TUKES jatkossa mukaan kenttävalvontaan?

**VASTAUS:** Tarkoitus on, että kaikkia viranomaisyhteistyömuotoja voidaan käyttää. Monissa satamissa on Tukesin valvomia alueita sekä VAK-laissa tarkoitettuja tilapäisen säilytyksen paikkoja, tällöin myös valvonnassa yhteistyö on edelleen paikallaan kuten nykyisin.

Onko kaikilla yrityksillä velvollisuus lähettää VAK-pelastussuunnitelma Traficomille? Vai tarkastetaanko näitä asiakirjoja vain mahdollisilla tarkastuskäynneillä?

**VASTAUS:** Uuden VAK-lain mukaan se, jolla on velvollisuus laatia sisäinen pelastussuunnitelma, on velvollinen huolehtimaan sen lähettämisestä Traficomille hyväksyttäväksi.

Mikä on ratapiha, mitä ratapihalla tarkoitetaan? Termiä ei ilmeisesti vielä ole virallisesti määritelty, mutta kuitenkin mainitaan sääntelyssä?

**VASTAUS:** Uuden VAK-lain pykälissä ei käytetä käsitettä ratapiha, joten siitä ei ole myöskään määritelmää laissa.

Toivottavasti tilapäistä säilytystä valvotaan jatkossa tarkkaan, tällä hetkellä va- kuljetuksia seisoo pitkin pihvoja ympäri maan vailla mitään turvatoimia/järjestelyjä

Ongelma valvonnassa on resurssi ja osaaminen, kun niitä ei ole, ei valvontakaan ole uskottavaa. Johtaa siihen, että sääntöjä ei noudateta ja hyvät säännöt ja lait vesittyvät.

### **Tilapäinen säilytys, vastuuhenkilö**

VAK-turvallisuusneuvonantajan ja sisäisen pelastussuunnitelman vastuuhenkilön roolien yhdistäminen, miten ?

**VASTAUS:** Vastuuhenkilö voisi olla yrityksen turvallisuusneuvonantaja tai muuten työskennellä hyvässä yhteistoiminnassa turvallisuusneuvonantajan kanssa. Kaiken toiminnan tarkoituksena on turvallisuuden varmistaminen.

Onko vastuuhenkilö siinä roolissa myös rikosoikeudellisesti vastuussa?

**VASTAUS:** Lain seuraamuksiin tätä ei ole esitetty. Samalla henkilöllä voi tosin käytännössä olla muitakin rooleja, joiden velvollisuuksista on muuten säädetty.

Mitä jos vastuuhenkilö vaihtaa työpaikkaa ja hän on edelleen papereissa nimettynä vastuuhenkilönä, onko hän edelleen vastuussa?

**VASTAUS:** Tilapäisen säilytyksen paikan nimeämisvelvollinen vastaa siitä, että paikalla on nimetty vastuuhenkilö. Luonnollisesti vastuuhenkilönä ei voi olla henkilö, jolla tosiasiallisesti ei ole mahdollisuutta olla tällainen henkilö.

Onko vastuuhenkilön osalta myös kirjattu, että on annettava myös mahdollisuus hoitaa tehtävää kuten TNA: lla?

**VASTAUS:** Ei ole erikseen kirjattu.

### Ajoneuvo

Jos täysperävaunuyhdistelmässä vetoauto on EX2 ja perävaunu EX3 niin minkä mukaan voi kuormata? Entä jos vetoauto hyväksymätön ja perävaunu EX3? / Jos vetoautoon lastataan myös räjähteitä, tiputtaa se koko kuljetusyksikön EXII.

**VASTAUS:** ADR/VAK-määräyksen 7.2.4 V2 (1) mukaan: Kun kuljetusyksikössä on EX/II- ja EX/III- ajoneuvo ja niissä kuljetetaan räjähteitä, koko kuljetusyksikköön sovelletaan kohdassa 7.5.5.2.1 EX/II- kuljetusyksikölle annettuja määrärajoituksia. ADR/VAK-määräyksen 7.2.4 V2 (2) mukaan: Täysperävaunua voi vetää hyväksymättömällä autolla, jos räjähteet ovat vain perävaunussa.

Jos esim perävaunussa on lk 1 alle vapaarajan, jolloin ei tarvitse EX hyväksyntää ja vetoautoon tulee jotain muuta vakkia yli vapaarajan niin pitääkö pv olla EX hyväksytyt ja ajolupa +lk 1?

**VASTAUS:** Vapaarajaan liittyvä vapautus olla soveltamatta tiettyjä vaatimuksia on kuljetusyksikkökohtainen, kokonaisuudessaan. Siten koko kuljetusyksikössä vapaaraja joko alittuu, jolloin vapautuu ajoneuvon hyväksynnästä ja ajoluvasta, tai ei alitu, jolloin näistä vaatimuksista ei vapaudu.

Jos "tavallisen" kuorma-auton menee katsastamaan EXII- ajoneuvosi, niin mikä on syy jos se ei mene katsastuksessa hyväksytyksi.

**VASTAUS:** Syy ADR/VAK-katsastuksessa hylkäämiseen on se, että se ei täytä ADR/VAK-katsastuksen EX/II-ajoneuvon vaatimuksia.

Miten tulkitaan jos 5000 kg ruutia kyydissä. Niin laki ei kiellä ottamasta muuta kuormaa kyytiin vain VAK tuotteilla on rajoituksia. esim hyvin pakatut koneen osat, teräsrakenteet tai pahvikolleja on lastattu samaan kuormaa. On ottanut vaan silmään kun ulkomaalaiset autot on ovia aukoneet.

**VASTAUS:** Vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädäntö koskee vaarallisia aineita. Näissä säädöksissä ja määräyksissä on vain vähän vaatimuksia muusta kuormasta (joka ei luokiteta vaaralliseksi). Tällaisia ovat erimerkiksi ravintoaineiden kuljetus lähellä VAK-tavaraa. Kuitenkin määrättyillä aineilla voi olla tätä koskevia yksittäisiä lisämääräyksiä.

### Puolustusvoimien kuljetukset

Miksi tätä lauseketta ajetaan kuin käärmettä pyssyyn: "Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen kuljetuksella ei tarkoitettaisi sellaista kuljetusta, jonka siviilitoimija suorittaa vastikkeelliseen tai vastikkeettomana sopimusoikeudelliseen kuljetussopimuksen tai vastaavaan sopimukseen perustuen"???

**VASTAUS:** Kyse on lain soveltamisalan rajauksesta. VAK-lain soveltamisalaan jäisi edelleen sellainen sotilas- ja turvallisuusviranomaisten toimintoja palveleva vaarallisten aineiden kuljetus, jonka toteuttaja on siviilitoimija ja jota valvoo siviiliviranomainen.

### Pelastustoiminta

Pelastustoimikin toivoo TNA yhteyttä onnettomuustilanteessa! Hienoa edistystä.

Miten käytännössä tilannekeskukset saavat VAK-toimijoiden yhteystiedot, joita onnettomuustilanteessa pelastustoiminnan johtaja voisi hyödyntää?

**VASTAUS:** HE:ssä ei ole ehdotettua säännöstä tästä.

### Seuraamukset

Voiko kuljettaja menettää adr - ajoluvan jos syyllistyy useaan vak - rikkomukseen?

**VASTAUS:** Lain seuraamuksiin tätä ei ole esitetty. Käytännössä ADR-ajolupa on riippumaton ajo-oikeudesta ja ajokiellosta, koska ADR-ajolupa ei anna oikeutta ajoneuvon kuljettamiseen.

### Henkilön turvallisuus selvitys

Turvallisuus selvityksen vaatimisen lieventäminen on hyvä asia. Mikäli olisi ehdottoman velvoittava, vaikuttaisi työntekijäsaatavuuteen merkittävästi.

On hyvä, että turvallisuus selvityksiä tehdään. Suomessa kuljetetaan runsaasti erityiskontrolloitua ja varastusherkkää materiaalia. On kuitenkin hyvä muistaa, että näillä kuljetuksilla on tavallisesti erillisvartiointi... Ei kuitenkaan voi olla niin, että kuljettaja näille materiaaleille ei ole turvallisuus selvitetty.

Suppean turvaselvityksen osalta tärkeää olisi, että niitä käytännössä tehdään vain kaikista vaarallisimmista kuljetuksista. Esim. paketti- ja kappale tavarakuljetuksen osalta, jossa yleensä vaarallisia aineita on vain melko pieniä määriä, turvaselvitykselle ei ole tarvetta.

### Valvonta, poliisi

Uudistus on hyvä, mutta on todella tärkeää, että valvovat viranomaiset osaavat valvoa uusien määräysten mukaisesti ja kansallisesti on tärkeää, että lakia tulkitaan samanlaisesti Hangosta Utsjoelle.

Viimeaikoina on lainsäädäntö mennyt tavallisen valvojan kannalta muuallakin kuin VAK:ssa hyvin monimutkaiseksi. Tällöin pitäisi trafilla olla viranomaisia neuvova esim. puhelin tai palvelu josta voisi kysyä neuvoa. Tällä hetkellä trafilta ei saa vastauksia eikä apuja vaikka kysyisikin, sähköposteihin ei vastata eikä puhelimesta saa ketään kiinni. Tämä johtaa siihen, että asioihin ei osata/pystytä puuttumaan. Valvojia neuvovia palveluita pitäisi kehittää. Näin myös tasapuolinen puuttuminen ja seuraamukset paranevat.

Aikaisempaan kommittiin viitaten, itselläni on ainoastaan hyviä kokemuksia Traficomien henkilöstön palvelualltiudesta neuvontaan sähköpostin tai puhelimen välityksellä. Aina on asia selvinnyt ja usemmiten samana päivänä, kun olen kysymyksen laittanut

Neuvojen saaminen ei voi olla kiinni siitä että tiedät keneen olla yhteydessä. Pitää olla taho /palvelu josta saa apua kun valvojalla on tarvetta ja vielä niin että vastaus tulee päivässä tai kahdessa eikä viikkojen päästä. Tavallinen tienpäällä tehtävä valvonta on pystyttävä tekemään oikein ja selkeitä neuvoja ja ohjeita on oltava tarjolla poliiseille ja toisaalta kuljetuksista vastaaville tahoille.

Aiempaan kommenttiin vielä lisäyksenä että yleensä tätä neuvovaa tahoaa/palvelua kaipaillaan valvonnassa virka-ajan ulkopuolella jolloin tavoitettavuus on tällä hetkellä olematon

Poliisin valvonnan suhteen liikkuvan poliisin laukkauttaminen oli emämunaus

Palsternakan mielestä riittää, että kamera valvoo tien poskessa

Niin ja jos IBC-kontti on tarkoitettu polttoainekuljetuksiin, niin kuka valvoo ja tarkastaa käytännössä astian soveltuvuuden käyttöön? Mites määräaikaistarkastukset?

**VASTAUS:** Lainsäädännössä on määritelty vastuut kuljetusketjun osapuolille ja niistä löytyy myös vastuulliset tahot lähettämislle, lastaamiselle, kuljettamiselle jne. Poliisi valvoo tien päällä liikennettä ja määräaikaistarkastusten voimassaolosta vastaa pakkauksen omistaja/haltija. Määräaikaistarkastukset suorittaa tarkastuslaitos/ilmoitettu laitos.

Lähinnä hain sitä, että kuka valvoo, että ilmoitettu laitos on hoitanut työnsä tai siis IBC:n omistaja on tilannut ja huolehtinut että IBC on tarkastettu. Viitataan tällä kuormausnostureihin, joissa AVI:n työsuojelu valvoo kentällä, että kuormausnostureiden määräaikaistarkastukset on kunnossa.

**VASTAUS:** Tukes valvoo VAK-tarkastuslaitoksia ja IBC-pakkausten VAK-määräaikaistarkastuslaitoksia.

Jatkokommentteja: vaikka Tukes valvoo määräaikaistarkastuslaitoksia, niin se ei takaa, että kentällä käytössä oleva IBC on oikeasti tarkastettu... / Ei kaikki kuormausnosturitkaan liikenteessä ole tarkastettu vaikka pitäisi olla. / Ei Kiwa:t jnem tarkasta automaattisesti mitään asiakkaiden IBC-kontteja, jollei se säiliön omistaja tarkastusta tilaa ja halua siitä maksaa...

Todellisuudessa ja käytännössä mikään ei estä että työkäytössä on IBC-kontti polttoaineiden kuljetteluun, jolla ei ole hyväksyntää tai jos on hyväksyntä, niin kontti voi silti olla määräaikaistarkastamatta, Avien työsuojelu tekee valvontaiskuja kentällä kuormausnostureihin tarkistaen, onko määräaikaistarkastukset tehtynä käyttöasetuksen 403/2008 mukaisesti. Kenelle vastaava risti kuuluu IBC:n kohdalla valvoa, että määräaikaistarkastukset on todellisuudessa tehty, on edelleen vastaamatta.

**VASTAUS:** Tien päällä poliisi osaltaan resurssien puitteissa valvoo myös sitä, onko pakkausten ja säiliöiden tarkastukset voimassa. Myös muut valvovat viranomaiset valvovat tätä toimialoillaan vastaan tulevilla tapauksissa, mm. Tukes. IBC-pakkausten määräaikaistarkastusvelvoite ja vastuu sen täyttämistä ei poistu omistaja/haltijalta sillä, että valvonnan resurssit eivät aina vastaa valvontatarvetta.

Jatkokommentteja: Ei varmasti vastuu poistukaan, mutta käytäntö on osoittanut, että kaikki kansalaiset eivät noudata velvoitteitaan silloin kun pitäisi määräaikaistarkastaa. On sinisilmäistä olettaa, että jokainen kiltisti huolehtii aina määräaikaistarkastusten kunnossa pidon. / Viranomaisten resurssit valvonnan osalta ovat nykyään todella vähäiset nykyään. Viranomaisten erityisosaaminen vähentyy, kun pystytään tekemään vain välttämätön. / Mahdollisten resurssivajeiden vuoksi vähäisen valvonnan kautta myöskin haasteita osaamisen ja rutiinien ylläpitämiseen? / Meidän valvonta on kuitenkin 5x EU:n vastaavat määrät - joten hyvin ollaan ajantasalla / Aika pienet määrät poliisi tarkastaa siihen nähden paljonko kuljetuksia maanteilla on

Olisiko mahdollista hyödyntää TNA-henkilöitä tukemaan viranomaisia tarkastuksien tekemisessä, esim. maanteilla? Toki TNA:lla ei ole viranomaisvaltuuksia, mutta heillä on vankka ammattitaito, josta viranomaisetkin voivat hyötyä.

**VASTAUS:** Valvonta on viranomaistoimintaa ja on omat kriteerinsä sille, miten mukaan voisi ottaa siviilitoimijat. Uudessa VAK-laissa on 134 §, jossa säädettäisiin mahdollisuudesta käyttää asiantuntijaa viranomaisvalvonnassa. Asiantuntija voisi olla kuka tahansa henkilö, jolla on hyvät tiedot vaarallisten aineiden kuljettamisen lainsäädännöstä ja määräyksistä ja/tai kuljetuksiin liittyvistä käytännöistä. Asiantuntijaan sovellettavasta virkavastuusta ja vahingonkorvausvelvollisuudesta säädettäisiin 165 §:ssä.

### **Valvonta, Traficom**

Kuinka traficom käytännössä valvoo vak asioita? Onko kentällä tapahtuvaa valvontaa?

**VASTAUS:** Ks. hallituksen esitys kohta 2.6 Vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta. Uuden VAK-lain esityksen keskeisenä tavoitteena on uudistaa viranomaisvalvontaa. Se toisi laajentuvia ja uusia tehtäviä virastolle.

Tuleeko traficomille oikeasti resursseja valvontaan

**VASTAUS:** Hallituksen esityksessä on selvitetty esityksen taloudelliset vaikutukset Traficomin toiminnan kannalta. Eduskunta säätää lait, ja eduskunta myös päättää valtion talousarvioesityksen käsittelyn yhteydessä valtion tarvitsemista menoista ja tuloista.

Kuka valvoo lähettäjiä ja huolintaliikeitä?

**VASTAUS:** VAK-laissa tarkoitettuja toimijoita valvovat laissa tarkoitettut valvontaviranomaiset. Uudessa VAK-laissa valvontaviranomaisista säädetään 19 luvussa (Viranomaiset ja viranomaisten tehtävät).

Minkälaista on nykyaikainen valvonta?

**VASTAUS:** Valvontaa voidaan suorittaa yhteistyössä eri viranomaisten kanssa, mutta myös yhteistyössä valvonnan kohteiden kanssa. Pyrkimyksenä on, että valvonnan kohteet myös saavat valvontatoimenpiteistä eväitä oman toimintansa kehittämiseen ja samalla koko kuljetustoiminnan kehittämiseen. Toimenpiteinä voi olla auditointeja, tarkastuksia, keskustelua ja vuoropuhelua, kyselyitä jne.

Lisätäänkö uuden lain myötä lähittäjien tarkastuksia VAK-lainsäädännön toteuttamisessa?

**VASTAUS:** Uuden VAK-lain esityksen keskeisenä tavoitteena on uudistaa viranomaisvalvontaa. Mm. Traficomin suorittamasta valvonnasta säädetään uuden VAK-lain lain 114 §:ssä, jonka mukaan valvonnan on kohdistuttava kaikkiin kuljetuksen osapuoliin.

kova halu koordinoida, mutta vähäiset näytöt oikeesti kenttätyöstä. Jos ei ymmärrä kenttämaailmaa, niin on vaikea koordinoida ja johtaa... Vastaukset tuskin saa akuutisti? Valvontaa on kuitenkin virka-aikojen ulkopuolella. Saako vastaukset edes viikoissa? Nyt ainakin tuntunut monesti monissa asioissa, että vastauksia ja tulkintoja saa aina odottaa niin kauan, että juna ehtii jo mennä aseman ohi...

Traficom on paljolti valvonnassaan poliisin, Rajan ja tullin tuottamien ilmoitusten varassa. Sama tilanne on myös elyllä ja tuokesilla ja vakesilla jne. Kun poliisin, rajan ja tullin resursseja vähennetään, niin toisille viranomaisille välitetty tieto vähenee ja valvonta vähenee.

Nyt kun Traficom koordinoi vak - valvontaa niin palvelun vaste on oltava 24/7 jotta se palvelee valvontaa.

### **Työturvallisuus**

Miten ja kuinka paljon valvotte kuljetusalan palkka-asiota (=Suomalainen TES) kuljettajien osalta? Sekä koti, että ulkolaiset kuljettajat?

**VASTAUS:** Tämä ei suoranaisesti liity vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan lainsäädäntöön, joten tähän ei etsitty vastausta.

Esa Arvo sanoi, että kuormansidonnassa/tuennassa on paljon huomautettavaa, onko tämä kommentti ADR kuljetuksiin vai yleisesti kaikkiin kuljetuksiin?

**VASTAUS:** Kuormansidonnan ongelmat näyttävät eri yhteyksissä saatujen kommenttien ja myös mediakirjoittelun mukaan olevan edelleen yleisiä kuljetuksissa.

Onko työsuojeluviranomaisella roolia uudessa laissa ja jos on, niin millainen?

**VASTAUS:** Esitettyyn lakiin ei ole ollut tarvetta ottaa erityistä säännöstä työsuojeluviranomaisen roolista valvontaviranomaisena. Työsuojeluviranomaisen toimivalta työsuojeluun liittyvissä asioissa voidaan johtaa suoraan työturvallisuuslaista.

se, että työsuojelu on jätetty toimivaltaisena viranomaisena pois vak-laista, niin johtaa dilemmaan. Työsuojelussa velvoitteet työnantajille pitää antaa työsuojeluviranomaisen toimivaltaan kuuluvan lainsäädännön pohjalta. Työsuojelulaki johon koko ajan viitataan on kuitenkin hyvin ympäröity sisällöltään. Jos vak-laissa on pykälä, joka on selkeästi havaitun puutteen mukainen, ei sitä työsuojelutarkastaja voi käyttää, ellei se sitten löydy suunnilleen vastaavana esim työsuojelun



kemikaaliasetuspuolelta (esim Valtioneuvoston asetus kemiallisista tekijöistä työssä 715/2001). Mutta katsotaan mitä tulevaisuus tuo tullessaan. Työsuojelussa kuitenkin havaitaan monia vak-asioita arkisessa valvonnassa joka tapauksessa (alkutuotanto, satamat, ahtaus, kuljetus jne)

### Säiliörekisteri, Tukes

Onko TUKES:n säiliörekisteriin saatavissa kyselyoikeus? Lähinnä onko tarkastukset voimassa?

**VASTAUS:** Ei ensi vaiheessa, mutta rekisterin rajapintoja ja tiedon hyödyntämistä kehitetään kokoajan. Aluehallinnon asiointipalvelussa oleva asiointisivu on alkuun yksisuuntainen. Kyselyoikeus on suunnitelmassa tievalvontaviranomaisille (Poliisille, Tullille) ja omistajan/haltijan asiointisivulle. Mahdollisuutta ei siis tule käyttöön heti rekisterin käyttöönoton yhteydessä. Alkuun on muutenkin hyvä huomioida, että uuden Laiterekisterin kattavuus laajenee vastan uuden VAK-lain voimaantulon jälkeen normaalissa aikataulussa tehtävien VAK-tarkastusten myötä.

Kenen velvollisuus rekisteröidä (kuljetussäiliöt - säiliökontti) - omistaja/käyttäjä/kuljettaja? / Voisiko säiliörekisterin tiedot tulla automaattisesti tarkastuslaitoksilta, ilman omistajan tai haltian panosta?

**VASTAUS:** Rekisteröintivelvoite on omistajalla ja haltijalla. Velvoite täytetään tarkastuslaitoksessa tehtävän tarkastuksen yhteydessä eli tarkastuslaitos tekee rekisteröinnin asiakkaan säiliölle. Menettely on siis sama kuin nykyään rekisteröitävillä paineella tyhjennettävillä ja täytettävillä säiliöillä sekä paineellisilla säiliöillä. Omistajan ja haltijan täytyy tarkastusten välillä huolehtia ainoastaan mahdollisista tietojen muutoksista.

Uusi rekisteri lupa- ja valvontarekisteri VALLU. Poliisilla nyt käytössä VALLU jossa liikennelupahaku joka uudistumassa. Voisiko olla toinen nimi ettei sekaannu? Vai onko sama rekisteri?

**VASTAUS:** Kyseessä on eri järjestelmät. Tukesin uusi lupa- ja valvontajärjestelmä on nimeltään Vallu, mutta asiakas tulee asioimaan Aluehallinnon asiointisivulla tai rajapinnan kautta eikä järjestelmän sisäinen nimi tule olemaan asiakkaiden suuntaan käytössä. Valluksi kutsuttu tietojärjestelmä tulee koostumaan mm. laiterekisteristä, valvontarekisteristä, kaivosrekisteristä ja luparekisteristä. Säiliöiden ja painelaitteiden tiedot tulevat tallentumaan laiterekisteriin ja onnettomuusilmoituksen omaan rekisteriinsä samassa tietojärjestelmässä.

Eli kaikki kuljettajat voivat käydä tarkastamassa rekiseri ennenkuin ottaa tuotteen kyytiin ?

**VASTAUS:** Säiliöiden tarkastustiedot löytyvät säiliökilvestä ja tarkastustodistuksesta. IBC-pakkausten tarkastustiedot löytyy vastaavasti pakkauksen kyljestä ja sen tarkastustodistuksesta. Kuljettaja voi siis tarkastaa tarkastusten voimassaolon suoraan säiliöstä tai pakkauksesta ellei todistuksia ole käytössä. Säiliöiden tarkastustiedot sisältävää laiterekisteriä ei ole suunnitelmassa ottaa käyttöön kysytyyn käyttötarkoitukseen.

Onko IBC-pakkausten hyväksynnän jatkohakemusten käsittelyssä tällä hetkellä ruuhkaa?

**VASTAUS:** IBC-pakkausten määräaikaistarkastuslaitosten tarkastustoiminnan luvat haetaan Tukesista. Lisätietoja voi kysyä kirjaamo@tukes.fi. IBC-pakkausten hyväksynät ovat VAK-tarkastuslaitosten tehtäviä, joten kannattaa olla yhteydessä niiden suuntaan, mikäli on tarve uudelle tyyppihyväksynnälle tai nykyinen tyyppihyväksyntä edellyttää uusintaa.

### Onnettomuusilmoitukset, Tukes

Miksi onnettomuusilmoitukset tehdään tukesiin? Yhden luukun palvelu kaiken vak:iin liittyvän osalta olisi ollut looginen ratkaisu / Esim jos Traficom on valvova viranomainen, miksi onnettomuusilmoitukset tulee antaa Tukesille?

**VASTAUS:** Onnettomuusilmoitusten tietoja ei käytetä suoranaisesti valvontaan, niistä saadaan tietoa myös säiliöiden ja pakkausten teknisistä ominaisuuksista ja kestävydestä erilaisissa tilanteissa. Pakkausten, säiliöiden ja luokitusten osalta Tukes on toimivaltainen viranomainen. Tukes toimii jo nykyään VAK:in ohella monilla muilla aloilla onnettomuusilmoitusten käsittelijänä. Lisätietoa

onnettomuusilmoituksista <https://tukes.fi/vak/onnettomuusilmoitus-vak-onnettomuudesta> ja yhteenvetoa saapuneista ilmoituksista: <https://tukes.fi/onnettomuudet/yhteenvedot-onnettomuuksista/vaarallisten-aineiden-kuljetus>

Tukesin projekti onnettomuusraportointijärjestelmän kehittämiseen on kauan odotettu. Tosi hienoa kuulla että asia on saanut ns tuulta siipien alle. Toivottavasti lähettäjä saa omat raportit omalta vastuualueeltaan tehdyistä ilmoituksista, jotta tiedetään mitä ja miten voidaan asioita kehittää ja parantaa ja näinollen saataisiin samantien yhteinen raportti käyttöön sekä sisäisesti ja ulkoisesti.

**VASTAUS:** Uudessa asiointialustassa ilmoituksen lähettäjälle jää talteen kaikki omat asiat myös sen jälkeen kuin asia on käsitelty Tukesin päässä. Varsinaisia raportointitoimintoja asiointialustalla ei ole asiakkaan käyttöön.

### **Radioaktiivisten aineiden kuljetus, säteilylähteet**

Paljonko säteilylähteitä kuljetetaan luvatta/pimeänä?

**VASTAUS:** Pimeän VAK:in kuljetusmääristä ei ole tietoa.

Kerro pari esimerkkiä korkea-aktiivisesta umpilähteestä. Mitä ne esim. on ?

**VASTAUS:** Yleisin käyttösovellus on teollisuuden radiometrinen mittalaite, jollaisia käytetään tyypillisesti metalliteollisuuden prosesseihin kuuluvassa laadunohjauksessa. Muut käyttösovellukset ovat teollisuuskuvaus, gammasäteilytys, sädehoito, mittareiden ja dosimetrien kalibrointi sekä tutkimus.

Aiemmassa koulutuksessa lupasit ainakin kouluttajille materiaalia. Onkohan tullut Traficomien kautta ? / Milloin STUK:n luokan 7 kuljetusohjeet päivitetään?

**VASTAUS:** STUK on julkaissut säteilylainsäädännön säädös- ja ohjeistopalvelu Sammion, jossa vaatimuksia voi hakea säteilylainsäädännön eri tasoilta ja STUKin määräyksistä. Vaatimusten yhteydessä on perustelut ja vapaamuotoiset ohjeet. Hakutuloksia rajataan säteilytoiminnan, aihealueen ja sanahaun avulla. Viimeisin radioaktiivisten aineiden kuljetuksiin keskittyvä erillisohe on julkaistu vuonna 2012 ja kuljetusten turvajärjestelyihin liittyvä opas vuodelta 2015. Erityisesti ensin mainitun päivittämistä harkitaan tarpeen mukaan VAK-lain kokonaisuudistukseen liittyen ja STUKin julkaisemia ohjeita arvioidaan kokonaisuudessaan myös vuoden 2022 aikana IRRS-mission (Integrated Regulatory Review Service) yhteydessä.

### **Koulutus, ilmakuljetukset**

Onko Traficomilla resursseja valvoa lähettäjien koulutuksia CBTA:n suhteen (lentotoiminnan harjoittajien ja maapalveluyhtiöiden lisäksi)?

**VASTAUS:** Valvonta on huomioitu Traficomien toiminnassa ja resursseja tarkastellaan säännöllisesti.

Tarkennatteko lähettäjän siirtymäaika mitä Senja tarkoitti tuohon CBTA liittyen?

**VASTAUS:** CBTA (competence based training assessment, pätevyyteen perustuva koulutusarviointi) tyyppinen lähestymistapa tulee sovellettavaksi uuden VAK-lain voimaantullessa. Nyt säännökset koulutuksesta ja koulutusohjelmasta muutettaisiin vastaamaan ICAO-TI:n määräyksiä. Varsinaista siirtymäaika ei lähettäjän henkilöstön koulutukselle ole, eli jos henkilöstö on koulutettu asianmukaisesti ja koulutus on voimassa/ajan tasalla, ei uutta koulutusta ole tarvetta antaa ennen kuin on määräaika seuraavalle koulutukselle. Kuitenkin työnantajan on huolehdittava siitä, että uuden lain voimaantullessa ICAO-TI:n vaatimukset täyttyvät. Eli henkilölle annettu koulutustodistus teoriakoulutuksesta on voimassa todistuksen voimassaolon ajan, mutta lain voimaantullessa työnantajan on huolehdittava siitä, että myös henkilöstön käytännön osaaminen on arvoitu (assessment). Arviointi vahvistaa, että henkilöstö on hankkinut tarvittavat tiedot ja taidot riittävässä määrin kyetäkseen hoitamaan sille määrätty työtehtävät.

Miten IATA suhtautuu tähän muutokseen. Riittääkö heille oikeasti että yrityksen oma työnantaja hoitaa DG-koulutuksen henkilökunnalleen eikä virallinen kouluttaja? / Ei IATA:lla ole mitään sanomista jos koulutus on viranomaisen hyväksymä (lain mukainen).

**VASTAUS:** IATA:n rooli vaarallisten aineiden ilmajetetuksessa on eri kuin viranomaisella. IATA ei siis ole viranomainen, vaan lentoyhtiöiden kattojärjestö, jonka määräyksiä kukin lentoyhtiö noudattaa sopimuksensa mukaisesti. IATA noudattaa ICAO-TI:tä ja kunkin maan viranomaisen määräyksiä kussakin maassa. ICAO-TI on sellaisenaan EU:n lainsäädännöllä ja VAK-lailla voimaan saatettu standardi. IATA-DGR on käyttäjäystävällinen teos, ja se voi olla tekstissään tiukempi kuin ICAO-TI.

### **Turvallisuusneuvonantaja (TNA), koe ja todistus**

Miksi turvallisuusneuvonantajalle ei voi tulla samankaltaista korttia kuin adr-ajoluvassakin? Todistus on aika vaikea pitää mukana. Toki mikään tietenkään sitä ei velvoita. Voisiko TNA-pätevyys olla merkittyn esim.adr-ajolupaan mikäli haltijalla on molemmat? / TNA-kortti hyvä idea, mutta vaatii kansainvälisen lain muutoksen / Voisi olla nykyisen digitalisaation aikaa kohtuu helppo toteuttaa mikäli lainsäädäntö antaa myöten vrt. jonkin aikaa käytössä ollut mobiilijokortti (mihinkähän sekin hävisi).

**VASTAUS:** ADR-ajolupa ja TNA-todistus ovat kaksi eri asiaa ja voimassaolo on eri. Siten näiden yhdistäminen olisi hankalaa. TNA-kortti voisi olla tulevaisuudessa mahdollista, kuitenkin se ei tällä hetkellä ole prioriteetissä. TNA-todistusta ei vaadita mukana pidettäväksi samalla tavalla kuin ajolupaa. TNA-todistukset ja ADR-ajolupa ovat asiakirjoja koko ADR/RID-alueella, ja nämä on voitu myöntää myös ulkomailla. Siten kaikkien maiden olisi oltava digitaalisuudessa samalla viivalla. Näin ei vielä ole. Traficom in mobiilijokortin sisältävän sovelluksen kehittäminen on keskeytetty. Traficom seuraa kehitystä mm. valtiovarainministeriön digitaalisen henkilöllisyyden hankkeen osalta sekä digitaaliseen ajokorttiin ja henkilöllisyyteen liittyviä EU-hankkeita.

Olisiko mahdollista järjestää keväällä TNA koe Keski-Suomeen? Kokeet suuntautuvat tällä hetkellä Ouluun ja Helsinkiin.

**VASTAUS:** Traficom in verkkosivuilla näkyvät tulevat koetilaisuudet. Koetilaisuuksia voidaan lisätä tarpeen mukaan.

Mikä lisäarvo on hakemisesta?? / Miksi todistus pitää hakea? Onko siitä erillinen maksu? Kuka menee tenttiin jos ei halua todistusta? / lisäarvo on lisämaksu? / Maksaa vähemmän kun ei tarvitse lähettää todistusta kaikille kun pätevyyshän on joka tapauksessa voimassa ja mahd lisämaksu?

**VASTAUS:** Osa henkilöistä haluaa suorittaa TNA-kokeen, vaikka eivät toimisi nimettyinä turvallisuusneuvonantajina. Näin henkilö voi hakea todistuksen tarpeen vaatiessa. Koe- ja todistusmaksu tulevat olemaan erilliset, kuten on esim. ADR-ajoluvan ja ajokortin suhteen. Kokonaisuudessaan hinta TNA-todistuksen saamiseksi tulisi laskemaan nykyisestä.

Pitääkö uuden lain mukaan fyysinen TNA-todistus olla olemassa vai riittääkö että tieto on myöntäjän rekisterissä?

**VASTAUS:** Vaatimusten mukaan nimetyllä turvallisuusneuvonantajalla on oltava voimassa oleva todistus turvallisuusneuvonantajan kokeen suorittamisesta. (Erilaisista viranomaisen rekistereistä tietoja luovutetaan tiedonluovutusta koskevien säädösten mukaisesti, henkilötietojen käsittelyä koskee oma lainsäädäntönsä.)

Onko lukihäiriöt yms huomioitu??

**VASTAUS:** Erytistapaukset otetaan huomioon asianmukaisella tavalla kuten kaikissa Traficom in kokeissa.

Eihän vaan kokeen vaatimustaso laske sähköistämisen yhteydessä?

**VASTAUS:** Tarkoitus on, että kokeen muuttuminen sähköisesti ei vaikuta tähän. Kokeista suoriutumista seurataan.

Koska TNA-kokeet suoritetaan sähköisesti, eli 1.1.2023 alkaen vaiko aiemmin? / Jos sähköinen TNA koe, niin onko vielä 3 osainen vai vaan 1?

**VASTAUS:** Sähköinen TNA-koe pyritään ottamaan käyttöön 1.1.2023. Koe tulee muodostumaan monivalintakysymyksistä ja vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvästä tapaustehtävästä.

Jääkö kirjallinen materiaali pois myös sähköisestä TNA-kokeesta? / Ulkoa opettelua

**VASTAUS:** ADR/RID:n mukaan kirjallisessa TNA-kokeessa saa käyttää kansainvälisiä tai kansallisia määräyksiä ja säännöksiä. Tämä olisi tarkoitus tulevaisuudessakin.

Hinta laskee jes! Ei laskutusta niin alentaa myös viranomaisen kustannuksia...

Aika vähän voimassa olevia TNA tutkintoja.

### **TNA:n nimeämisen valvonta**

Mistä valvoja saa tiedon kuka on yrityksen TNA kun puhutaan virka-ajan ulkopuolisesta ajasta? Ei kuljettaja sitä välttämättä tiedä. Voi olla keikkakuski ym.

**VASTAUS:** Työtehtävien perehdytyksessä olisi hyvä käydä läpi myös se, kuka on yrityksen TNA. Kuitenkaan turvallisuusneuvonantajalta ei lainsäädännössä edellytetä 24h päivystämistä.

Mikä hyöty rekkarista jos ei ole nimiä?? / Mitä Ilmoitetaan? Nimi? Ilmoitetaanko muuta? /

**VASTAUS:** Ilmoittamisella valvotaan turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuutta. Valvonnan yhteydessä voidaan tarkentaa nimitiedot ja muut valvonnan yksityiskohdat. Ehdotettu ilmoitusvelvollisuus ohjaa toimijoita kiinnittämään huomiota vaarallisten aineiden kuljetuksen ja siihen liittyvien toimien järjestämiseen vaatimustenmukaisesti ja ryhtymään toimiin virheellisten toimintatapojen vähentämiseksi sekä turvallisempien ja ehkä myös kustannustehokkaampien toimintatapojen käyttöönottamiseksi ja kehittämiseksi.

Miten luokitellaan firma, jossa pitää olla TNA? / Yrityksen ei tarvitse nimetä TNA:ta mikäli VAK kuljetukset ovat satunnaisia. Miten tämä määritetään? Onko esim. olemassa tonnimäärää, jolloin TNA tulee olla nimetty? / Mitä tarkoittaa muu vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvä toiminta? / Yrityksen ei tarvitse nimetä TNA:ta mikäli VAK kuljetukset ovat satunnaisia ?????? / 274/2002 3§:ssä poikkeustilanteet kun TNA:ta ei tarvitse nimetä / katso Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden maakuljetusten turvallisuusneuvonantajasta, 274/2002

**VASTAUS:** Yrityksiä ei ole luokiteltu. Turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuudesta säädetään uuden VAK-lain 91 §:ssä. Vaarallisten aineiden tie- tai rautatiekuljetusta sekä näihin kuljetuksiin liittyvää pakkaamista, lähettämistä tai muuta vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvää toimintaa harjoittavan on nimettävä yksi tai tarvittaessa useampi turvallisuusneuvonantaja. Nimeämisvaatimus kohdistuu vaarallisten aineiden kuljetuksen turvallisuuteen liittyvää toimintaa harjoittaviin, kuten lähettäjiin, kuljetuksen suorittajiin, pakkaajiin, kuormaajiin, säiliöiden täyttäjiin ja kuorman purkajiin. Uudessa VAK-laissa ei ole vapautusta satunnaisiin kuljetuksiin nähden. Ehdotettu säännös tiukentaisi jossain määrin turvallisuusneuvonantajan nimeämisvelvollisuutta, sillä turvallisuusneuvonantaja olisi nimettävä, vaikka vaarallisten aineiden kuljetuksia suoritettaisiin vain satunnaisesti kotimassa. Tällaisen kuljetuksen osalta voimassaolevan asetuksen vapautus nimeämisvelvollisuudesta epätarkkana tuo vaikeuksia valvontaan, eikä ole tarkoituksenmukaista, että suurienkin vaarallisten aineiden määrien kuljetuksissa ei vaatimusta tarvitsi täyttää. Myös satunnaisissa kuljetuksissa on huolehdittava siitä, että yrityksessä noudatetaan lainsäädännön vaatimuksia. Kuitenkin kuljetettaessa satunnaisesti tai jatkuvasti edelleenkin pienten määrien kuljetuksessa (mm. vapaaraja, LQ, EQ) nimeämisvelvoitetta ei olisi.

Pitääkö TNA:n tietää, että hänet on joku yritys nimennyt?

**VASTAUS:** Kuten nykyisinkin, turvallisuusneuvonantajaksi nimettävältä on oltava kirjallinen suostumus tehtävään.

Kuinka monessa yrityksessä yksi tna voi olla?

**VASTAUS:** Turvallisuusneuvonantajalle säädetyt tehtävät olisi tosiasiallisesti pystyttävä hoitamaan asianmukaisesti. Määrälle ei ole säädetty numeroarvoa.

Miksi Traficom ei ota nimelistaa hoitaakseen TNA henkilöistä. Olisi jo pelastustoimelle tärkeä linkki. Trafillahan on valtava määrä jo muuta nimitietoa hallussaan. Olisi yksi hyvä rekisteri, mistä voi saada tiedon. Nyt esim. poliisi katsoo kuljetusliikkeen nettisivulta tiedon. / Just noin! Ajokortti rekisteriin voisi liittää tna jutut

**VASTAUS:** Tätä on arvioitu hallituksen esityksessä. Tässä on painanut mm. kustannukset järjestelmien luomisessa, sitä on esitetty HE:n kohdassa 5.3.3 (Tietojärjestelmän muodostamisen vaihtoehtojen taloudellisten vaikutusten arviointia).

### **ADR-ajolupa, koulutus ja koe**

Eli teoriassa, voi kuljettaja ja ADR-pätevä kuljettaja olla eri henkilöt? toinen ajaa, ja toinen istuu vieressä? / Kyseessä ei ollut ironiaa. Mikäli ADR-ajolupa ei vaadi voimassaolevaa ajokorttia, voiko ADR-ajoneuvoa ajaa ADR-ajoluvan henkilö jos vieressä istuu kortiton mutta ADR-ajoluvallinen henkilö. / Laki vaatii adr-ajoluvan kuljettajalta. Miehistön jäsen adr-luvalla varustettuna ei paikkaa tätä. / 1.1.2023 jälkeen ajoluvan voi hankkia ajo-oikeudeton henkilö. ADR-ajolupa ei anna oikeutta ajaa mitään ajoneuvoa. ADR-ajolupa on kuljettajakohtainen, miehistön jäsen ei tarvitse ajolupaa, vain kuljettaja.

**VASTAUS:** ADR-ajoluvan myöntäminen ADR-kokeen jälkeen ja kuljettaminen ovat kaksi eri asiaa. ADR-ajolupa edellytetään nimenomaan ajoneuvon kuljettajalta hänen kuljettaessaan vaarallisia aineita, tällöin kuljettajalla on toki oltava myös ajo-oikeus (ajokortti).

Voiko Selma 7v osallistua koulutukseen ja ADR-kokeeseen.

**VASTAUS:** Ei liene käytännössä todennäköistä. Käytännön hyötyä seitsemän vuotiaalla ei kokeen läpäisyn jälkeen myönnetystä ajoluvasta ole, koska hänellä ei ole ajo-oikeutta.

Saako puolustusvoimien valvonnassa suoritetusta ajolupakokeesta normaalin siviilissä pätevän ADR-ajoluvan?

**VASTAUS:** VAK-laissa tarkoitetun ADR-ajolupakokeen suorittamisen jälkeen myönnetty ADR-ajolupa oikeuttaa vaarallisten aineiden kuljettamiseen VAK-lain mukaisesti. Jos tämä ADR-ajolupakoe suoritetaan Puolustusvoimissa, Puolustusvoimat vastaa vain kokeen järjestämisestä ja valvonnasta. (Puolustusvoimilla on lisäksi oma vaarallisten aineiden kuljettajan ajolupa, jota tässä ei nyt tarkoiteta.)

Olisi mielenkiintoista nähdä tilasto paljonko ajolupia on eri luokille ja miten esim 1 ja 7 luokan ajolupien määrä on kehittynyt (vähentynyt)

**VASTAUS:** Tilasto tullaan tuottamaan myöhemmin. Seuraa Traficomien verkkosivuja.

Tähän mennessä vaadittiin ajokortti ADR-ajolupakokeeseen. / Ymmärtääkseni ADR-ajolupakokeeseen voi osallistua ilman voimassa olevaa auton ajo-oikeutta, mutta ADR-ajoluvan voi lunastaa vain, jos on voimassa oleva auton ajolupa. Siis, kaksi eri asiaa.

**VASTAUS:** Kokeessa on todettava kokeeseen osallistuvan henkilöllisyys, ja tämän on voinut osoittaa ajokortilla. Henkilöllisyyden voi osoittaa myös muuten, kuten henkilökortilla. Tulevaisuudessa ajo-oikeus ei ole edellytys ADR-ajoluvan myöntämiselle.

Oisko tuo sitä, että jos on kortti kuivumassa, on hyvä hetki kouluttaa itseään ja uusia adr-ajolupa, vaikka kortti kuivuu

ADR-ajolupa on voimassa 5v. kerrallaan, ei mitään syytä uusia tiheämmin.

### **Vilppi kokeessa**

Tea: Nythän oppikirjan käyttö voidaan taas sallia ajolupakokeessa, kun vilppi on estetty oikein laissa. Vilppihän oli keskeisin peruste oppimateriaalin käytön kieltämiselle.

**VASTAUS:** Tämä oli yksi peruste ADR-ajolupakokeeseen liittyen. Kokeen tarkoitus on mitata kokeeseen osallistujan osaamista. Koemateriaali on nyt tasapuolisesti kaikille sama, myös kieliversioiden suhteen.

### Tiekuljetukset, reittirajoitukset

Missä kunnat ilmoittavat rajoituksista?

**VASTAUS:** Jatkossakin nykyiseen tapaan sen, jolle kuljetusrajoitus on hakemuksen perustella myönnetty, olisi tiedotettava reitti- ja tunnelirajoituksista. Tämä varmasti vaihtelee. Käytäntö on osoittanut, että ainakin netistä asiaa on ollut vaikea löytää. Tällä hetkellä alueellisia reittirajoituksia on myönnetty 14:lle kunnalle.

Jatkokommentteja: Ilmoitustaululla / Ilmoitustaulu on kunnantalon aulassa, joka on auki klo 12-14 / Yleensä häviävät sivujen päivityksen yhteydessä... / Jep, Digiroadiin ja oikeat voimassaolevat tiedot / Menikö kymmenen vuotta...ai ei vielä valmiina / Milloin digiroad on valmis /

**VASTAUS:** Digiroad on Väyläviraston avoin ja kansallinen avoimen datan tietojärjestelmä. Lisätietoa Väyläviraston sivuilta: <https://vayla.fi/vaylista/aineistot/digiroad>.

Voiko reittirajoitukset laittaa saataville esim Traficomin sivuille? Nyt on vain kaupunki mainittu. /Vaikka kunnalla/ kaupungilla on ilmoitusvelvollisuus niin voisiko nämä rajoitetut alueet ilmoittaa kootusti esim Traficomin sivuilla (kartat) / Näitäkin reittirajoituksia pitäisi saada tarkastella tien päällä sovelluksesta tai ainakin reitin suunnittelun yhteydessä tietokoneella. / VAK reittirajoitukset yhteiseen rekisteriin mm. alikulkukorkeuksien ja painorajoitusten kanssa / Tuleeko ajantasaiset kartat minne ?

**VASTAUS:** Traficomilla on tavoitteena huolehtia siitä, että uudet reittirajoitukset tulevat asianmukaisesti merkityiksi johonkin helposti käytettävään järjestelmään tai sovellukseen.

Onko jo mietitty esim. kolme kärjessä olevaa ainetta tai jopa aineluokkaa, mitä tulevat rajoitukset koskevat?

**VASTAUS:** Jatkossa vaarallisten aineiden kuljetusten alueelliset reittirajoitukset koskevat kaikkia niitä vaarallisten aineiden kuljetuksia, jotka tulee merkitä vaarallisten aineiden kuljetuksiksi (ns. oranssikilpi). Käytännössä siis irtotavara- ja säiliökuljetus, lisäksi kappaletavarakuljetus vähintäänkin, jos vapaaraja ylittyy. Yleisimmin kuljetetut aineet ovat määrien mukaan kuuluvat palaviin nesteisiin. Traficom julkaisu vaarallisten aineiden kuljetusmääristä: [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Traficom%20julkaisu\\_4\\_2019\\_VaarallistenAineidenKuljetukset2017.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Traficom%20julkaisu_4_2019_VaarallistenAineidenKuljetukset2017.pdf).

Onko liikennemerkeissä siirtymäaikana vielä vanhoja A-VAK ja B-VAK lisäkilpiä? Jos on, niin noudatetaanko niitä vai uutta oranssikilpeen perustuvaa säännöstä?

**VASTAUS:** Esityksen mukaisesti voi olla siirtymäaikana voimassa sekä vanhoja A-VAK ja B-VAK-reittirajoituksia että uusia oranssikilpiin perustuvia reittirajoituksia, jolloin voidaan käyttää muita tarkentavia tekstillisiä lisäkilpiä (jotka korvaavat esim. B-VAK eli läpiajokiellon lisäkilven). Lisäkilvellisissä (A-VAK, B-VAK) rajoituksissa sovelletaan nykyistä A- ja B-VAK-rajoituksia koskevia määräyksiä.

Mistä haetaan poikkeuslupa, jos kuljetettava aine on tilattu reittirajoituksen varrelle? / Miten poikkeuslupa haetaan, onko lupa ajoneuvokohtainen? Mikä on luvan käsittelyaika? Miten lupa haetaan esimerkiksi yksityishenkilön tilaaman tuotteen toimitusta varten, esim polttoöljy? / Kuljetusrajoituksiin liittyen. Kun A- ja B- luokka poistuu ja siirrytään kokonaan VAK-kieltoalueeseen. Kun on tarve toteuttaa VAK-kuljetus tällaiselle alueelle, niin haetaanko poikkeuslupa poliisilta tapauskohtaisesti vai voidaanko lupa hakea esim. vuodeksi kerrallaan? Tällaisia kuljetuksia on säännöllisesti, joten jokaista kuljetusta varten luvan hakeminen kuormittaa hakijoita ja käsittelijöitä huomattavasti.

**VASTAUS:** Rajoituksesta huolimatta vaarallisia aineita saa kuljettaa erityisestä syystä rajoitusalueella tai tunnelissa poliisin määräajaksi antamalla luvalla, kuten nykyisinkin. Tulevaisuudessakin rajoitukset voivat olla vain tiettyjä kellonaikoja koskevia rajoituksia (ruuhka-aika), jolloin kuljetus on muuna aikana sallittu. Rajoitus voi koskea myös vain läpiajoa, jolloin kuljetus on sallittu, jos aineen kuormaus- tai purkamispaikka sijaitsee merkein rajoitetulla alueella. Tavoitteena olisi edelleen, että mahdollisuuksia kuljettaa vaarallisia aineita ei rajoiteta enempää kuin on tarpeen kuljetuksista aiheutuvan vaaran torjumiseksi, ja erityisesti kiinnitettäisiin huomiota siihen, miten kuljetukset voidaan suorittaa rajoituksesta huolimatta, mitä vaihtoehtoreittejä on käytettävissä ja ovatko ne rajoitusalueeseen nähden turvallisempia.

Vak kielto-merkki lisämerkkeineen on sitten varmasti kansainvälisille kuskeille myöskin selvää ja ymmärrettävää ?

**VASTAUS:** Esitys vastaisi kansainväliseen liikennemerkkejä ja –opasteita koskevan yleissopimuksen (SopS 81/1986) määräyksiä.

### **Muuta**

Selvilläolovelvollisuuteen kommentti: eikö yleisestikin ole voimassa periaate, jonka mukaan jokaisen on tunnettava laki?

**VASTAUS:** Jokaisen on tiedettävä lainsäädännön sisältämät, omaan toimintaan kohdistuvat vaatimukset.

Maantiekuljetuksissa on paljon merikontteja ja merikontit tulisi tarkastaa kansainvälisen yleissopimuksen (CSC 1972), Konttilaki (762/1998) ja Konttiasetus (1145/1998) mukaisesti. Onko näitä huomioitu uudessa VAK -laissa?

**VASTAUS:** Esityksessä on mainittu kohdassa 2.2.3 Muu lainsäädäntö. Tämän osalta muutoksia ei ole esitetty.

Kuka on vastuussa jos lähettäjä tai vastaanottaja "delegoi" vastuun kuormaus/purku toimijalle, joka toimii väärin?

**VASTAUS:** VAK-laissa säädetään osapuolten velvollisuuksista. Kuitenkin erilaisia vastuita voi jakautua sopimus-, kuljetus- ja rikosoikeudellisesti. Siksi onkin tärkeää tunnistaa oma roolinsa kuljetusketjussa, ja mitä velvollisuuksia tällöin on täytettävä kyseisessä lähettäjän tai kuorman purkajan tehtävässä. Toimivassa kuljetusketjussa jokaisella on tiedostettu tehtävä ja myös tieto kulkee niin, että jokainen osapuoli pystyy tekemään kuljetukseen liittyvän tehtävänsä ja täyttämään velvollisuutensa turvallisen kuljetustapahtuman edistämiseksi. Jokainen koulutettu toimija tuntee velvollisuutensa.

### **Muita kommentteja**

Toisaalta on hyvä ja välttämätöntä että eri kuljetusmuotojen sääntely ajantasaistetaan. Mutta nyt kun kaikki kasataan samaan lakipakettiin aiempien erillisten asetusten sijaan, ei lakipaketin käytettävyys välttämättä ole meille kentän toimijoille paras mahdollinen.

Uudistus tarvitsee riittäviä voimavaroja viranomaisille. Samoin koulutusta ketjun toimijoille.

Neuvontapalvelu Traficomilla tekisi neuvonnasta näkyvämpää ja samalla voisi tilastoida helpommin kysymysten määrät ja aiheet. Vaikeista aiheista voisi sitten järjestää lisäkoulutusta. Palvelun olisi hyvä olla auki sekä viranomaisille että toiminnanharjoittajille. Nyt vastauksia saa erittäin hyvin, kun tietää keneltä kysyä.

Yhteistyö ja uusien ratkaisujen etsiminen myös toiminnanharjoittajien kanssa on kannatettavaa. Turvallisuus on yhteinen tavoite.

Osa sataman pitäjistä ei ole oivaltanut asiaa....

Yhteistyö on tärkeää! Olisiko hyvä perustaa yhteistyöfoorumi VAK-lain toimeenpanoon seurantaan ja kehittämiseen, jossa myös toiminnanharjoittajien edustajat voisivat olla mukana?

Suomessa kuljetetaan polttoöljyä alle vapaan rajan metsätyömaille ja maanrakennustyömaille säiliöillä joita ei ole tarkastettu tai hyväksytty, tämä lisääntyy nyt kun jakeluyhtiöt lopettavat toimittamisen paikkaan jolla ei ole tiennimeä.

Toivoisin, että aina kun aluehallintovirastosta (AVI) puhutaan, niin kerrotaan myös se vastuualue!!! Muuten tiedon vastaanottajalle pelkkä avi ei kerro mitään. / niinpä. on eriasia sotketaanko avin läänineläinlääkäri vai työsuojelutarkastaja eläinkuljetuksen valvontaan

Lähetät VAK-kuljetukset pimeänä, et ilmoita TNA-nimeämistä ja et tee pelastus-suunnitelmaa niin kukaan ei kysele perään.

Nyt keskitytään vahvasti kappaletavaraan mutta voisiko selvyiden vuoksi tehdä bulk-liikenteelle ohjeistusta?

Mites muuten kun tähän asti on edellytetty IBC-kontissa kuljetettaessa 1000 litraa polttoainetta rahtikirjoja, mutta eihän niitä millään matti metsämiehellä ole, joka tankkaa sen IBC:n normi huoltoasemalla mittarista...

Ja puuttuuko kukaan/vahtiiko, että joku ei tankkaa bensiiniä yli 333 litraa siihen IBC-konttiin...? Vaparajat kun ovat eri dieselille ja bensiinille...