

Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta - perustelut

Sisällys

Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta - perustelut	1
1 Ehdotuksen tausta ja sisältö	1
2 Ehdotetut muutokset	1
1 Luku Yleiset säännökset	2
2 Luku Pakkaukset, säiliöt ja kontit	3
3 Luku Tilapäinen säilytys	6
4 Luku Ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutus	10
5 Luku Tarkastuslaitokset	12
6 Luku VAK-tienvarsitarkastus	13
7 Luku Toimenpiteen ja asiakirjan tunnustaminen	13
3 Esityksen vaikutukset.....	15
4 Asian valmistelu.....	16
5 Voimaantulo.....	16

1 Ehdotuksen tausta ja sisältö

Asetusehdotus liittyy hankkeeseen, jossa valmistellaan uusi vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva laki (uusi VAK-laki). Voimassaolevan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla on annettu useita asetuksia, jotka lakiesityksessä esitetään kumottavaksi. Asetustasoinen sääntely korvattaisiin uudella vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Asetuksen säännökset muutettaisiin vastaamaan uudistettavaa lakia.

Uuden VAK-lain nojalla annettaisiin vain yksi asetus, johon koottaisiin kaikki asetustasoiset säännökset. Näitä säännöksiä olisi vähemmän kuin voimassaolevissa asetuksissa, sillä uuden VAK-lain myötä osa asetusten säännöksistä nostettaisiin lakiin ja teknisluontoiset vaatimukset annettaisiin jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

Asetukseen sisällytettäisiin uuden VAK-lain nojalla säännökset, jotka ovat teknisiä määräyksiä laajakantoisempia ja periaatteellisesti tärkeämpiä asioita.

2 Ehdotetut muutokset

Asetus sisältäisi säännöksiä, jotka liittyvät vaarallisten aineiden kuljetukseen käyttäviin pakkauksiin, säiliöihin ja kontteihin sekä tarkastuslaitosten yhteistyöhön ja vuosikertomukseen. Nämä säännökset ovat kansainvälistä sääntelyä täydentävää kansallista sääntelyä, joka kattaa kaikki kuljetusmuodot. Kansallinen liikkumavara on tarpeen säätää kokonaisuutena samassa asetuksessa, joka sisältäisi muun muassa kansalliset, kuljetukseen käytettävien tuotteiden kylmänkestävyysvaatimukset.

Asetustasoiset säännökset tilapäisestä säilytyksestä sisältäisivät tilapäisen säilytyksen vaatimuksia vaarallisten aineiden ja lastinkuljetusyksiköiden sijoittelusta, varautumisesta onnettomuuksiin, sisäisestä pelastussuunnitelmasta sekä satama-alueen turvallisuusselvityksestä. Tilapäisen säilytyksen sääntely on kokonaisuutena kansallista sääntelyä.

Asetuksessa annettaisiin myös säännökset ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksesta. Säännökset vastaisivat sisältönsä voimassaolevan ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksesta annetun asetuksen (444/2014) säännöksiä. Asetuksella annettaisiin VAK-laissa tarkoitetut jatkokoulutusta koskevat säännökset, jotka vastaavat ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain (958/2013) nojalla annettuja muuta jatkokoulutusta koskevia säännöksiä. Nykykäytäntö ei muuttuisi.

Lisäksi asetuksessa annettaisiin Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen suorittamasta VAK-tienvarsi-tarkastuksesta säännökset, jotka perustuvat vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetun neuvoston direktiivin 95/50/EY muuttamisesta tekniikan kehitykseen annettuun komission direktiiviin 2004/112/EY. Valvonnan nykykäytäntö ei muuttuisi.

Lisäksi asetukseen on koottu eri kuljetusmuotoja koskevia voimassa olevia säännöksiä vastaavat säännökset viranomaisten toimenpiteiden ja asiakirjojen tunnustamisesta. Säännösten mukaisesti viranomainen tunnustaa muussa valtiossa kuin Suomessa myönnettyt asiakirjat ja toimenpiteet.

1 Luku Yleiset säännökset

1 § Määritelmät

Pykälän määritelmät vastaisivat voimassaolevan VAK-lain nojalla annettujen asetusten määritelmiä. Kuitenkin suuronnettomuuden määritelmä olisi uusi. Muuten asetuksessa käytetään uuden VAK-lain määritelmien mukaisia käsitteitä.

Pykälän 3 kohdassa olisi uusi määritelmä suuronnettomuudesta. Määritelmä vastaisi pitkälti suuronnettomuuden määritelmää, joka on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2012/18/EU vaarallisista aineista aiheutuvien suuronnettomuusvaarojen torjunnasta sekä neuvoston direktiivin 96/82/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta sekä laissa vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta (390/2005, jäljempänä *kemikaaliturvallisuuslaki*). Mainittua direktiiviä ja lakia ei sovelleta vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Tässä asetuksessa säädettäisiin tilapäisen säilytyksen paikassa edellytettävästä sisäisestä pelastussuunnitelmasta, joka vastaa pitkälti kemikaaliturvallisuuslaissa ja sen nojalla säädettyä sisäistä pe-

lastussuunnitelmaa. Tässä asetuksessa säädettäisiin pelastussuunnitelmassa edellytettävistä onnettomuuskuvauksista ja arvioista kuvattujen suuronnettomuuksien seurausten laajuudesta ja vakavuudesta sellaisille paikoille, joissa voidaan katsoa olevan suuronnettomuuden riski. Tähän liittyen on syytä antaa määritelmä siitä, mitä suuronnettomuudella tarkoitettaisiin.

2 Luku Pakkaukset, säiliöt ja kontit

2 § Pakkauksen, pienkontin ja säiliön yleiset materiaalin käyttölämpötilaan perustuvat vaatimukset kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa

Pykälän pakkauksen, pienkontin ja säiliön materiaalin käyttölämpötilavaatimus vastaisi pitkälti voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä ja määrättyä vaatimusta. Pykälän säännökset annettaisiin uuden VAK-lain 23 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän *1 momentti* sisältäisi yleiset käyttölämpötilavaatimukset materiaaleille, jotka on tarkoitettu kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa käytettäviin paineastioihin, säiliöihin, muovipakkauksiin ja niihin rinnastettaviin muovisiin pienkontteihin sekä näissä käytettäviin varusteisiin. Siten tästä yleisestä materiaalin käyttölämpötilasta ja sen merkinnästä säädettäisiin nykyisten vaatimusten mukaisesti kuten VAK-direktiivi ja kuljettavista painelaitteista annettu direktiivi sallii. Direktiivien mukaan yleinen käyttölämpötila voidaan säätää jäsenvaltiossa kotimaan tie- ja rautatiekuljetukseen, kunnes kullakin ilmastovyöhykkeellä sovellettavia viitelämpötiloja koskevat säännökset lisätään direktiiveihin. Alus- ja ilmakuljetusten EU-sääntely ei sisällä vastaavaa sääntelyä. Ainekohtaiset, aineryhmäkohtaiset ja muuten tekniset yksityiskohtaiset vaatimukset käyttölämpötilasta mitoituksessa ja testauksessa annettaisiin uuden VAK-lain nojalla kansainvälisten sopimusten määräyksiin pohjautuvissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut selvityksen 2021:3: Paineastioiden, säiliöiden ja niiden varusteiden materiaalien murtuminen alhaisissa lämpötiloissa (<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162979>). Selvityksessä tarkasteltiin Suomessa voimassaolevaa kylmänkestävyysvaatimusta. Johtopäätös on, että -40 °C kestävyysvaatimusehtoja tarvitaan edelleen tiettyjen paineastioiden ja säiliöiden tapauksessa. Tästä johtuen nykyiset lämpötilaan perustuvat vaatimukset sisällytetään annettavaan asetukseen. Tarvittaessa tulevaisuudessa tekniikan ja teknologian kehityksen mukaan vaatimuksia on tarkoitus tarkastella edelleen.

Pykälän *2 ja 3 momentin* mukaan *1 momentissa* tarkoitetuissa muovipakkauksessa sekä kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvassa paineastiassa ja säiliössä edellytettäisiin kylmänkestävyyttä osoittavaa merkintää. Säännökset vastaisivat voimassaolevaa vaatimusta. Uuden VAK-lain mukaan Turvallisuus- ja kemikaalivirasto on toimivaltainen viranomaisen asioissa, jotka liittyvät muiden vaarallisten aineiden kuin radioaktiivisten aineiden kuljetukseen käytettävien pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien merkintään. Siten *3 momentin* mukaan virasto voisi hyväksyä käyttöön myös muun kuin mainitun merkinnän.

3 § Ulkomaisen säiliön käyttöönotto

Pykälän vaatimus ulkomaisen säiliön käyttöönotosta Suomessa vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 23 ja 24 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän *1 ja 2 momentin* mukaan VAK-tarkastuslaitos, joka on toimivaltainen tarkastamaan säiliöitä, tarkastaisi, että Suomessa käyttöönotettava säiliö on Suomessa voimassa olevien säännösten mukainen. Kuitenkin, jos säiliöllä on ulkomailla saatu todistus selvityksineen vaatimustenmukaisuudesta, ei tarkastuksia tarvitsisi uusia. Radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettun säiliön hyväksyisi käyttöön Säteilyturvakeskus.

Pykälän *3 momentti* koskisi kuljettaviin painelaitteisiin kuuluvia säiliöitä. Tämä säännös olisi uusi, ja sen tarkoitus on selventää ulkomailla valmistetun ja maahantuodun kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvan säiliön käyttöönottovaatimuksia. Näillä säiliöillä on EU-alueella vapaa liikkuvuus, joten niitä ei koskisi 1 momentin säännös. Kutiinkin tällaisenkin säiliön on täytettävä ne vaatimukset, jotka EU-sääntely sallii sovellettaviksi kansallisesti VAK-direktiivin vaatimuksista poikkeavasti. Täten myös näille Suomessa käyttöönotettaville ulkomaisille kuljettaville painelaitteisiin kuuluville säiliöille tarkastuslaitos tekisi tarkastuksen, jossa todetaan 2 §:n vaatimusten täyttyminen.

4 § Kansainvälistä kuljetusta koskevissa määräyksissä tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja konttien käyttö kotimaan kuljetuksessa

Pykälän säännökset eri kuljetusmuotojen kansainvälistä kuljetusta koskevissa määräyksissä tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja konttien käytöstä vastaisi pääosin voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyjä säännöksiä. Pykälän säännökset annettaisiin uuden VAK-lain 23 ja 24 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän *1 momentti* koskisi ADR-sopimuksen määräyksissä, RID-määräyksissä ja VAK-direktiivissä tarkoitettua pakkausta, säiliötä ja konttia, joka on kyseeseen tulevassa kansainvälisessä velvoitteessa tarkoitettun ulkomaisen toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti hyväksymä.

On ilmeistä, että pakkausten, säiliöiden ja konttien on täytettävä Suomessa voimassa olevat vaatimukset. Nämä vaatimukset ovat yhteneväisiä säännöksessä viitattujen ADR-sopimuksen määräysten, RID-määräysten ja VAK-direktiivin vaatimusten kanssa. Säännöksen mukaan pakkauksen, pienkontin ja säiliön olisi lisäksi täytettävä kotimaan kuljetuksessa VAK-direktiivin sallimat kansalliset vaatimukset. Tällaiset vaatimukset käyttölämpötilasta säädettäisiin 2 §:ssä ja säiliön käyttöönotosta 3 §:ssä. Jos nämä kansalliset vaatimukset täyttyvät, saisi pakkausta, säiliötä ja konttia käyttää kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa.

Pykälän *2 ja 3 momentti* koskisi IMDG-säännöstössä ja ICAO-TI:ssä tarkoitettua pakkausta, säiliötä ja konttia, joka on kyseeseen tulevassa kansainvälisessä velvoitteessa tarkoitettun ulkomaisen toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti hyväksymä. Näille pakkauksille, säiliöille ja konteille ei ole IMDG-säännöstöstä ja ICAO-TI:stä poikkeavaa kotimaan kuljetusta koskevaa EU-sääntelyä. Kuitenkin kotimaan alus- ja ilmakuljetukseen liittyy lähes aina myös maakuljetusta, joten käytännössä tällaisessa kuljetusketjussa pakkausta, säiliötä ja konttia koskevat pykälän 1 momentin kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksen vaatimukset.

5 § Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ilmoitettavat säiliöiden ja paineastioiden tyypit

Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 28 §:n valtuuden nojalla. Pykälässä säädettäisiin lakia tarkemmin Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ilmoitettavien säiliöiden ja paineastioiden tyypit. Laissa säädetään säiliöiden ja paineastioiden ilmoittamista rajaavasta koosta, mutta niiden tyypit säädettäisiin asetuksessa.

6 § Kuljetettavaa painelaitetta osoittava merkki

Pykälässä olisi säännös kuljetettavaa painelaitetta osoittavasta merkistä. Säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 24 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän vaatimusten mukaan pii-merkki kiinnitettäisiin kuljetettavaa painelaitetta osoittava merkki vain, jos se täyttää momentissa säädetyt vaatimukset. Käytännössä kuljetettavan painelaitteen tekniset turvallisuusvaatimukset määrätään VAK-lain nojalla tie- tai rautatiekuljetusten määräyksissä, joita käytetään vaatimustenmukaisuudenarviointiin valmistuksen yhteydessä. Jos kyse on vanhoista laitteista, jotka on saatettu markkinoille ennen 1 päivää heinäkuuta 2001, olisi niille tehtävä uudelleenarviointi, jotta pii-merkki voidaan kiinnittää. Uudelleenarviointia ei kuitenkaan säädetä pakolliseksi, vaan tekniset vaatimukset täyttäviä vanhoja tuotteita voidaan käyttää edelleen kuljetukseen, mutta ne eivät nauti kuljettavien painelaitteiden vapaasta liikkuvuudesta ja käytöstä Euroopan unionin alueella. Käyttönä pidetään kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaan myös kuljetettavan painelaitteen täyttämistä, tyhjentämistä ja uudelleentäyttämistä.

Tämä tarkoittaisi, että jos paineastia vastaa teknisiltä ominaisuuksiltaan IMDG-säännöstössä tai ICAO-TI:ssä olevia sellaisia teknisiä vaatimuksia, jotka eivät ole VAK-direktiivin, ja siten VAK-lain nojalla annettujen tie- ja rautatiekuljetusmääräysten mukaisia, siihen ei saa kiinnittää pii-merkkiä. Pii-merkitöntä paineastiaa saisi kuitenkin käyttää kansainvälisessä alus- ja ilmakuljetuksessa esimerkiksi Suomeen kuljettaessa IMDG-säännöstön tai ICAO-TI:n määräysten mukaisesti, mutta se ei saa jäädä pii-merkittömänä kuljetuksen jälkeen Euroopan unionin markkinoille.

7 § Paineastian ja paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointimenettely

Pykälässä olisi säännös uudelleenarviointimenettelystä, jolla osoitetaan paineastian ja paineellisen säiliön täyttävän kuljetettavaa painelaitetta koskevat vaatimukset. Säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyjä vaatimuksia. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 24 §:n valtuuden nojalla.

Kun paineastialle tai paineelliselle säiliölle ei ole tehty kuljetettavia painelaitteita koskevan lainsäädännön voimassa ollessa vaatimustenmukaisuuden arviointia, voitaisiin nämä tuotteet saattaa vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointimenettelyllä kuljettaviksi painelaitteiksi, jotka pii-merkitään ja nauttivat EU-alueella vapaasta liikkuvuudesta.

8 § Paineastian ja paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointimenettelyyn liittyvät toimenpiteet

Pykälässä olisi säännös uudelleenarviointimenettelyyn liittyvistä toimenpiteistä, joilla osoitetaan paineastian ja paineellisen säiliön täyttävän kuljetettavaa painelaitetta koskevat vaatimukset. Säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyjä vaatimuksia. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 24 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän mukaan uudelleenarviointimenettelyyn kuuluisivat arviointi siitä, täyttyvätkö tie- tai rautatiekuljetusten säännöksissä ja määräyksissä asetetut turvallisuusvaatimukset. Tarvittaessa olisi tehtävä lisätarkastuksia, jos vaatimustenmukaisuus ei selviä riittäväällä tavalla annetuista tiedoista.

Pykälän säännöksissä edellytettäisiin määräaikaistarkastuksen tekemistä. Uudelleenarvioinnista vaadittaisiin laadittavaksi todistus, jonka sisällöstä säädettäisiin tarkemmin 9 §:ssä. Määräaikaistarkastuksella tarkoitettaisiin tarkastusta, jonka tekniset määräykset annettaisiin VAK-lain nojalla. Tämän jälkeen tuotteeseen ilmoitetun laitoksen tunnuksen yhteyteen voidaan kiinnittää pii-merkki, kuten 6 §:ssä säädetään. Lisäksi uudelleenarvioitavan paineastiaan tai paineelliseen säiliöön on merkittävä kylmyysrajaa koskeva merkintä, jos sitä käytetään 2 §:n mukaisesti kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa.

9 § Paineastian ja paineellisen säiliön uudelleenarviointitodistus ja tyyppin uudelleenarviointitodistus

Pykälässä olisi säännös uudelleenarviointimenettelyyn liittyvästä todistuksesta. Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyjä vaatimuksia. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 24 §:n valtuuden nojalla.

Todistuksen sisällöllä olisi ne vähimmäisvaatimukset, jotka kuljettavista painelaitteista annettussa direktiivissä edellytetään.

3 Luku Tilapäinen säilytys

10 § Vaaralliset aineet ja lastinkuljetusyksiköt tilapäisen säilytyksen paikassa

Pykälässä olisi säännös tilapäisesti säilytettävien vaarallisten aineiden ja niitä sisältävien lastinkuljetusyksiköiden erottelusta ja sijoittelusta tilapäisen säilytyksen paikassa. Tämä tarkoittaisi laissa säädettäviä vaatimuksia vaarallisille aineille osoitetuista paikoista ja alueista sekä vaarallisten aineiden tilapäisestä säilytyksestä niissä. Säännös perustuisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyyn satama-alueetta koskevaan vaatimukseen. Nyt pykälän säännökset koskisivat sataman lisäksi muitakin tilapäisen säilytyksen paikkoja. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 30 ja 31 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän *1 momentin* säännösten mukaan lastinkuljetusyksiköt on erotettava toisistaan turvallisesti. Turvallinen erottelu riippuisi paikasta ja sen suomista mahdollisuuksista. Satama-alueella erottelusta säädettäisiin tarkemmin 11 §:ssä. Tarkoitus on myös, että lastinkuljetusyksiköitä ei siirrellä säilytyksen aikana, sillä kaikki käsittely lisää riskiä.

Pykälän *2 momentin* konttien pinoamisesta annettavan vaatimuksen tarkoituksena on, että esimerkiksi vuototapauksessa konttiin päästäisiin helposti käsiksi. Nykyvaatimukseen verrattuna momenttiin lisättäisiin mahdollisuus kuitenkin pinota kaksi kuljetusyksikköä päällekkäin. Tämä olisi sallittua vain, jos yksikön sisältämät aineet luokituvat ympäristövaarallisiksi aineiksi eli käytännössä nimikkeisiin UN 3077 tai UN 3082 (ympäristövaarallinen aine). Edellä 1 momentissa muutenkin edellytetään, että pelastusviranomaisten esteetön pääsy vaarallisten aineiden ja niitä sisältävien lastinkuljetusyksiköiden luokse on varmistettava.

Pykälän *3 momentin* mukaan kollit on tilapäisen säilytyksen aikana eroteltava sekä lastinkuljetusyksikössä ja kuormatilassa että niiden ulkopuolella, jos ne poistetaan yksiköstä tai kuormatilasta, vähintään sen mukaisesti, mitä yhteenkuormaamisesta VAK-lain nojalla määrätään. Tämä olisi vähimmäisvaatimus, minkä on katsottu olevan riittävä kollien ollessa varsinaisessa kuljetuksessa. Tilapäi-

sen säilytyksen paikassa toimija voisi päättää soveltaa kolleille myös tiukempia toisenlaisia erottelumenetelmiä, joilla saavutetaan vähintään sama turvallisuustaso kuin yhteenkuormaamismääräyksiä noudattamalla. Käytännössä kuitenkin esimerkiksi satama-alueella kolleja ei pureta lastinkuljetusyksiköstä, mutta maakuljetusten terminaaleissa tämä on tavallista, kun kolleja tilapäisesti säilytetään kuljetusvälineen vaihtumisen yhteydessä.

11 § Lastinkuljetusyksiköt satama-alueella

Pykälässä olisi säännös tilapäisessä säilytyksessä satama-alueella noudatettavasta erottelusta. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 31 §:n valtuuden nojalla.

Pienillä määrillä tarkoitettaisiin kappaletavarakuljetuksen vähäisiä määriä eli rajoitettuja määriä, poikkeusmääriä tai niin sanotun vapaaraajan alle jääviä määriä, jotka määritetään vaunu-, kontti- tai kuljetusyksikkökohtaisesti, ja muita vastaavia ainekohtaisia vähäisempää vaaraa aiheuttavia määriä. Edellä mainitut vähäiset ainemäärät eli vapaaraja-määrät, rajoitetut määrät ja poikkeusmäärät ovat eri kuljetusmuotojen vaarallisten aineiden kuljetuksissa yleisesti tunnettuja käsitteitä. Tällaista vähäistä vaaraa aiheuttavat aineet ja kuljetukset olisivat IMDG-säännösten ADR-sopimuksen määräysten ja RID-määräysten soveltamisesta vapautettuja kuljetuksia perustuen kuljetettavan aineen laatuun, vaarallisuuteen, määrään, käyttötarkoitukseen, pakkaus- ja kuljetustapaan, vaaratekijöiden poistamiseen, kuljetustapahtuman luonteeseen tai muuhun vastaavaan seikkaan.

Pykälään otettaisiin voimassaolevan VAK-lain nojalla säädetyt satama-alueen erottelua koskevat vaatimukset. Samoin asetuksen liite 1 otettaisiin nykyisestä säädöksestä. Nämä erotteluvaatimukset perustuisivat pitkälti kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) vuonna 2007 kiertokirjeellä MSC.1/Circ.1216 antamiin suosituksiin vaarallisten lastien turvallisesta kuljetuksesta ja käsittelystä satama-alueella.

12 § Varautuminen onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa

Pykälässä olisi säännökset varautumisesta onnettomuuksien torjuntaan tilapäisen säilytyksen paikassa. Säännökset annettaisiin uuden VAK-lain 32 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän vaatimukset perustuisivat voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyyn vaatimukseen satama-alueelle. Nyt pykälän säännökset koskisivat sataman lisäksi muitakin tilapäisen säilytyksen paikkoja. Käytännössä alkusammutuskaluston ja muun välineistön sekä vahingoittuneille kuormille varattavan paikan olisi oltava suhteutettuna säilytettävien aineiden ominaisuuksiin ja määriin.

13 § Sisäisen pelastussuunnitelman laatiminen

Pykälä sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta olisi uusi. Se tarkentaisi lain vaatimusta pelastussuunnitelman laatimisesta. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 33 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän säännöksillä yhdenmukaistettaisiin sisäisen pelastussuunnitelman laatimista koskevat vaatimukset kemikaaliturvallisuuslain nojalla annettujen sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevien vaatimusten kanssa. Pykälän 1 -3 momentti vastaisivat kemikaaliturvallisuuslain nojalla vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin valvonnasta annetun asetuksen (685/2015) vaatimuksia.

Pykälän *1 momentin* säännösten mukaan sisäinen pelastussuunnitelma olisi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, kun se laaditaan ensimmäisen kerran. Virastolta ei edellytettäisi varsinaista suunnitelman hyväksyntää, mutta se pyytäisi nykyiseen tapaan *4 momentin* mukaisesti lausunnon pelastusviranomaiselta ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta sekä aluehallintovirastolta, ja lausunnot saatuaan virasto antaisi näkemyksensä suunnitelmasta.

Pykälän *2 ja 3 momentissa* säädettäisiin ne tavoitteet, joita pelastussuunnitelman laatimiselle tavoitellaan, ja että suunnitelmaan mukaan otetaan henkilökunta sekä huomioidaan alueen pelastustoimen järjestelyt. Ensiarvoisen tärkeää on, että tarpeelliset tiedot annetaan alueen viranomaisille, erityisesti pelastusviranomaisille. Tarvittaessa tietoja on annettava myös väestölle ja muille alueen yrityksille ja laitoksille, jotta niillä on tarpeelliset tiedot, joita voidaan tarvita mahdollisessa onnettomuustilanteessa toimimisessa ja siihen varautumisessa.

Ehdotetun *5 momentin* mukaan, jos tilapäisen säilytyksen paikka on sellainen, että siltä edellytetään sisäistä pelastussuunnitelmaa muun lain nojalla tai EU-lainsäädännössä, ei erillistä VAK-laissa tarkoitettua suunnitelmaa edellytettäisi, vaan ne voidaan yhdistää. Tällöin suunnitelmassa pitäisi olla maininta tästä. Jo nykyisin kemikaaliturvallisuuslain nojalla esimerkiksi kemianlaitoksen sisäisessä pelastussuunnitelmassa on otettu huomioon sen alueella olevat raiteet, joilla kuljetetaan vaarallisia aineita. Säännös vastaisi pelastuslain (379/2011) nojalla pelastustoimesta annetun valtioneuvoston asetuksen (407/2011) 1 §:n rakennukseen ja muuhun kohteeseen laadittavaa pelastussuunnitelmaa koskevaa säännöstä.

Myös komission asetuksessa (EU) N:o 1169/2010 yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuusluvan saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi edellytetään hätätilanteissa noudatettavia toiminta-, hälytys- ja tiedotussuunnitelmia. Pykälässä esitettyä asianmukaisesti laadittua sisäistä pelastussuunnitelmaa voitaisiin pitää hyväksyttävänä osana asetuksen vaatimuksen täyttymisen osoittamisessa.

14 § Sisäisen pelastussuunnitelman sisältö

Pykälä sisäisen pelastussuunnitelman sisällöstä on uusi. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 33 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän säännöksillä yhdenmukaistettaisiin sisäisen pelastussuunnitelman sisältöä koskevat vaatimukset kemikaaliturvallisuuslain nojalla annettujen sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevien vaatimusten kanssa. Voimassa olevien säännösten mukaiset sisäiset pelastussuunnitelmat täyttävät pitkälti pykälän vaatimukset. Tarkempien säännösten tavoitteena on selkiyttää pelastussuunnitelman vaatimuksia.

Pykälän vaatimusten mukaan sisäisessä pelastussuunnitelmassa on oltava arvio onnettomuuksista alueen ulkopuolelle aiheutuvista vaikutuksista ja tiedot alueella kuljetettavista ja säilytettävistä aineista. Voimassa olevan VAK-lain valtuuden nojalla on annettu säännöksiä lastinkuljetusyksikköjen sijainnista ja niiden sisältämistä vaarallisista aineista satama-alueella. Nyt säännös alueella kuljetettavien ja säilytettävien aineiden tiedoista laajennettaisiin turvallisuuden varmistamiseksi kaikille tilapäisen säilytyksen paikoille. Vaaratilanteissa tiedolla ja tiedonkululla on tärkeä osa onnistuneessa toiminnassa sisäisesti ja viranomaisten kanssa. Säännöksellä helpotettaisiin siten myös pelastusviranomaisten toimintaa onnettomuustapauksissa, kun tietoa tarvitaan vaarallisten aineiden sijainnista alueella.

Rautatiekuljetuksissa RID-määräysten mukaisesti pelastussuunnitelmaa koskevat vaatimukset voidaan katsoa täytetyiksi, jos noudatetaan kansainvälisen rautatieliiton, UIC, julkaisua IRS 20201 (Carriage of dangerous goods – Emergency planning guidance for rail marshalling yards).

Jos tilapäisen säilytyksen paikassa on suuronnettomuuden riski, olisi sisäisessä pelastussuunnitelmassa erityisesti oltava onnettomuuskuvaukset sekä arvio kuvattujen suuronnettomuuksien seurausten laajuudesta ja vakavuudesta sanallisesti ja kartta kuvin. Asetuksen 1 §:ssä olisi määritelmä suuronnettomuudesta. Tällaisissa paikoissa säilytetään suuria määriä vaarallisia aineita. Tällaisia paikkoja olisivat voimassa olevan VAK-lain nojalla säädetyt ratapihat ja satama-alueet, joissa on vaatimus turvallisuusselvityksen laatimisesta ja sisäisestä pelastussuunnitelmasta perustuen ainemääriin. Näitä paikkoja olisivat myös mahdolliset muut paikat, joissa on säilytettävän aineen määrästä tai luonteesta johtuva suuronnettomuuden riski.

Yksityiskohtaiset onnettomuuskuvaukset sekä arvio kuvattujen suuronnettomuuksien seurausten laajuudesta ja vakavuudesta edistävät myös maankäytön suunnittelua ja pelastuslaissa (379/2011) tarkoitettun ulkoisen pelastussuunnitelman laatimista. Vaatimuksella huolehdittaisiin valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista siten, että suuronnettomuusvaaralliset kohteet tulevat tunnistetuiksi. Vaatimuksella on tarkoitus varmistaa sama turvallisuustaso kuin voimassa olevilla säännöksillä. Vaatimus vastaisi voimassa olevien säännösten mukaisten VAK-ratapihojen turvallisuusselvityksen riskinarviointia ja lähtökohtaisesti tehdyt riskin arvioinnit täyttäisivät uuden vaatimuksen. Nykyiset satama-alueiden sisäiset pelastussuunnitelmat olisi päivitettävä vaatimustenmukaisiksi uuden VAK-lain siirtymäsäännösten mukaisesti siirtymäajan kuluessa.

15 § Sisäisen pelastussuunnitelman tarkistaminen ja päivittäminen

Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta sisäisen pelastussuunnitelman päivittämisestä. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 33 §:n valtuuden nojalla.

Jotta tilapäisen säilytyksen paikassa toiminta olisi jatkuvasti suunniteltua onnettomuuksien varalta, olisi sisäinen pelastussuunnitelma tarkistettava ja ajanmukaistettava säännöllisesti ja vähintään viiden vuoden välein. Päivityksessä olisi otettava kaikki muutokset yrityksen omassa toiminnassa, alueen kehityksessä, pelastustoimen järjestelyissä huomioon sekä sellaisen tiedon lisääntyminen muutenkin, millä on vaikutusta onnettomuuksien torjumisessa.

16 § Sisäisen pelastussuunnitelman toimittaminen viranomaisille

Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 33 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän mukaisesti sisäisen pelastussuunnitelman päivitetty versio toimitettaisiin pelastusviranomaiselle. Liikenne- ja viestintävirasto ei enää hallinnoisi suunnitelmia. Kuitenkin satama-aluetta koskevan turvallisuusselvityksen Liikenne- ja viestintävirastolle toimittamisen yhteydessä edelleen toimitettaisiin päivitetty satama-aluetta koskeva sisäinen pelastussuunnitelma kuten ennenkin. Jatkokssakin Liikenne- ja viestintävirasto voisi valvonnassaan pyytää todistuksen suorittaessaan valvontatehtäviään.

Sisäinen pelastussuunnitelma olisi oltava aina pelastusviranomaisten käytössä, jotta ne voivat ottaa sisäisen pelastussuunnitelman huomioon omassa varautumisessaan ja täyttäessään pelastuslaissa säädetyt ulkoista pelastussuunnitelmaa koskevat velvoitteensa. Tarkoitus on, että sisäinen ja ulkoinen pelastussuunnitelma ovat sellaisissa kohteissa, joissa kumpaakin edellytetään, riittävässä määrin

yhdenmukaistettu onnettomuustilanteissa toimimiseksi. Pykälä vastaisi pitkälti pelastuslain nojalla ulkoisista pelastussuunnitelmista annetun sisäministeriön asetuksen (1286/2019) 4 §:n vaatimusta, joka koskee ulkoisen pelastussuunnitelman laatimista varten toimitettavia asiakirjoja. Sen mukaan toiminnanharjoittajien on toimitettava pelastuslaitokselle sisäinen pelastussuunnitelma ulkoisen pelastussuunnitelman laatimista tai päivittämistä varten, kun ne on laadittu tai päivitetty. Toiminnanharjoittajan on lisäksi toimitettava se aluehallintovirastolle, kun se on laadittu tai päivitetty.

17 § Satama-alueen turvallisuusselvitys

Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta satama-alueen turvallisuusselvityksestä. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 34 §:n valtuuden nojalla.

Pykälässä säädettäisiin satama-alueen turvallisuusselvitykseen sisällöstä. Siinä olisi osoitettava, miten tilapäinen säilytys ja siihen liittyvä toiminta on järjestetty turvallisesti. Vaatimukset eivät muuttaisi nykyistä käytäntöä. Voidaan katsoa, että voimassa olevien säännösten satama-alueen turvallisuusselvitykset täyttävät pykälän vaatimukset.

4 Luku Ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutus

Ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutusta koskevat säännökset vastaavat säännöksiä, jotka ovat valtioneuvoston asetuksessa ajoneuvojen VAK-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksesta (444/2014). Tässä luvussa säädettäisiin ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävältä ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetussa laissa (958/2013) tarkoitetulta yksittäishyväksyjältä ja ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetussa laissa (957/2013) tarkoitetulta katsastajalta jatkokoulutuksena edellytettävästä erikoiskoulutuksesta sekä koulutuksen antajasta.

Nykykäytäntö ei muuttuisi. Pykälät vastaisivat täysin voimassaolevan VAK-lain nojalla annetun asetuksen pykälää. Tämän luvun pykälät annettaisiin uuden VAK-lain 98 §:n valtuuden nojalla.

18 § Erikoiskoulutuksen tarkoitus ja rakenne

Pykälän *1 momentin* mukaan erikoiskoulutuksen tarkoituksena olisi valmiuksien antaminen VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen. Erikoiskoulutus muodostuisi VAK-ADR-hyväksyntöjen ja VAK-ADR-katsastusten jaksosta.

Pykälän *2 momentin* mukaan 1 momentissa tarkoitetun erikoiskoulutuksen suorittaminen oikeuttaisi yksittäishyväksyjän VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja katsastajan VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen. Erikoiskoulutuksen suorittamiseksi olisi läpäistävä koe. VAK-lain säännöksistä johtuu, että erikoiskoulutuksen suorittaneella yksittäishyväksyjällä ja katsastajalla olisi oikeus suorittaa VAK-ADR-katsastuksia ja -hyväksyntöjä siinä laajuudessa kuin henkilöllä on oikeus suorittaa tavanomaisia katsastuksia tai yksittäishyväksyntöjä. Näin ollen, jos katsastajalla on esimerkiksi oikeus suorittaa kevyiden ajoneuvojen määräaikaikatsastuksia, suoritettuaan erikoiskoulutuksen hänellä olisi oikeus tehdä kevyiden ajoneuvojen VAK-

ADR-katsastuksia. Vastaavasti jos katsastajalla on oikeus suorittaa raskaiden ajoneuvojen erikoiskatsastuksia (rekisteröinti, muutos- ja kytkentäkatsastus), hänellä olisi oikeus erikoiskoulutuksen suoritettuaan tehdä raskaiden ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä ja VAK-ADR-katsastuksia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksesta ja kokeesta, jolla varmistetaan ammattitaidon ylläpitäminen. Täydennyskoulutuksen tarkoituksena olisi antaa VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävälle ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalle henkilölle tiedot VAK-ADR-hyväksyntöjä ja VAK-ADR-katsastuksia koskevista uusista määräyksistä, ohjeista ja työmenetelmistä. Täydennyskoulutuksen kokeessa tarkistettaisiin, että VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittava henkilö edelleen hallitsee nämä toimenpiteet.

19 § Pääsyaatimukset erikoiskoulutukseen

Pykälän mukaan koulutukseen pääsy edellyttäisi joko 12 kuukauden käytännön kokemusta ajoneuvojen määräaika- ja valvontakatsastuksista taikka kuuden kuukauden käytännön kokemusta ajoneuvojen rekisteröinti- ja muutoksakatsastuksista tai yksittäishyväksynnöistä. Pykälällä varmistettaisiin, että koulutukseen osallistuvilla olisi edellytetyn pituisen käytännön katsastus- tai hyväksyntäkokemuksen myötä riittävä perusosaamistaso katsastettavista ja hyväksyttävistä ajoneuvoista ja niiden rakenteista ja varusteista erikoiskoulutuksessa opettavien tietojen ja taitojen omaksumiseen.

20 § Erikoiskoulutuksen kesto ja sisältö

Pykälä sisältäisi säännökset erikoiskoulutuksen kestosta ja sisällöstä. Erikoiskoulutuksen opetusaiheina olisivat yleisesti lainsäädäntö ja ohjeet, ajoneuvon tekniikka sekä erityisesti toimenpiteet VAK-ADR-hyväksynnässä ja VAK-ADR-katsastuksessa. Opetuksen tulisi olla lähiovetusta.

21 § Pääsyaatimukset erikoiskoulutuksen kokeeseen

Pykälän mukaan erikoiskoulutuksen kokeeseen pääsyn edellytyksenä olisi, että koulutus on suoritettu.

22 § Erikoiskoulutuksen koe

Pykälän mukaan erikoiskoulutuksen suorittamiseksi olisi läpäistävä koulutuksen antajan VAK-ADR-hyväksyntöjen ja VAK-ADR-katsastusten koulutuksen kirjallinen koe. Liikenne- ja viestintävirasto laatisi nykykäytännön mukaisesti luettelot kokeissa esitettävien kysymysten aiheista ja sen edustajalla olisi oikeus olla valvomassa koetta.

23 § Pääsyaatimukset erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksen kokeeseen

Pykälässä säädettäisiin, että täydennyskoulutuksen kokeeseen pääsyn edellytyksenä olisi, että täydennyskoulutus on suoritettu.

24 § Erikoiskoulutuksen täydennyskoulutus ja koe

Pykälän mukaan VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävältä ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavalta katsastajalta edellytettäisiin, jotta hän säilyttää oikeuden myöntää VAK-ADR-hyväksyntöjä ja suorittaa VAK-ADR-katsastuksia, kolmen vuoden määräajoin erikoiskoulutuksen täydennyskoulutusta

ja hyväksytysti suoritettua täydennyskoulutuksen koetta. Myös VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävältä yksittäishyväksyjältä edellytettäisiin vastaavasti kolmen vuoden määräajoin erikoiskoulutuksen täydennyskoulutusta ja hyväksytysti suoritettua täydennyskoulutuksen koetta, jotta hän säilyttää oikeuden myöntää VAK-ADR-hyväksyntöjä.

Täydennyskoulutus käsittäisi vähintään neljä tuntia opetusta sekä kokeen. Opetus voisi olla lähi- tai etäopetusta. Täydennyskoulutuksessa käsiteltäisiin uusia säännöksiä, määräyksiä ja ohjeita, uutta tekniikka ja työmenetelmiä sekä muita VAK-ADR-hyväksyntöihin ja VAK-ADR-katsastuksiin liittyviä ajankohtaisia aiheita.

Yksittäishyväksyjä tai katsastaja voisi erityisestä syystä lykätä erikoiskoulutuksen täydennyskoulutukseen osallistumista ja kokeen suorittamista kolmella kuukaudella ilmoittamalla tästä etukäteen Liikenne- ja viestintävirastolle. Säädös mahdollistaisi sen, ettei henkilö menettäisi oikeuttaan VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen, jos hän ilmoittaa etukäteen Liikenne- ja viestintävirastolle tiedossaan olevasta erityisestä syystä, esimerkiksi sairastumisesta, jonka vuoksi hänen ei ole mahdollista osallistua täydennyskoulutukseen ja kokeeseen säädettyinä määräaikana.

25 § Täydennyskoulutuksen ja kokeen suorittamisvelvollisuuden lykkäminen

Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi erityisestä syystä lykätä täydennyskoulutuksen ja kokeen suorittamisvelvollisuutta määräajaksi.

26 § Koulutuksen järjestäminen

Pykälässä säädettäisiin koulutuksen järjestämisen käytännön toimista. Koulutuspäivän aikana olisi enintään kahdeksan oppituntia ja viranomaisen saisi olla seuraamassa koulutusta.

27 § Kokeiden järjestäminen ja hyväksyminen

Pykälässä säädettäisiin kokeiden järjestämisen käytännön toimista ja kokeiden hyväksymisestä.

28 § Kokeista ja koulutuksesta annettavat todistukset

Pykälän *1 momentin* mukaan erikoiskoulutuksen ja erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksen kokeen järjestäjän olisi pyydettyäessä annettava kokeeseen osallistuneelle todistus hyväksytysti suoritetusta kokeesta. Sähköisistä tietokannoista johtuen erillinen todistus annettaisiin vain sitä erikseen pyydettyäessä.

Vastaavasti *2 momentin* mukaan koulutuksen antajan olisi pyydettyäessä annettava täydennyskoulutukseen osallistuneelle todistus koulutukseen osallistumisesta. Säännös mahdollistaisi sen, että esittämällä kokeen järjestäjälle todistuksen täydennyskoulutukseen osallistumisesta, koulutettava voisi niin halutessaan vapaasti valita parhaaksi katsomansa uusintakokeen suoritusajankohdan ja -paikan myös eri kouluttajien väliltä.

5 Luku Tarkastuslaitokset

29 § Tarkastuslaitosten yhteistyö

Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä tarkastuslaitosten yhteistyötä koskevaa säännöstä kuljetuttavista painelaitteista annetun direktiivin edellyttämällä tavalla. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 102 §:n valtuuden nojalla.

30 § Tarkastuslaitoksen vuosikertomus

Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä tarkastuslaitosten toiminnan seuranta koskevaa säännöstä. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 114 §:n valtuuden nojalla.

Voimassaolevan säännökseen nähden tehtäisiin muutos siten, että Säteilyturvakeskuksen hyväksymä tarkastuslaitos soveltaisi 3 momentin vaatimusten sijasta 2 momentin vaatimuksia, koska siltä edellytetään uuden VAK-lain mukaan akkreditointia.

6 Luku VAK-tienvarsitarkastus

31 § VAK-tienvarsitarkastuksen tarkastusluettelo ja -kohteet

Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastusten suorittamista koskevaa säännöstä. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 118 §:n valtuuden nojalla.

32 § Selvitykset VAK-tienvarsitarkastuksista

Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastusten raportointia koskevaa säännöstä. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 118 §:n valtuuden nojalla.

7 Luku Toimenpiteen ja asiakirjan tunnustaminen

33 § Vaarallisen aineen luokituksen tunnustaminen

Lähetäjä, laivaaja ja lastinantaja vastaavat aineen oikeasta kuljetusluokituksesta. Laissa kuitenkin säädetään, että tietyissä tapauksissa ainetta, jonka ominaisuudet kuljetuksessa aiheuttavat erityisen vakavaa vaaraa ihmiselle, ympäristölle tai omaisuudelle, saa kuljettaa vain, jos toimivaltainen viranomainen on saamiinsa koetuloksiin ja muihin tarpeellisiin tietoihin perustuen luokitellut vaarallisen aineen tai vahvistanut sen luokituksen ja nimikkeen. Ulkomaisen toimivaltaisen viranomaisen suorittama tai hyväksymä luokitus tunnustettaisiin Suomessa, myös kotimaan kuljetuksena tapahtuvassa kuljetuksessa kansainvälisen kuljetuksen jälkeen, jotta välttyttäisiin tarpeettomilta, moninkertaisilta hyväksymismenettelyiltä. Toimivaltaisella viranomaisella tarkoitettaisiin kyseisen kuljetusmuodon sopimukseen sitoutuneen valtion toimivaltaista viranomaista tai viranomaisen valtuuttamaa yhteisöä, jonka toimivaltaan asianomainen tehtävä kuuluu.

Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyjä eri kuljetusmuotojen säännöksiä luokituksen tunnustamisesta. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 130 §:n valtuuden nojalla.

34 § Turvallisuusneuvonantajan kokeesta myönnetyn todistuksen tunnustaminen

Pykälän säännökset vastaisivat voimassaolevia säännöksiä turvallisuusneuvonantajasta. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 118 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän *1 momentissa* mukaan henkilöllä on oikeus toimia turvallisuusneuvonantajana, jos todistus on myönnetty muualla kuin Suomessa. ADR-sopimuksen mukaan asianmukaisesti viranomaisen myöntämä tiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan todistus on tunnustettava kaikissa ADR-sopimukseen sitoutuneissa maissa. COTIF-sopimuksen RID-määräyksissä on vastaava vaatimus rautatiekuljetusten turvallisuusneuvonantajan todistuksesta. Koska edellä mainitut sopimukset koskevat kansainvälisiä kuljetuksia, koskisi momentissa tarkoitettu todistuksen tunnustaminenkin vain kansainväliseen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvissä tehtävissä toimivia turvallisuusneuvonantajia.

Pykälän *2 momentissa* tarkennettaisiin turvallisuusneuvonantajan oikeutta toimia turvallisuusneuvonantajana myös kotimaan kuljetuksissa. VAK-direktiivin mukaan EU:n jäsenvaltion viranomaisen asianmukaisesti myöntämä turvallisuusneuvonantajan todistus on tunnustettava kaikissa jäsenvaltioissa. Direktiiviä sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetukseen jäsenvaltioiden välillä ja jäsenvaltioiden kotimaan kuljetuksissa, joten momentissa tarkoitettu tunnustaminen täydentää 1 momenttia koskien myös kotimaan kuljetukseen liittyvissä tehtävissä toimivia turvallisuusneuvonantajia.

35 § ADR-ajoluvan tunnustaminen

Pykälä sisältäisi säännöksen ADR-ajoluvan vastavuoroisesta tunnustamisesta ADR-sopimuksen määräysten mukaisesti. Suomessa saa kuljettaa vaarallisia aineita kansainvälisissä ja kotimaan kuljetuksissa, jos kuljettajalla on asianmukaisesti myönnetty ADR-ajolupa.

Säännös vastaisi voimassaolevaa säännöstä ADR-ajoluvan tunnustamista. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 118 §:n valtuuden nojalla.

36 § Paineastioiden ja säiliöiden vaatimustenmukaisuutta osoittavien asiakirjojen tunnustaminen

Pykälän säännökset annettaisiin uuden VAK-lain 24 ja 118 §:n valtuuden nojalla.

Pykälässä olisivat säännökset ulkomaisten tarkastuslaitosten toimenpiteiden vastavuoroisesta tunnustamisesta.

Pykälän 1 kohta sisältäisi säännökset kuljetettavia painelaitteita koskevien vaatimusten täyttymisen varmistavien ilmoitettujen laitosten toimenpiteiden vastavuoroisesta tunnustamisesta. Säännös vastaisi kuljetettavien painelaitteiden osalta voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta. Kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin mukaisesti tällaiset Euroopan unionin yhteiset säännöt vähentävät laitteiden hyväksymiseen liittyviä ylimääräisiä kustannuksia ja turhia hallinnollisia menettelyjä sekä poistavat kaupan teknisiä esteitä. Direktiivin mukaisesti ilmoitetun laitoksen antamat vaatimustenmukaisuuden arviointiin ja uudelleenarviointiin perustuvat todistukset ja määräaikaistarkastuksia, välitarkastuksia ja ylimääräisiä tarkastuksia koskevat raportit ovat päteviä kaikissa jäsenvaltioissa.

Pykälän 2 kohta koskisi niitä paineestioita, jotka eivät ole kuljetettavia painelaitteita ja siten eivät ole pii-merkittyjä. Tällaisia paineestioita saa käyttää kaasujen kuljetukseen, vaikka niitä ei ole uudelleenarvioitu eli toisin sanoen muutettu kuljettaviksi painelaitteiksi ja pii-merkitty, mutta voimassa olevien säännösten mukaan tarkastusten teettäminen ulkomailla ei ole mahdollista. Tällaisilla

käytössä olevilla paineastioilla ei ole kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitettua vapaata liikkuvuutta ja tarkastuslaitostehtävien vastavuoroista tunnustamista Euroopan unionissa. Säännös mahdollistaisi näiden paineastioiden tarkastukset ulkomailla. Näille paineastioille tarkastustehtäviä suorittavan tarkastuslaitoksen olisi oltava kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin mukainen ilmoitettu laitos, joten edellytyksenä on samaa luokkaa oleva pätevyys kuin kuljetettaville painelaitteille suoritettavissa tehtävissä.

Pykälän 3 kohta koskisi niitä säiliöitä ja säiliökontteja, jotka eivät ole kuljetettavia painelaitteita, eli joissa kuljetetaan muita vaarallisia aineita kuin kaasuja. Näitä säiliötyyppisiä olisivat kiinteät säiliöt, irrotettavat säiliöt, monisäiliöajoneuvon tai -vaunun säiliöt ja säiliökontit.

Kansainvälisiin ADR-sopimuksen määräyksiin ja RID-määräyksiin ollaan kehittämässä määräyksiä, joiden mukaisesti tunnustettaisiin vastavuoroisesti eri maiden tarkastuslaitosten tehtävät, jotka koskevat säiliöitä ja säiliökontteja. Kansainvälisten määräysten tarkoituksena on luoda järjestelmä, jossa säiliöille ja säiliökonteille arviointeja ja tarkastuksia suorittavilla tarkastuslaitoksilla on yhteneväiset vaatimukset. Näillä vaatimuksilla pyritään takaamaan se, että tarkastuslaitostehtävät suoritetaan samaa turvallisuustasoa noudattaen, jolloin toimenpiteet voidaan tunnustaa myös muissa ADR- ja RID-valtioissa. Järjestelmään on tarkoitus tulla OTIF-sihteeristön ja UNECE-sihteeristön ylläpitämä luettelo tarkastuslaitoksista, jotka ovat tämän vastavuoroisuusperiaatteen piirissä. Järjestelmän käyttöönotolle on tarkoitus tulla siirtymäaika, jolloin ADR- ja RID-valtioiden on muutettava tarkastuslaitosvaatimuksensa vastaamaan suunniteltua akkreditointivaatimusta. Siirtymäajan jälkeen kaikkien tarkastuslaitosten olisi oltava akkreditoituja akkreditointistandardissa tarkoitetuiksi A tyyppin tarkastuslaitoksiksi.

Yleisesti akkreditointitoiminnassa noudatetaan maailmanlaajuisesti yhtenäisiä toimintatapoja ja vaatimuksia. Eri maissa toimivien akkreditointielinten pätevyys ja keskinäinen vertailtavuus on varmistettu sekä Euroopan että maailmanlaajuisen tason tunnustamissopimuksilla. Kansallisella akkreditointielimellä tarkoitettaisiin EU:n alueella tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 765/2008 tarkoitettua kansallista akkreditointielintä.

37 § Voimaantulo

Asetuksen olisi tarkoitus tulla voimaan samaan aikaan uuden VAK-lain kanssa.

38 § Siirtymäsäännökset

Siirtymäsäännös liittyy asetuksen 2 §:ään. Tyypillisesti eri kuljetusmuodoissa käytettävissä UN-säiliöiden ja UN-MEG-konttien mitoituksessa käytetään laajaa käyttölämpötila-alueita, koska näitä laitteita käytetään maailmanlaajuisissa kuljetuksissa eri ilmastoalueilla. Asetukseen otettaisiin kuitenkin näiden laitteiden osalta siirtymäsäännös, koska aiemmin voimassaolevissa kansallisissa säännöksissä ja määräyksissä ei ole yksiselitteisesti ollut vaatimusta laajasta käyttölämpötila-alueesta. Säännöksen tarkoitus on mahdollistaa käytössä olevien vaatimustenmukaisten UN-säiliöiden ja UN-MEG-konttien käyttö edelleen kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa.

3 Esityksen vaikutukset

Asetuksen sääntely vastaisi sisällöllisesti pääosin voimassa olevien asetusten säännöksiä. Voimassa olevien asetusten säännöksiä nostettaisiin lakiin ja teknisluontoiset vaatimukset annettaisiin jatkossa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

Tilapäistä säilytystä koskevat säännökset uudistettaisiin vastaamaan uuden VAK-lain säännöksiä. Useat tilapäistä säilytystä koskevat säännökset uudistettaisiin laissa ja laajennettaisiin koskemaan satamien lisäksi muitakin tilapäisen säilytyksen paikkoja. Vastaavasti asetuksen pykälät tilapäisestä säilytyksestä koskevat laajemmin tilapäisen säilytyksen toimintaa. Tilapäisen säilytyksen sisäisen pelastussuunnitelman laatimista ja sisältöä koskevat pykälät uudistettaisiin. Uudessa VAK-laissa säädettäisiin siirtymäaika toiminnan mukauttamiseksi uusiin vaatimuksiin.

Asetuksessa säädettäisiin edellytykset paineastioiden, joita ei ole uudelleenarvioitu eli toisin sanoen muutettu kuljettaviksi painelaitteiksi ja pii-merkitty, tarkastuksille ulkomaisissa tarkastuslaitoksissa. Voimassa olevien säännösten mukaan tarkastusten teettäminen ulkomailla ei ole mahdollista. Pykälä mahdollistaa paineastian omistajalle ja haltijalle sen, että se voi valita haluamansa tarkastuslaitoksen samalla tavalla kuin kuljetettavan painelaitteen omistajalle ja haltijalle.

4 Asian valmistelu

Asetusehdotus on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Lausuntokierros....

5 Voimaantulo

Asetus ehdotetaan tulevaksi voimaan [1.1.2022] samanaikaisesti uuden VAK-lain kanssa.