



Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu valtioneuvoston asetus. Asetusehdotus liittyy vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan kokonaisuudistukseen, jossa valmisteltiin uusi vaarallisten aineiden kuljetusta koskeva laki (jäljempänä uusi *VAK-laki*).

Voimassa olevat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetut asetukset muutettaisiin vastaamaan uutta VAK-lakia. Uuteen vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettuun asetukseen sisällytettäisiin uuden VAK-lain nojalla annettavat säännökset, jotka ovat teknisiä määräyksiä laajakantoisempia ja periaatteellisesti tärkeämpiä asioita. Voimassa olevat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetut asetukset kumoutuvat uuden vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) mukaisesti.

Ehdotettu asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.9.2023.

Perustelut

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Voimassa olevan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) nojalla on annettu useita asetuksia. Vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan kokonaisuudistuksen liittyen eduskunnassa (EV 287/2022 vp, LiVM 26/2022 vp) käsiteltiin vaarallisten aineiden kuljetusta koskevat hallituksen esitykset HE 220/2021 vp (alkuperäinen hallituksen esitys) ja HE 231/2022 vp (alkuperäistä esitystä täydentävä HE-esitys). Uusi VAK-laki (541/2023 vahvistettiin Tasavallan presidentin istunnossa 23.3.2023. Voimassa olevat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetut asetukset muutettaisiin vastaamaan uutta VAK-lakia.

Asetustasoinen sääntely korvattaisiin uudella vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Voimassa olevat asetukset kumoutuvat 1.9.2023 uuden VAK-lain tullessa voimaan lukuun ottamatta vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta annettua asetusta (210/1997) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa (666/1998) asetusta, jotka olisivat voimassa kuusi kuukautta uuden lain (151 §) voimaantulon jälkeen, sekä puolustusministeriön VAK-lain nojalla antamia asetuksia. VAK-lain nojalla puolustusministeriö on voinut antaa omia VAK-asetuksia ja VAK-päätöksiä. Uuden VAK-lain 151 §:n siirtymäsäännöksen myötä kumottavan VAK-lain nojalla puolustusministeriön antamat VAK-asetukset olisivat voimassa kaksi vuotta uuden VAK-lain voimaantulosta. Puolustusministeriö on toimittanut lausunnon hallituksen esitysluonnoksen vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa (PLM004:00/2021).



Esitetyt asetustasoiset vaatimukset liittyisivät sekä kansalliseen sääntelyyn että vaarallisten aineiden kuljetusta koskevaan EU-sääntelyyn ja kansainvälisiin vaarallisten aineiden kuljetuksiin sopimusten sisältämiin määräyksiin. Vaarallisten aineiden kuljetuksia tiellä koskee vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista vuonna 1957 tehty sopimus (Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road, SopS 23/1979, jäljempänä *ADR-sopimus*) liitteineen, jotka sisältävät yksityiskohtaiset ADR-määräykset. Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (Convention concerning International Carriage by Rail, jäljempänä *COTIF-sopimus*, SopS 52/2006), liitteessä C puolestaan määrätään kansainvälisistä vaarallisten aineiden kuljetuksista rautatiellä (jäljempänä *RID-määräykset*).

1.2 Valmistelu

Asetusehdotus valmisteltiin virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä. Ensimmäinen luonnos valmistui uuden VAK-lakihankkeen (HE 220/2021 vp) yhteydessä. Asetusluonnoksen päivittämisen aikana on kuultu Liikenne- ja viestintävirastoa ja Turvallisuus- ja kemikaalivirastoa.

Uuden VAK-lain nojalla annettaisiin vain yksi asetus, joka koskee kaikkia kuljetusmuotoja ja johon koottaisiin asetustasoiset säännökset. Asetukseen sisällytettäisiin uuden VAK-lain nojalla teknisiä määräyksiä laajakantoisemmat ja periaatteellisesti tärkeämmät asiat. Ehdotetussa asetuksessa olisi säännöksiä vähemmän kuin voimassa olevissa asetuksissa yhteensä. Nykyisiä säännöksiä siirrettiin uuteen VAK-lakiin perustuslain edellyttämällä tavalla. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuussäännöksiä lisättiin ja uudistettiin. Näin tarve antaa useita asetuksia väheni. Yhden asetuksella tavoitellaan myös selkeämpää VAK-säädöskokonaisuutta.

Ensimmäinen asetusluonnos oli lausuntokierroksella alkuperäisen hallituksen esitysluonnoksen (HE 220/2021 vp) yhteydessä 2.6.2021 – 2.8.2021 välisenä aikana lausuntopalvelu.fi –sivustolla. Uutta VAK-lakia ja asetusluonnosta koskevat lausunnot löytyvät hankeikkunasta (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM065:00/2018>). Nyt päivitetty asetusluonnos pohjautuu pitkälti alkuperäiseen hallituksen esityksessä olleeseen asetusluonnokseen.

2 Ehdotetut muutokset

2.1 Yleisesti

Asetus sisältäisi säännöksiä, jotka liittyvät vaarallisten aineiden kuljetukseen käytäviin pakkauksiin, paineastioihin, 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 kestävyysvaatimukset liittyen alhaiseen lämpötilaan. Joidenkin säännösten taustalla on vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvä EU-sääntely.



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 lukuun ottamatta raideliikenteen sisäistä pelastussuunnitelmaa. Osa näistä säännöksistä olisi uutta sääntelyä, jolla täydennettäisiin uudessa VAK-laissa annettuja tilapäisen säilytykseen vaatimuksia sekä varmistettaisiin tilapäisen säilytyksen turvallisuutta.

Asetuksessa annettaisiin myös säännökset ajoneuvojen VAK-ADR-hyväksyntöjä myöntävien ja VAK-ADR-katsastuksia suorittavien henkilöiden erikoiskoulutuksesta. Säännökset vastaisivat sisällöltään 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.

Asetuksessa säädettäisiin VAK-tienvarsitarkastuksesta. Lisäksi asetuksessa annettaisiin poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen suorittamasta VAK-tienvarsitarkastuksesta säännökset, jotka perustuvat yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (EU) 2022/1999. Valvonnan nykykäytäntö ei muuttuisi. Asetuksessa säädettäisiin satama-alueen turvallisuusselvityksen auditoinnista ja VAK-tarkastuksista.

Asetukseen on myös koottu eri kuljetusmuotoja koskevat voimassa olevia säännöksiä vastaavat säännökset viranomaisten toimenpiteiden ja asiakirjojen tunnustamisesta. Säännösten mukaisesti kansallinen toimivaltainen viranomainen tai Suomessa hyväksytty tarkastuslaitos tunnustaa muussa valtiossa kuin Suomessa myönnetty asiakirjat ja toimenpiteet.

2.2 Keskeisempiä muutoksia edelliseen asetuseräluonnokseen verrattuna

Nyt lausuttavana on melko pienin muutoksin päivitetty asetuseräluonnos, joka perustuu alkuperäisen hallituksen esityksessä (220/2021 vp) olleeseen asetuseräluonnokseen. Luvun 2 osalta muutettaisiin 2 §:n 1 momentin 3 kohtaa siten, että kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvan enintään 1 litran paineastian ei tarvitsisi täyttää kansallista alhaiseen lämpötilaan liittyvää materiaalin -40 °C:n kestävyysvaatimusta. Alkuperäistä asetuseräluonnoksen 4 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että 1 momentissa olisi kaksi alakohtaa. Momentin alakohdan 1 mukaan ulkomailla täytetyn, muualla kuin Suomessa ADR-sopimuksen määräysten tai RID-määräysten mukaisesti hyväksytyin paineastian saa ADR-sopimuksen ja RID-määräysten mukaisen kuljetuksen päätyttyä Suomessa kuljettaa tyhjennettäväksi ja kuljettaa tyhjänä palautettavaksi ulkomaille täyttämättä Suomessa voimassa olevia vaatimuksia, jotka koskevat materiaalin kestävyyttä alhaisessa lämpötilassa. Jatkossa ei vaadittaisi nykyistä vakuutusta, joka liittyy materiaalin kestävyteen alhaisessa lämpötilassa. Vastaavatyypisesti uuden alakohdan 2 mukaan paineastiaa paineastian, johon ei sovelleta VAK-lain nojalla annettujen tie- ja rautatiekuljetusmääräysten rakennevaatimuksia, saa kyseisten määräysten ehtojen mukaisesti kuljettaa täyttämättä Suomessa voimassa olevia vaatimuksia, jotka koskevat materiaalin kestävyyttä alhaisessa lämpötilassa. Alakohta 2 liittyy vuoden 2023 ADR- ja RID-muutoksiin ja konkreettisesti Yhdysvalloissa hyväksytyjen uudelleentäytettävien paineastioiden tuontiin ja



palautukseen. Luonnokseen on lisätty uusi kuudes pykälä, joka liittyy Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle ilmoitettaviin säiliö- ja paineastioiden teknisiin tietoihin ja toimitustapaan sekä tietojen poistamiseen.

Luvussa 3 sisäisen pelastussuunnitelman sisältöä ja uusimista koskevan 14 §:n 2 momentin 2 kohdan neljännessä rivissä viitattaisiin onnettomuuteen suuronnettomuuden sijasta. Luvussa 4 pykälä on yhdistetty, mutta sisältömuutoksia ei olla tehty. Luvun 6 osalta VAK-tienvarsitarkastuksen tarkastusluettelo ja –kohteet –pykälään on päivitetty viittaus vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksista annettuun direktiiviin. Lisäksi satama-alueella tehtäviä tarkastuksia koskevaa säännöstä selkeytettäisiin. Jatkossa olisi erillinen pykälä satama-alueen turvallisuusselvityksen auditoinnille, joka liittyy hyväksytyyn turvallisuusselvityksen mukaisen toiminnan tarkastamiseen, ja oma pykälä satama-alueella tehtäville muille VAK-tarkastuksille. Auditoinnille asetettu määräaika lyhenisi, jotta vastaavuus hyväksytyyn turvallisuusselvityksen kanssa olisi mahdollisimman ajanmukainen. Luvun 7 29 §:än ja 30 -33 §:iin on tehty joitakin täsmennyksiä. Lisäksi on tehty eräitä muita teknisluonteisia muutoksia.

3 Tavoitteet

Asetustasoiset säännökset muutettaisiin vastaamaan uutta VAK-lakia. Sääntely täydentäisi uutta VAK-lakia sekä edistäisi vaarallisten aineiden kuljetusten turvallisuutta ja selkeyttäisi nykykäytäntöjä ja -sääntelyä. Sääntely täyttäisi perustuslain asettamat vaatimukset.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

Asetuksen sääntely vastaisi sisällöllisesti pääosin voimassa olevien asetusten säännöksiä. Uuden VAK-lain valtuuksin tekniset vaatimukset annettaisiin jatkossa useilla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä.

Asetuksessa säädettäisiin edellytykset paineastioiden, joita ei ole uudelleenarvioitu eli 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 hän voi valita haluamansa tarkastuslaitoksen samalla tavalla kuin kuljetettavan painelaitteen omistaja ja haltija.

Asetus sisältäisi myös muutoksen, jonka mukaan kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvan enintään yhden litran paineastian ei tarvitsisi täyttää kansallista -40 °C:n materiaalin kestävyysvaatimusta. On katsottu, että tämän tyyppiset painelaitteet eivät ole alttiita haurasmurtumalle eikä vaatimusta tästä syystä tarvita. Nykyisen vaatimuksen täyttäminen on tämän tyyppisillä painelaitteilla vaikeaa. Muutos vastaisi vallitsevaa käytäntöä. Muutoksen arvioidaan helpottavan tahoja, jotka saattavat kyseisiä painelaitteita Suomeen markkinoille. Lisäksi näiden paineastioiden markkinavalvonta selkeytyisi. Lisäksi esitetään, että kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvissa paineastiassa ja säiliössä, on oltava tarkastuslaitoksen tunnusnumeron jälkeen materiaalin kestävyyttä osoittava merkintä ”-40 °C”, jollei vaadittu kestävyys ilmene muusta säiliön merkinnästä, tai muu Turvallisuus- ja kemikaaliviraston hyväksymä merkintä.

Asetuksessa olisi määritelty uutta VAK-lakia yksityiskohtaisemmin säiliö- ja paineastiatyypit, joista VAK-lain velvoittamana tulee tehdä ilmoitus Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle, ja tietojen antotavat ja tietojen



poistaminen. Nämä olisivat uutta sääntelyä. Kuljetettavaa painelaitetta osoittavaan merkkiin liittyvät vaatimukset sekä paineastian ja paineellisen säiliön vaatimustenmukaisuuden uudelleenarviointimenettelyyn liittyvät säännökset perustuvat voimassa oleviin asetussäännöksiin.

Tilapäistä säilytystä koskevat säännökset uudistettaisiin vastaamaan uuden VAK-lain säännöksiä. Tilapäistä säilytystä ja siihen liittyviä kansallisia muutoksia ja niiden vaikutuksia on käsitelty laajasti alkuperäisessä hallituksen esityksessä HE 220/2021 vp. Useat uuden VAK-lain sisältämät tilapäistä säilytystä koskevat säännökset uudistettiin ja laajennettiin koskemaan satamien lisäksi muitakin tilapäisen säilytyksen paikkoja. Vastaavasti asetuksen pykälät tilapäisestä säilytyksestä koskisivat laajemmin tilapäisen säilytyksen toimintaa. Tilapäisen säilytyksen sisäisen pelastussuunnitelman laatimista ja sisältöä koskevat pykälät uudistettaisiin. Alkuperäisen esityksen (HE 220/2021 vp) perusteluissa tuotiin esiin, että tilapäiseen säilytykseen liittyvillä säännöksillä on jossain määrin yrityksiin kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia, esimerkiksi sisäisen pelastussuunnitelman laatimisesta tai päivittämisestä, jos taholla ei ole ennestään pelastussuunnitelmaa taikka nykyinen toimintatapa tai pelastussuunnitelma ei täytä asetettuja vähimmäisvaatimuksia. Kustannukset riippuvat kohteesta sekä sen nykytilasta ja toiminnan laajuudesta. Uuden VAK-lain 151 §:ssä on sisäinen pelastussuunnitelman osalta 18 kuukauden siirtymäaika toiminnan mukauttamiseksi uusiin vaatimuksiin. Yhdessä uuden VAK-lain säännösten kanssa vaikutusten voidaan katsoa olevan positiivisia vaikutuksia esimerkiksi vaaratilanteisiin varautumisen ja seurausten minimoimisen osalta sekä toimintaan onnettomuustapauksissa.

Satama-alueen tarkastus -pykälä muutettaisiin kahdeksi pykäläksi, josta toinen koskisi hyväksytyt turvallisuusselvityksen vastaavuuden tarkastamista eli auditointia, ja toinen muita satama-alueen VAK-tarkastuksia. Nykytila (tarkastusten määrä ja sykli sekä käytännön toiminta) ei muuttuisi muuta kuin auditoinnin määräajan osalta, joka lyhenee kahdesta vuodesta vuoteen. Muutokset selkeyttävät ja vastaavat paremmin vallitsevaa käytännön nykytilannetta.

Uuden VAK-lain nojalla annettavien täydentävien vaatimusten katsotaan vaikuttavan myönteisesti viranomaistoimintaan.

5 Lausuntopalaute

Päivitetty asetusehdotus on ollut lausuntokierroksella 16.5 –13.6.2023 välisenä aikana. Asetusluonnos lähetettiin lausuttavaksi seuraaville taholle: maa- ja metsätalousministeriölle, oikeusministeriölle, opetus- ja kulttuuriministeriölle, puolustusministeriölle, sisäministeriölle, sosiaali- ja terveysministeriölle, työ- ja elinkeinoministeriölle, ulkoministeriölle, valtiovarainministeriölle, ympäristöministeriölle, eräille viranomaistahoille (kuten poliisihallitus, Suojelupoliisi, Tulli, Rajavartiolaitos, Turvallisuus- ja kemikaalikaalivirastolle ja Säteilyturvakeskukselle sekä Liikenne- ja viestintävirastolle ja Väylävirastolle sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille ja Aluehallintovirastoille), eräille sidosryhmäjärjestöille ja liitoille (kuten Kemianteollisuus ry, Linja-autoliitto ry, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, Suomen Ilmailuliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Laivameklariliitto ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Satamaoperaattorit Oy, Teknologiateollisuus ry, Kaupan ja Teknisen kaupan liitoille, Teknologiateollisuus ry, Liikennevakuutuskeskukselle, Suomen ympäristökeskukselle SYKE, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitolle AKT ry, Finanssialalle ry, Suomen



Ammattiliittojen Keskusjärjestölle SAK ry ja Elinkeinoelämän keskusliitolle EK ry), ADR-ajolupakouluttajille, tarkastuslaitoksille ja katsastustahoille sekä eräille muille tahoille, jotka liittyvät muun muassa ilmailuun, tie- ja raideliikenteeseen, aluskuljetukseen ja pelastustoimeen.

Lausunnon antoivat XXXX.

6 Säännökohtaiset perustelut

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

2 Luku

Pakkaukset, säiliöt ja kontit

2 §. Pakkauksen, pienkontin ja säiliön yleiset materiaalin kestävyysvaatimukset liittyen alhaiseen lämpötilaan kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa. Pykälän pakkauksen, pienkontin ja säiliön materiaalin kestävyysvaatimus -40 °C:ssa vastaisi pitkälti voimassaolevan VAK-lain nojalla säädetyjä ja määrättyjä vaatimuksia. Pienkontilla tarkoitetaan voimassa olevan Liikenne- ja viestintäviraston vaarallisten aineiden kuljetus tiellä ja rautatiellä koskevien määräysten mukaista konttia, jonka sisätilavuus on enintään 3 m³. Pykälän säännökset annettaisiin uuden VAK-lain 23 §:n valtuuden nojalla.



Pykälän 1 momentti sisältäisi yleiset alhaiseen lämpötilaan liittyvät kestävyysvaatimukset 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 kestävydestä alhaisessa lämpötilassa ja sen merkinnästä säädettäisiin nykyisten vaatimusten mukaisesti, kuten vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2008/68/EY, jäljempänä *VAK-direktiivi*) ja kuljettavista painelaitteista annettu direktiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/35/EU kuljetettavista painelaitteista sekä neuvoston direktiivien 76/767/ETY, 84/525/ETY, 84/526/ETY, 84/527/ETY ja 1999/36/EY kumoamisesta) 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-säätely ei sisällä vastaavaa säätelyä. 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 materiaaliin kestävyysvaatimusta, materiaaliin kestävyysvaatimusta, joka liittyy alhaiseen lämpötilaan. Johtopäätös on, että -40°C kestävyysvaatimuksia tarvitaan edelleen tiettyjen paineastioiden ja säiliöiden tapauksessa. Tästä johtuen nykyiset lämpötilaan perustuvat vaatimukset sisällytetään annettavaan asetukseen.

Nykysäätelyä muutettaisiin siten, että enintään yhden litran kuljettavaan painelaitteeseen kuuluvan paineastian ja sen varusteiden ei jatkossa tarvitsisi täyttää kansallista materiaalin -40°C kestävyysvaatimusta eikä paineastiassa tarvitsisi siten olla materiaalin kestävyyttä osoittavaa merkintää " -40°C ", josta säädettäisiin myös 2 §:ssä. Tällöin esimerkiksi pienet hitsauskaasupullot, monenlaisten kodin ja vapaa-ajan laitteiden hiilidioksidipullot, retkikaasurasiat, retkikaasupatruunat ja muut pienet kaasupullot rajautuvat pois nykyisen vaatimuksen piiristä. Edellä mainitun selvityksen johtopäätöksissä todetaan, että pienille hitsauskaasupulloille ja alumiinisille hiilidioksidipulloille noin litran kokoluokassa ja pienille retkikaasurasioille ja retkikaasupatruunoille, joiden seinämä on hyvin pieni, ei tarvita kansallista -40°C vaatimusta. Selvityksessä mukaan nämä materiaalit joko eivät ole alttiita haurasmurtumalle ja / tai niiden ainevahvuus on niin pieni, että haurasmurtuminen ei ole todennäköistä. Selvityksessä mainitaan kriittiseksi ainevahvuudeksi 3 mm. Selvityksen mukaan sen sijaan paksumman ainevahvuuden omaavilta paineastioilta on edelleen perusteltua vaatia, että ne kestävät -40°C .

Kyseisiä enintään yhden litran paineastioita ei valmisteta Suomessa ja ne täytetään usein ulkomailla. Lisäksi näitä painelaitteita käytetään usein sisätiloissa. Nämä paineastiat muodostavat ainemäärällisesti marginaalisen tuoteryhmän kaasujen kuljetuksessa, mutta määrällisesti erilaisia tähän tuoteryhmään kuuluvia painelaitteita on paljon markkinoilla. Merkinnän toteuttaminen tämän tyyppisiin tuotteisiin Suomen markkinoita varten on ongelmallista, koska vaatimukselle ei ole todellisia turvallisuusperusteita. Tarvittaessa tulevaisuudessa tekniikan ja teknologian kehityksen mukaan myös muita vaatimuksia on tarkoitus tarkastella edelleen.



Pykälän 2 ja 3 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitetuissa muovipakkauksessa sekä kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvassa paineastiassa ja säiliössä edellytettäisiin materiaalin -40 °C :n kestävyyttä osoittavaa merkintää " -40 °C ". Säännös pohjautuu pitkälti voimassaolevaan kansalliseen sääntelyyn, joka puolestaan perustuu kuljettavista painelaitteista annetun direktiivin liitteessä II olevaan myös merkintävaatimukseen. Sen mukaan kuljetettaviin painelaitteisiin sekä sellaisiin kuljetettavan painelaitteen irrotettaviin osiin, joilla on suora vaikutus turvallisuuteen, kiinnitettävässä pii-merkissä oltava ilmoitetun laitoksen tunnusnumeron jälkeen merkintä " -40 °C " tai muu toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä asianmukainen merkintä. Merkintä liittyy jäsenvaltion mahdollisuuteen asettaa alhaisempia lämpötilaan liittyviä materiaalin kestävyysvaatimuksia alueellensa.

Merkinnän tarkoitus on tässä tapauksessa osoittaa, että kuljetettaviin painelaitteisiin kuuluvat yli litran paineastia ja säiliö kestävät -40 °C lämpötilan. Säiliön kestävyys -40 °C lämpötilassa voidaan kuitenkin todeta myös säiliön merkintäkilpeen merkitystä suunnittelulämpötila-alueesta tai muusta säiliön merkinnästä. ADR- ja RID-määräysten mukaan säiliön suunnittelulämpötila on merkittävä säiliön kilpeen lämpötilan olleessa yli $+50\text{ °C}$ tai alle -20 °C . Esitetään, että jatkossa -40 °C lämpötilassa kestävyteen liittyvä vaatimus voisi ilmetä myös muusta säiliön merkinnästä.

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. Pykälän 3 momentin mukaan virasto voisi hyväksyä käyttöön myös jonkun muun 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 ulkomainen säiliö on Suomessa voimassa olevien säännösten ja määräysten mukainen. Kuitenkin, jos säiliöllä on ulkomailla saatu todistus selvityksineen vaatimustenmukaisuudesta, ei tarkastuksia tarvitsisi uusia, vaan hyväksyminen voitaisi tehdä asiakirjojen perusteella. Radioaktiivisten aineiden kuljetukseen tarkoitettuna säiliön hyväksyisi käyttöön Säteilyturvakeskus.

Pykälän 3 momentti koskisi kuljettaviin painelaitteisiin kuuluvia säiliöitä. Säännöksen 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. Kuitenkin 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 täytyminen.



4 §. Kansainvälistä kuljetusta koskevista määräyksissä tarkoitettujen pakkausten, paineastioiden, säiliöiden ja konttien käyttö kotimaan kuljetuksessa. Pykälän säännökset eri kuljetusmuotojen kansainvälistä kuljetusta koskevista määräyksissä tarkoitettujen pakkausten, paineastioiden, säiliöiden ja konttien käytöstä vastaisi pääosin voimassaolevan VAK-lain nojalla säädetyt säännökset. Pykälän säännökset annettaisiin uuden VAK-lain 23 ja 24 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän 1 momentti koskisi ADR-määräyksissä, RID-määräyksissä ja VAK-direktiivissä tarkoitettua pakkausta, säiliötä ja konttia, joka on kyseeseen tulevassa kansainvälisessä veloitteessa tarkoitettua ulkomaisen toimivaltaisen viranomaisen tai sen valtuuttaman yhteisön asianmukaisesti hyväksymä. Ulkomaisia paineastioita koskeva 1 momentin 1 kohta vastaa voimassaolevan VAK-lain nojalla säädetyissä säännöksissä. Asiasta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen (194/2002, jäljempänä *VAK-tieasetus*) 19 §:ssä ja vastaavasti vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä annetun valtioneuvoston asetuksen (195/2002, jäljempänä *VAK-rautatieasetus*) 20 §:ssä.

On ilmeistä, että pakkausten, paineastioiden, 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 materiaalin kestävydestä -40 °C:ssa säädettäisiin 2 §:ssä ja säiliön käyttöönotosta 3 §:ssä. Jos nämä kansalliset vaatimukset täyttyvät, saisi pakkausta, paineastiaa, säiliötä ja konttia käyttää kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa.

Kuitenkin 1 momenttiin 1 kohdan mukaan ulkomailla täytetyn, muualla kuin Suomessa ADR-sopimuksen määräysten tai RID-määräysten mukaisesti hyväksytyyn paineastian saa ADR-sopimuksen ja RID-määräysten mukaisen kuljetuksen päätyttyä Suomessa kuljettaa tyhjennettäväksi ja kuljettaa palautettavaksi ulkomaille täyttämättä Suomessa voimassa olevia vaatimuksia, jotka koskevat materiaalin kestävyttä alhaisessa lämpötilassa. Jatkossa ei edellytettäisi, että lähettäjä vakuuttaa rahtikirjassa tai vastaavassa lähetykskirjassa, että paineastia ja sen varusteet ovat kestäviä -40 °C lämpötilaan saakka. ADR- ja RID-määräysten mukaan alin huomioon otettava ympäristön lämpötila on -20 °C.

Lisäksi 1 momenttiin on lisätty uusi 2 kohta. Sen mukaan paineastian ei tarvitse täyttää kansallista alhaisessa lämpötilaan liittyvää materiaalien kestävyysvaatimusta tilanteessa, jossa VAK-direktiivissä tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti paineastiaan ei sovelleta ADR-määräysten tai RID-määräysten luvun 6.2 rakennevaatimuksia. Uusi kohta soveltuisi esimerkiksi vuoden 2023 ADR-määräysten ja RID-määräysten kohtaan 1.1.4.7. Tällaisia erikoistapauksia ovat esimerkiksi Euroopan ulkopuolelta teollisuudessa tarvittavat erikoiskaasut ja instrumenttien tarvitsemat kaasut, joiden kuljetukseen Eurooppaan käytetään Yhdysvalloissa hyväksytyjä kaasupulloja (niin sanottuja DOT-kaasupulloja), joilla ei ole eurooppalaista hyväksyntää ja eivät siten ole kuljetettavia painelaitteita. Tällaisessa paineastiassa kaasun saisi tuoda Suomeen ja paineastian palauttaa tyhjänä ADR-sopimuksen ja RID-määräysten mukaisesti. ADR- ja RID-määräysten yksityiskohtaiset vaatimukset tulevat sisältymään uuden VAK-lain nojalla annettaviin Liikenne- ja viestintäviraston tie- ja rautatiemääräyksiin. Lisäksi kohtaan 2 ehdotettu muutos soveltuisi myös VAK-lain nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamien VAK-tie- ja rautatiemääräysten luvun 3.3 eräisiin vapautuksiin, jotka koskevat rakennetta.



Pykälän *2 ja 3 momentti* koskisi IMDG-säännöstössä ja ICAO-TI:ssä tarkoitettua pakkausta, säiliötä ja konttia, joka on kyseeseen tulevassa kansainvälisessä veloitteessa tarkoitettuna 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 ja tekniset tiedot.

Uuden VAK-lain 28 §:n mukaisesti Suomeen rekisteröityneen omistajan tai haltijan olisi ilmoitettava Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle Suomessa vaarallisten aineiden kuljetuskäyttöön otettavasta säiliöstä tai paineastiasta, jonka tilavuus on yli 450 litraa. Pääsääntöisesti Turvallisuus- ja kemikaalivirasto saa nämä tiedot tarkastuslaitoksen toimittamana. Uuden VAK-lain mukaan valmistaja-, omistaja- ja haltijatietojen lisäksi on toimitettava säiliön ja paineastian teknisiä tietoja. Asetuksessa säädettäisiin lakia tarkemmin säiliöiden ja paineastioiden tyypeistä ja annettavista teknisistä tiedoista. Pykälässä säädettäisiin myös tarkemmin paineastian teknistä tietoja ja tietojen ilmoitustavasta sekä milloin tiedot ja asiakirjat on poistettava eli kuinka kauan niitä saa käyttää. Säännökset olisivat kansallista sääntelyä. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 28 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin ilmoitettavista säiliöiden ja paineastioiden tyypeistä. Asetuksessa mainitut säiliöiden ja paineastioiden tyypit perustuvat kansainvälisissä vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksissä mainittuihin säiliöiden ja paineastioiden tyypeihin. Asetuksessa mainittaisiin kiinteä säiliö, irrotettava säiliö, monisäiliöajoneuvon tai -vaunun säiliö, säiliökontti, monisäiliökontti, UN-säiliö ja UN-MEG-kontti. Paineastiaan puolestaan kuuluisivat putkiastia, kaasuaasia, suljettu kryoastia, metallihydridiastia, pullopaketti sekä vastaavat pelastuspaineastiat. Tieteen ja tekniikan kehittyessä kansainvälisiin määräyksiin voi tulla lisää säiliö- ja paineastiatyyppijä, jolloin asetuksen säännöstä päivitetäisiin.

Pykälän *2 momentin 1 ja 2 kohdassa* säädettäisiin ilmoitettavista teknisistä tiedoista. Momentin *1 kohdan mukaan* ilmoitettaisiin tietoja säiliön tai paineastian rakenteesta, valmistuksesta, hyväksynnästä ja käyttönotosta sekä säiliön ja paineastian vaatimustenmukaisuudesta. Momentin *2 kohdan* tiedot liittyisivät säiliön tai paineastian tarkastusta koskeviin tietoihin. Säännöksessä tarkoitettuja tarkastuksia olisivat käyttöönototarkastus, määräaikaistarkastus ja –testaus, välitarkastus tai ylimääräinen tarkastus. Nämä tarkastustyyppit perustuvat ADR- ja RID-määräyksiin. Tarkastustyyppien määrä kasvaa, jos kansainväliset määräykset muuttuisivat tältä osin. Rakenteeseen, valmistukseen, hyväksyntään ja käyttöönottoon sekä säiliön ja paineastian vaatimustenmukaisuuden osoittaviin asiakirjoihin sekä tarkastuksiin liittyvät yksityiskohtaiset tekniset vaatimukset ovat uuden VAK-lain nojalla annettavissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Pykälän *3 momentissa* olisi säännös siitä, miten tiedot toimitettaisiin Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle. Valtaosin tarkastuslaitokset toimittavat tietoja Turvallisuus- ja kemikaalivirastolle sähköisen rajapinnan kautta. Tarkoituksena olisi, että myöhemmässä vaiheessa tietoja olisi mahdollista toimittaa myös sähköisen asiointipalvelun kautta Suomi.fi –sivustolta. Tämä olisi tarkoitettu omistajille ja haltijoille. Sähköiseen



asiointipalveluun liittyvästä kehitystyöstä ei aiheudu kustannuksia. Lähtökohtaisesti tiedot toimitetaan sähköisesti joko sähköisen rajapinnan (tarkastuslaitokset) tai sähköisen asiointipalvelun (omistajat tai haltijat) kautta. Lisäksi voi tulla tilanteita, joissa syystä tai toisesta ei olisi mahdollista käyttää edellä mainittuja tapoja. Tällaisessa tapauksessa Turvallisuus- ja kemikaalivirasto määrittäisi, miten tiedot tulee toimittaa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tietojen poistamisesta toisin sanoen milloin tietoja ei saisi enää olla. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto voisi säilyttää asetuksen 1 momentissa tarkoitettuja tietoja niin kauan kuin se on välttämätöntä sen valvonnan toteuttamiseksi, jota varten tiedot on kerätty ja jota varten tietoja käsitellään. Kuten alkuperäisessä hallituksen esityksessä (HE 220/2021 vp) on todettu, tarkoituksena on varmistaa, että Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla on kokonaiskuva ja ajantasaiset tiedot tietyn kokoluokan Suomen säiliöistä tai paineastiosta. Tiedot mahdollistavat säiliö- ja paineastiakan elinkaaren seurannan sekä ennako- että jälkivalvonnan. Yleisellä tasolla teknisiä tietoja voidaan hyödyntää myös kansainvälisen määräysten kehitystyössä.

6 §. Kuljetettavaa painelaitetta osoittava merkki. Pykälässä olisi säännös kuljetettavaa painelaitetta osoittavasta merkistä. Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta, joka on vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja tähän liittyviä tehtäviä suorittavista tarkastuslaitoksista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (124/2015). 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 kuljetettaessa 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 voimassaolevan VAK-lain nojalla



säädettyjä vaatimuksia, jotka ovat 6 §:n perustelussa mainitussa valtioneuvoston asetuksessa. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 24 §:n valtuuden nojalla.

Jos 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 voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyjä vaatimuksia, jotka ovat 6 §:n perustelussa mainitussa valtioneuvoston asetuksessa. 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 riittävällä 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 annettavissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä. Tarkastuksen jälkeen tuotteeseen ilmoitetun laitoksen tunnuksen yhteyteen voidaan kiinnittää pii-merkki, kuten 6 §:ssä säädettäisiin. Lisäksi uudelleenarvioitavan paineastiaan tai paineelliseen säiliöön on merkittävä materiaalin kestävyyttä koskeva - 40 °C 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. Niistä on säädetty 6 §:n perusteluissa mainitussa valtioneuvoston asetuksessa. Todistuksen sisällöllä olisi ne vähimmäisvaatimukset, jotka kuljettavista painelaitteista annetussa direktiivissä edellytetään. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 24 §:n valtuuden nojalla.

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 tarkentaisi uudessa laissa säädettyjä vaatimuksia vaarallisille aineille osoitetuista paikoista ja alueista sekä vaarallisten aineiden tilapäisestä säilytyksestä niissä. Säännös perustuisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyyn satama-alueetta koskevaan



vaatimukseen, joka on nykyisin vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja tilapäisestä säilytyksestä satama-alueella annetussa valtioneuvoston asetuksessa (251/2005, jäljempänä *VAK-satama-asetus*). Jatkossa 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. Sijoittelussa on otettava huomioon muu liikenne tilapäisen säilytyksen paikassa ja pyrittävä, että säilytyksen aikana siirtely on mahdollisimman vähäistä. Tarkoitus on, että lastinkuljetusyksiköitä ei siirrellä säilytyksen aikana, sillä kaikki käsittely lisää riskiä. Lisäksi pelastusviranomaisten esteetön pääsy aineiden ja niitä sisältävien lastinkuljetusyksiköiden luokse on varmistettava.

Pykälän *2 momentin* konttien pinoamisesta annettavan vaatimuksen tarkoituksena on, että esimerkiksi vuototapauksessa konttiin päästäisiin helposti käsiksi. Nykyvaatimukseen verrattuna momenttiin on kuitenkin lisätty mahdollisuus pinota kaksi kuljetusyksikköä päällekkäin. Se olisi sallittua vain, jos yksikön sisältämät aineet luokituvat ympäristövaarallisiksi aineiksi (luokiteltu UN 3077 tai UN 3082 nimikkeisiin). Muiden aineiden kuljetusyksiköitä saisi pinota vain pakottavasta tarpeesta. Tämä pitäisi ottaa huomioon vähintäänkin sisäisessä pelastussuunnitelmassa. Tarkoitus olisi, että muiden kuljetusyksiköiden pinoaminen ei olisi jatkuvaa toimintaa, vaan syyn pitäisi olla tosiasiallinen väliaikainen ratkaisu. Edellä 1 momentissa muutenkin edellytetään, että pelastusviranomaisten esteetön pääsy vaarallisten aineiden ja niitä sisältävien lastinkuljetusyksiköiden luokse on varmistettava.

Pykälän *3 momentin* mukaan pakatut tavarat on tilapäisen säilytyksen aikana erotettava 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 pakattujen tavaroiden ollessa varsinaisessa kuljetuksessa. Tilapäisen säilytyksen paikassa toimija voisi päättää soveltaa pakatuille tavaroille myös tiukempia toisenlaisia erottelumenetelmiä, joilla saavutetaan vähintään sama turvallisuustaso kuin yhteenkuormaamismääräyksiä noudattamalla. Käytännössä kuitenkin esimerkiksi satama-alueella pakattuja tavaroita ei pureta lastinkuljetusyksiköstä, mutta maakuljetusten terminaaleissa tämä on tavallista, kun pakattuja tavaroita 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 VAK-kappaletavarakuljetuksen vähäisiä määriä eli rajoitettuja määriä, poikkeusmääriä tai niin sanotun vapaarajan 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. Nämä ainemäärät määritetään VAK-lain nojalla annetuissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä.

Pykälään otettaisiin voimassaolevan VAK-lain nojalla säädetty satama-alueen erottelua koskevat vaatimukset. Samoin asetuksen liite 1 otettaisiin nykyisestä VAK-satama-asetuksesta. 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 pitkälti voimassaolevaan VAK-lain nojalla annetussa VAK-satama-asetuksessa säädettyyn vaatimukseen satama-alueelle. Nyt pykälän säännökset koskisivat sataman lisäksi muitakin tilapäisen säilytyksen paikkoja. Pykälässä säädettäisiin muun muassa alkusammutuskalustosta sekä vuotojen torjuntaan ja aineiden keräämiseen liittyvistä vaatimuksista. 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 tarkentaisi VAK-lain vaatimusta pelastussuunnitelman laatimisesta. Pykälän säännöksillä yhdenmukaistettaisiin sisäisen pelastussuunnitelman laatimista koskevat vaatimukset kemikaaliturvallisuuslain nojalla annettujen sisäistä pelastussuunnitelmaa koskevien vaatimusten kanssa. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 33 §:n valtuuden nojalla.

Pykälän *1 ja 2 momentissa* säädettäisiin ne tavoitteet, joita pelastussuunnitelman laatimiselle tavoitellaan, ja että suunnitelmaan mukaan otetaan alueen toimijat sekä huomioidaan alueen pelastustoimen järjestelyt. Säännökset vastaisivat kemikaaliturvallisuuslain nojalla vaarallisten kemikaalien käsittelyn ja varastoinnin valvonnasta annetun asetuksen (685/2015) vaatimuksia.

Ehdotetun *3 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 tulee 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 hätätilanteessa noudatettavia toiminta-, hälytys- ja tiedotussuunnitelmia. Pykälässä esitettyä asianmukaisesti laadittua



sisäistä pelastussuunnitelmaa voitaisiin pitää hyväksyttävänä osana asetuksen vaatimuksen täyttymisen osoittamisessa.

14 §. *Sisäisen pelastussuunnitelman sisältö ja uusiminen.* Pykälä sisäisen pelastussuunnitelman sisällöstä ja uusimisesta tarkentaisi lain vaatimusta pelastussuunnitelman laatimisesta. Säännökset 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. Tarkoitus on, että sisäinen pelastussuunnitelma on sitä kattavampi ja seikkaperäisempi mitä laajempaa toimintaa harjoitetaan.

Pykälän vaatimusten mukaan sisäisessä pelastussuunnitelmassa on oltava arvio onnettomuuksista alueen ulkopuolelle aiheutuvista vaikutuksista ja tiedot alueella säilytettävistä aineista. Voimassa olevan VAK-lain valtuuden nojalla on annettu säännöksiä lastinkuljetusyksikköjen sijainnista ja niiden sisältämistä vaarallisista aineista satama-alueella. Nyt säännös 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 karttakuvin. 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 vastaava suuronnettomuuden riski.

Yksityiskohtaiset onnettomuuskuvaukset sekä arvio kuvattujen suuronnettomuuksien seurausten laajuudesta ja vakavuudesta edistävät myös maankäytön suunnittelua ja pelastuslaissa (379/2011) tarkoitetun 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.



Säännös uusimisesta vastaisi voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyä vaatimusta sisäisen pelastussuunnitelman päivittämisestä. Jotta tilapäisen säilytyksen paikassa toiminta olisi jatkuvasti suunniteltua onnettomuuksien varalta, olisi sisäinen pelastussuunnitelma tarkistettava ja ajanmukaistettava säännöllisesti ja vähintään joka viiden vuosi. Päivityksessä olisi otettava kaikki muutokset yrityksen omassa toiminnassa, alueen kehityksessä, pelastustoimen järjestelyissä huomioon sekä sellaisen tiedon lisääntyminen muutenkin, millä on vaikutusta onnettomuuksien torjumisessa.

15 §. 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 97 §:n valtuuden nojalla.

16 §. 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 henkilöillä



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.

17 §. Erikoiskoulutus. Pykälässä säädettäisiin erikoiskoulutuksen pääsykoulutuksesta sekä koulutuksen kestosta ja sisällöstä. Pykälän 1 *momentin* mukaan koulutukseen pääsy edellyttäisi joko 12 kuukauden käytännön kokemusta ajoneuvojen määräaikaik- ja valvontakatsastuksista taikka kuuden kuukauden käytännön kokemusta ajoneuvojen rekisteröinti- ja muutoskatsastuksista 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 opetettavien tietojen ja taitojen omaksumiseen. Pykälän 2 *momentissa* olisi 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 lähiopetusta, 21 oppituntia.

18 §. Erikoiskoulutuksen koe. Pykälässä säädettäisiin erikoiskoulutuksen kokeeseen pääsystä ja kokeesta. Pykälän 1 *momentissa* mukaan erikoiskoulutuksen kokeeseen pääsyn edellytyksenä olisi, että koulutus on suoritettu. Pykälän 2 *momentin* 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.

19 §. Erikoiskoulutuksen täydennyskoulutus ja koe. Pykälässä säädettäisiin, että VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen liittyvän oikeuden säilyttämiseen liittyvästä täydennyskoulutuksesta ja kokeesta sekä koulutuksen aiheista ja kestosta. Hyväksytysti suoritettu koe on edellytys säilyttääkseen oikeuden VAK-ADR-hyväksyntöjen myöntämiseen ja VAK-ADR-katsastusten suorittamiseen.

Pykälän 1 *momentissa* olisi säännökset siitä mihin mennessä koe tulee olla hyväksytysti suoritettu. Pykälän 2 ja 3 *momentissa* olisi säännökset täydennyskoulutuksesta, sen kestosta ja käsiteltävistä aiheista sekä kokeesta. Täydennyskoulutus käsittäisi vähintään neljä tuntia opetusta sekä kokeen. Opetus voisi olla lähi- ja etäopetusta. Täydennyskoulutuksessa käsiteltäisiin uusia säännöksiä, määräyksiä ja ohjeita, uutta tekniikka ja työmenetelmiä sekä muita VAK-ADR-hyväksyntöihin ja VAK-ADR-katsastuksiin liittyviä



ajankohtaisia aiheita. Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin, että täydennyskoulutuksen kokeeseen pääsyn edellytyksenä olisi, että täydennyskoulutus on suoritettu. 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.

20 §. Täydennyskoulutuksen ja kokeen suorittamisvelvollisuuden lykkääminen. Pykälässä olisi säännökset täydennyskoulutuksen ja kokeen suorittamisvelvollisuuden lykkäämiseen. Pykälän *1 momentin* mukaan 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 säädettynä määräaikana. Pykälän *2 momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi erityisestä syystä lykätä täydennyskoulutuksen ja kokeen suorittamisvelvollisuutta määräajaksi.

21 §. Koulutuksen ja kokeiden järjestäminen sekä kokeiden hyväksyminen. Pykälässä säädettäisiin koulutuksen järjestämisen käytännötoimista. Koulutuspäivän aikana olisi enintään kahdeksan oppituntia ja viranomaisen saisi olla seuraamassa koulutusta. Pykälässä säädettäisiin kokeiden järjestämisen käytännötoimista ja kokeiden hyväksymisestä.

22 §. Kokeista ja koulutuksesta annettavat todistukset. Pykälässä olisi säännökset todistuksiin, jotka liittyvät koulutukseen osallistumiseen ja kokeeseen. Pykälän *1 momentin* mukaan erikoiskoulutuksen ja erikoiskoulutuksen täydennyskoulutuksen kokeen järjestäjän olisi pyydetäessä annettava kokeeseen osallistuneelle todistus hyväksytysti suoritetusta kokeesta. Sähköisistä tietokannoista johtuen erillinen todistus annettaisiin vain sitä erikseen pyydetäessä.

Vastaavasti *2 momentin* mukaan koulutuksen antajan olisi pyydetäessä 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



23 §. Tarkastuslaitosten yhteistyö. Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä tarkastuslaitosten yhteistyötä koskevaa säännöstä kuljetettavista painelaitteista annetun direktiivin edellyttämällä tavalla. Säännös on nykyisin vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettujen pakkausten, säiliöiden ja irtotavarakonttien vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja tähän liittyviä tehtäviä suorittavista tarkastuslaitoksista annetussa valtioneuvoston asetuksen (124/2015) 25 §:ssä. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 101 §:n valtuuden nojalla.

24 §. Tarkastuslaitoksen vuosikertomus. Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä tarkastuslaitosten toiminnan seurantaan koskevaa säännöstä, josta säädetään nykyisin pykälän 23 § perustelussa mainitun valtioneuvoston asetuksessa. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 113 §: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 ja satama-alueen tarkastus

25 §. VAK-tienvarsitarkastuksen tarkastusluettelo ja –kohteet. Säännös vastaisi voimassa olevan VAK-lain nojalla säädettyä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastusten suorittamista koskevaa säännöstä, joka on VAK-tieasetuksessa. Muutoksena säännöksessä viitattaisiin Euroopan parlamentin ja neuvoston antamaan direktiiviin (EU) 2022/1999 yhtenäisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa. Tämä kodifioitu direktiivi on korvannut vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksista annetun neuvoston direktiivin 95/50/EY sellaisena kuin se oli viimeksi muutettuna yhteisestä menettelystä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastuksissa annetun neuvoston direktiivin 95/50/EY muuttamisesta tekniikan kehitykseen annetulla komission direktiivillä 2004/112/EY. Tarkastuksessa valvottaisiin myös, että VAK-tiekuljetuksessa edellytetyt turvatoimet ovat säännösten ja määräysten mukaiset. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 117 §:n valtuuden nojalla.

26 §. Selvitykset VAK-tienvarsitarkastuksista. Säännös vastaisi voimassaolevan VAK-lain nojalla säädettyä vaarallisten aineiden tiekuljetusten tarkastusten raportointia koskevaa säännöstä, joka on VAK-tieasetuksessa. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 117 §:n valtuuden nojalla.

27 §. Satama-alueen turvallisuusselvityksen auditointi. Pykälässä säädettäisiin satama-alueen auditoinnista, joka liittyy hyväksytyyn turvallisuusselvityksen tarkastamiseen. Nykyisin VAK-satama-asetuksen 12 §:ssä viitataan ensimmäiseen turvallisuusselvityksen tarkastukseen. Jatkossa säädettäisiin erikseen auditoinnista ja muista satama-alueen tarkastuksista. Pykälän jakaminen kahteen erilliseen pykälään ei muuttaisi nykykäytäntöä, mutta se selkeyttää nykysääntelyä. Auditointityyppisessä tarkastuksessa varmistetaan, että Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä turvallisuusselvitys vastaa todellista tilannetta sataman toiminnassa. Auditointiin liittyvää määräaikaa lyhennettäisiin. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 114 §:n valtuuden nojalla.



Auditoinnissa tarkastetaan, että hyväksytty turvallisuus selvitys vastaa todellista tilannetta sataman toiminnassa. Auditointi olisi tehtävä mahdollisimman pian, mutta viimeistään vuoden kuluttua turvallisuus selvityksen hyväksymisestä. Voimassa olevan VAK-satama-asetuksen 12 §:n mukaan ensimmäinen tarkastus on tehtävä viimeistään kahden vuoden kuluttua hyväksymisestä. Kahden vuoden määräaika on huomattavan pitkä ja satamassa saattaa sinä aikana tapahtua jo huomattavia muutoksia. Määräajanmuutos lisää turvallisuutta, koska satama-alueen vastaavuus hyväksytyn turvallisuus selvityksen kanssa tarkastettaisiin aikaisemmassa vaiheessa. Jatkossa ei viitattaisi viiden vuoden välein tehtävään tarkastukseen, koska uuden VAK-lain 36 §:n mukaan turvallisuus selvitys on päivitettävä viiden vuoden välein ja päivityksen hyväksymisen jälkeen toiminta tulee jälleen auditoida. Esitetyllä muutoksella ei ole vaikutuksia valvonnan käytännön toimintaan taikka tarkastusten sykliin tai lukumääriin.

28 §. Satama-alueen VAK-tarkastukset. Pykälässä säädettäisiin VAK-lain 114 §:ä tarkemmin, että Liikenne- ja viestintäviraston on suoritettava säännöllisesti satama-alueella vaarallisten aineiden kuljetusten ja tilapäisen säilytyksen tarkastuksia. Näissä tarkastuksissa valvotaan, että kuljetusyksiköt ja niille varatut alueet ovat säännösten ja määräysten mukaiset. Säännös vastaisi voimassa olevan VAK-satama-asetuksessa säädettyä vaatimusta sataman toiminnan tarkastusajankohdista. Pykälä annettaisiin uuden VAK-lain 117 §:n valtuuden nojalla.

Nykyisessä sääntelyssä ei ole selkeästi säädetty satamissa tehtävistä VAK-yksiköiden tai tilapäisen säilytyksen valvonnasta. Kansainvälinen merenkulkujärjestön (IMO, International Maritime Organization) mukaan tällaisia tarkastuksia on tehtävä, kuten on pääsääntöisesti Suomen satamissa tehtykin. Pakattujen vaarallisten aineiden kuljetuksesta ro-ro-aluksissa Itämerellä annetun yhteisymmärryspöytäkirjan yhteydessä on sovittu niin sanotuista Itämeriviikoista. Tällöin VAK-tarkastuksia tehdään samaan aikaan kaikissa Itämeren maiden satamissa ja tarkastuksista raportoidaan vuosittain. VAK-tarkastuksissa huomioitaisiin myös lastinkäsittely-yksiköiden painon varmistamiseen liittyvät tarpeet. Tarkastusvelvoite satama-alueelle selkeytyisi.

7 Luku

Toimenpiteen ja asiakirjan tunnustaminen

Tässä luvussa käsitellään vaarallisen aineen luokituksen, turvallisuusneuvonantajan kokeesta myönnetyn todistuksen, ADR-ajoluvan ja ajoneuvon ADR-hyväksynnän tunnustamista sekä paineastioiden ja säiliöiden vaatimustenmukaisuutta osoittavien asiakirjojen tunnustamista. Niihin liittyvät säännökset ovat nykyisin useissa VAK-asetuksessa.

29 §. Vaarallisen aineen luokituksen tunnustaminen. Lähettäjä, 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 viranomais on saamiinsa koetuloksiin ja muihin tarpeellisiin tietoihin perustuen luokitellut vaarallisen aineen tai vahvistanut sen luokituksen ja nimikkeen.



Pykälän mukaisesti ulkomaisen toimivaltaisen viranomaisen suorittama tai hyväksymä luokitus tunnustettaisiin Suomessa, myös kotimaan kuljetuksena tapahtuvassa kuljetuksessa kansainvälisen kuljetuksen jälkeen, jotta vältyttäisiin 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 129 §:n valtuuden nojalla.

30 §. Turvallisuusneuvonantajan kokeesta myönnetyn todistuksen tunnustaminen. Pykälän säännökset vastaisivat voimassa olevia säännöksiä turvallisuusneuvonantajasta. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 129 §: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 jäsenvaltiossa. 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.

31 §. 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 129 §:n valtuuden nojalla.

32 §. Ajoneuvon ADR-hyväksynnän tunnustaminen. Pykälässä on säännös ajoneuvolle myönnetyn ADR-hyväksyntää koskevan todistuksen vastavuoroisesta tunnustamisesta. Ajoneuvolla saa Suomessa kuljettaa vaarallisia aineita kansainvälisissä ja kotimaan kuljetuksissa, jos sillä on asianmukainen ja voimassa oleva hyväksymistodistus.

Säännös vastaa ADR-sopimuksen määräystä, jonka mukaan yhden ADR-sopimukseen liittyneen valtion toimivaltaisen viranomaisen omassa maassaan rekisteröidylle ajoneuvolle myöntämä ADR-hyväksymistodistus on hyväksyttävä myös muissa sopimukseen liittyneissä maissa sen voimassaoloajan. Säännös annettaisiin uuden VAK-lain 129 §:n valtuuden nojalla.



33 §. Paineastioiden ja säiliöiden vaatimustenmukaisuutta osoittavien asiakirjojen tunnustaminen.

Pykälässä olisivat säännökset ulkomaisten tarkastuslaitosten toimenpiteiden vastavuoroisesta tunnustamisesta. Pykälän säännökset annettaisiin uuden VAK-lain 129 §:n valtuuden nojalla.

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. Suomessa hyväksytty tarkastuslaitos ja kansallinen toimivaltainen viranomainen tunnustavat ulkomaisen tarkastuslaitoksen tai viranomaisen asianmukaisesti myöntämät edellä mainitut todistukset, raportit ja asiakirjat, jos ne täyttävät pykälän vaatimukset.

Pykälän *2 kohta* koskisi niitä paineestioita, jotka eivät ole kuljetettavia painelaitteita ja siten eivät ole pii-merkittyjä. Tällaisia paineestioita saa käyttää kansallisesti 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 paineestioilla ei ole kuljetettavista painelaitteista annetussa direktiivissä tarkoitettua vapaata liikkuvuutta ja tarkastuslaitostehtävien vastavuoroista tunnustamista Euroopan unionissa. Säännös mahdollistaisi näiden paineestioiden tarkastukset ulkomailla. Näille paineestioille 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 ja siten eivät ole pii-merkittyjä, eli joissa kuljetetaan muita vaarallisia aineita kuin kaasuja. Näitä säiliötyyppejä olisivat muun muassa kiinteät säiliöt, irrotettavat säiliöt, monisäiliöajoneuvon tai -vaunun säiliöt ja säiliökontit.

Kansainvälisiin ADR-sopimuksen ADR-määräyksiin ja COTIF-sopimuksen liitteessä C oleviin RID-määräyksiin ollaan kehittämässä määräyksiä, joiden mukaisesti tunnustetaan 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 kansainvälisten rautatiekuljetusten järjestön (OTIF) sihteeristön ja Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (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.

8 Luku

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

34 §. Voimaantulo. Asetuksen olisi tarkoitus tulla voimaan 1.9.2023 samanaikaisesti uuden VAK-lain kanssa. Esitetyn uuden VAK-lain siirtymäsäännöksen 151 § mukaisesti vaarallisten aineiden ilmajetuksesta annettu asetus (210/1997) ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa annettu asetus (666/1998) sekä puolustusministeriön VAK-lain nojalla annetut VAK-asetukset jäisivät voimaan siten kuin niistä on säädetty uuden VAK-lain 151 §:ssä.

35 §. Siirtymäsäännökset. Siirtymäsäännös liittyy asetuksen 2 §:ään. Tyypillisesti eri kuljetusmuodoissa käytettävissä UN-säiliöiden ja UN-MEG-konttien mitoituksessa käytetään laajaa käyttölämpötila-alueita (materiaalin kestävyys eri lämpötiloissa), 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 materiaalin kestävyteen liittyvää -40 °C vaatimusta. Säännöksen tarkoitus on mahdollistaa käytössä olevien vaatimustenmukaisten UN-säiliöiden ja UN-MEG-konttien käyttö edelleen kotimaan tie- ja rautatiekuljetuksessa.