



Statsrådets förordning om transport av farliga ämnen

FÖRSLAGETS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Det föreslås att det utfärdas en ny förordning av statsrådet om transport av farliga ämnen. Förslaget till förordning hänför sig till den totalreform som gäller transport av farliga ämnen och inom vilken det bereddes en ny lag om transport av farliga ämnen (nedan den nya TFÄ-lagen).

De gällande förordningarna om transport av farliga ämnen ändras så att de motsvarar den nya TFÄ-lagen. I den nya förordningen om transport av farliga ämnen tas det in sådana bestämmelser som utfärdas med stöd av den nya TFÄ-lagen och som är mer omfattande och principiellt viktigare än tekniska föreskrifter. De gällande förordningarna om transport av farliga ämnen upphävs i enlighet med den nya lagen om transport av farliga ämnen.

Den föreslagna förordningen avses träda i kraft den 1 september 2023.

Motivering

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Det har utfärdats flera förordningar med stöd av den gällande lagen om transport av farliga ämnen (719/1994). I samband med totalreformen som gäller transport av farliga ämnen behandlades i riksdagen (RSv 287/2022 rd, KoUB 26/2022 rd) regeringens propositioner om transport av farliga ämnen RP 220/2021 rd (den ursprungliga regeringspropositionen) och RP 231/2022 rd (regeringspropositionen som kompletterar den ursprungliga propositionen). Den nya TFÄ-lagen (541/2023) stadfästes vid presidentföredragningen den 23 mars 2023. De gällande förordningarna om transport av farliga ämnen ändras så att de motsvarar den nya TFÄ-lagen.

Bestämmelserna på förordningsnivå ersätts med en ny förordning av statsrådet om transport av farliga ämnen. De gällande förordningarna upphävs den 1 september 2023 när den nya TFÄ-lagen träder i kraft, med undantag för förordningen om lufttransport av farliga ämnen (210/1997) och förordningen om transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg (666/1998) som är i kraft sex månader från lagens ikraftträdande (151 §) samt försvarsministeriets förordningar som utfärdats med stöd av TFÄ-lagen. Med stöd av TFÄ-lagen har försvarsministeriet kunnat utfärda egna TFÄ-förordningar och TFÄ-beslut. I och med övergångsbestämmelsen i 151 § i den nya TFÄ-lagen är de TFÄ-förordningar som försvarsministeriet utfärdat med stöd av den TFÄ-lag som upphävs i kraft i två år från den nya TFÄ-lagens ikraftträdande. Försvarsministeriet har sänt ett utkast till regeringens proposition om transport av farliga ämnen inom Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet (PLM004:00/2021) på remiss.



De föreslagna krav som anges på förordningsnivå hänför sig till både den nationella lagstiftningen och EU-lagstiftningen om transport av farliga ämnen samt till de bestämmelser som finns i internationella avtal om transport av farliga ämnen. Transport av farliga ämnen på väg omfattas av den 1957 ingångna överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road, FördrS 23/1979, nedan *ADR-överenskommelsen*) och dess bilagor, som innehåller detaljerade ADR-bestämmelser. I bihang C till konventionen om internationell järnvägstrafik (Convention concerning International Carriage by Rail, nedan *COTIF-konventionen*, FördrS 52/2006) finns det bestämmelser om internationella transporter av farliga ämnen på järnväg (nedan *RID-bestämmelserna*).

1.2 Beredning

Förslaget till förordning bereddes som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Det första utkastet blev klart i samband med projektet med den nya TFÄ-lagen (RP 220/2021 rd). Under arbetet med att uppdatera utkastet till förordning har Transport- och kommunikationsverket och Säkerhets- och kemikalieverket hörts.

Med stöd av den nya TFÄ-lagen ska det utfärdas endast en förordning som gäller alla transportformer och i vilken det samlas bestämmelser på förordningsnivå. I förordningen ska det med stöd av den nya TFÄ-lagen tas in bestämmelser som är mer omfattande och principiellt viktigare än tekniska föreskrifter. Den föreslagna förordningen innehåller färre bestämmelser än de gällande förordningarna sammanlagt. De gällande bestämmelserna överfördes till den nya TFÄ-lagen på det sätt som förutsätts i grundlagen. Dessutom utökades och reviderades bestämmelserna om Transport- och kommunikationsverkets normgivningsbemyndigande. På så sätt minskade behovet av att utfärda många förordningar. Syftet med en enda förordning är också en tydligare TFÄ-författningshelhet.

Det första utkastet till förordning var på remiss i samband med det ursprungliga utkastet till regeringsproposition (RP 220/2021 rd) under perioden den 2 juni–2 augusti 2021 på webbplatsen utlåtande.fi. Utlåtandena om den nya TFÄ-lagen och om utkastet till förordning finns i Statsrådets projektportal (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM065:00/2018>). Det nu uppdaterade utkastet till förordning baserar sig i stor utsträckning på utkastet till förordning i den ursprungliga regeringspropositionen.

2 Föreslagna ändringar

2.1 Allmänt

Förordningen ska innehålla bestämmelser om förpackningar, tryckbehållare, tankar och containrar som används för transport av farliga ämnen samt om besiktningsorganens samarbete och årliga rapporter. Dessa bestämmelser är nationell lagstiftning som kompletterar den internationella lagstiftningen och som omfattar alla transportformer. Enhetliga bestämmelser om det nationella handlingsutrymmet behöver finnas i samma förordning som innehåller bland annat de nationella hållfasthetskraven vid låga temperaturer för



produkter som används för transport. Bakgrunden till vissa bestämmelser är EU-regleringen om transport av farliga ämnen.

Bestämmelserna om tillfällig förvaring ska innehålla de krav som gäller tillfällig förvaring när det handlar om placeringen av farliga ämnen och lasttransportenheter, beredskapen för olyckor, den interna räddningsplanen samt säkerhetsutredningen för hamnområden. Bestämmelserna om tillfällig förvaring är i sin helhet nationella bestämmelser, med undantag för bestämmelserna om den interna räddningsplanen för spårtrafik. En del av dessa bestämmelser är nya bestämmelser genom vilka de krav som gäller tillfällig förvaring och som anges i den nya TFÄ-lagen kompletteras och säkerheten vid tillfällig förvaring säkerställs.

I förordningen föreslås det också bestämmelser om specialutbildning för personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon. Bestämmelserna motsvarar till sitt innehåll bestämmelserna i den gällande statsrådsförordningen om specialutbildning för personer som beviljar TFÄ-godkännanden och utför TFÄ-besiktningar av fordon (444/2014). Genom den nya förordningen utfärdas de bestämmelser om fortbildning som avses i TFÄ-lagen och som motsvarar de bestämmelser om annan fortbildning som utfärdats med stöd av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013). Gällande praxis ändras inte.

Bestämmelser om TFÄ-vägkontroller föreslås i förordningen. I förordningen föreslås det dessutom bestämmelser om de TFÄ-vägkontroller som utförs av polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet, och bestämmelserna baserar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/1999 om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods. Den gällande tillsynspraxisen ändras inte. I förordningen föreslås det bestämmelser om auditering av säkerhetsutredning för hamnområden och om TFÄ-kontroller.

Det har i förordningen även samlats sådana bestämmelser om erkännande av myndigheters åtgärder och handlingar som motsvarar de gällande bestämmelserna om olika transportformer. I enlighet med bestämmelserna erkänner den nationella behöriga myndigheten eller ett i Finland godkänt besiktningsorgan de handlingar och åtgärder som har beviljats i en annan stat än Finland.

2.2 De viktigaste ändringarna jämfört med det föregående utkastet till förordning

Det förslag till förordning som nu sänds på remiss har uppdaterats med ganska små ändringar och baserar sig på det utkast till förordning som finns i den ursprungliga regeringspropositionen (RP 220/2021 rd). I fråga om 2 kap. ändras 2 § 1 mom. 3 punkten så att en tryckbehållare på högst en liter som hör till transportabla tryckbärande anordningar inte behöver uppfylla det nationella kravet på -40 °C för materialets hållfasthet vid låga temperaturer. Det ursprungliga 4 § 1 mom. i utkastet till förordning ändras så att det i 1 mom. finns två punkter. Enligt 1 mom. 1 punkten får en tryckbehållare som har fyllts utomlands och godkänts i något annat land än Finland enligt ADR-överenskommelsens bestämmelser eller RID-bestämmelserna, efter det att en transport som överensstämmer med ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna har avslutats i Finland transporteras för att tömmas och transporteras tom för att returneras till utlandet utan att uppfylla de krav som gäller i Finland och som gäller materialets hållfasthet vid låga temperaturer. I fortsättningen ska det inte krävas någon försäkring av nuvarande slag som har gällt



materialets hållfasthet vid låga temperaturer. På motsvarande sätt får enligt den nya 2 punkten en tryckbehållare på vilken de krav på konstruktionen som anges i de bestämmelser om väg- och järnvägstransport som utfärdats med stöd av TFÄ-lagen inte tillämpas transporteras i enlighet med villkoren i bestämmelserna i fråga utan att uppfylla de krav som gäller i Finland och som gäller materialets hållfasthet vid låga temperaturer. Punkt 2 hänför sig till ADR- och RID-ändringarna 2023 och konkret till import och returnering av påfyllningsbara tryckbehållare som godkänts i Förenta staterna. Det har till utkastet fogats en ny sjätte paragraf som gäller de tekniska uppgifter om tankar och tryckbehållare som ska anmälas till Säkerhets- och kemikalieverket och det sätt på vilket uppgifterna ska lämnas samt radering av uppgifterna.

I 3 kap. hänvisas det i 2 mom. 2 punkten i 14 §, som gäller innehåll i och översyn av intern räddningsplan, till en olycka i stället för till en storolycka. Paragrafer har slagits samman i 4 kap., men inga innehållsmässiga ändringar har gjorts. I den paragraf om kontrollista och kontrollobjekt vid TFÄ-vägkontroller som finns i 6 kap. har hänvisningen till direktivet om kontroller av vägtransporter av farligt gods uppdaterats. Dessutom förtydligas bestämmelserna om inspektion av hamn-område. I fortsättningen ska det finnas en egen paragraf om auditering av säkerhetsutredning för hamnområde som gäller inspektion av verksamhet enligt en godkänd säkerhetsutredning och en egen paragraf om andra TFÄ-kontroller på hamnområde. Den tidsfrist som fastställts för auditering förkortas så att överensstämmelsen med den godkända säkerhetsutredningen ska vara så aktuell som möjligt. Vissa preciseringar har gjorts i 29 och 30–33 § i 7 kap. Det har dessutom gjorts vissa andra ändringar av teknisk natur.

3 Målsättning

Bestämmelserna på förordningsnivå ändras så att de motsvarar den nya TFÄ-lagen. Bestämmelserna kompletterar den nya TFÄ-lagen samt främjar säkerheten vid transport av farliga ämnen och förtydligar gällande praxis och reglering. Bestämmelserna uppfyller de krav som ställs i grundlagen.

4 Förslagen och deras konsekvenser

Bestämmelserna i förordningen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak bestämmelserna i de gällande förordningarna. Med stöd av bemyndigandena enligt den nya TFÄ-lagen ska bestämmelser om de tekniska kraven i fortsättningen utfärdas genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

I förordningen föreskrivs det om förutsättningarna för besiktning av tryckbehållare som inte har genomgått förnyad bedömning, det vill säga ändrats till transportabla tryckbärande anordningar och pi-märkts, i utländska besiktningsorgan. Enligt de gällande bestämmelserna är det inte möjligt att låta utföra kontroller utomlands. Paragrafen gör det möjligt för ägaren och innehavaren av en tryckbehållare att välja önskat besiktningsorgan på samma sätt som ägaren och innehavaren av en transportabel tryckbärande anordning.

Förordningen innehåller också en ändring enligt vilken en tryckbehållare på högst en liter som hör till transportabla tryckbärande anordningar inte behöver uppfylla det nationella kravet på -40 °C för materialets hållfasthet. Det har ansetts att denna typ av tryckbärande anordningar inte är känsliga för sprödbrott och att kravet därför inte behövs. Det är svårt att uppfylla det gällande kravet med denna typ av tryckbärande anordningar. Ändringen motsvarar gängse praxis. Ändringen bedöms underlätta för de aktörer som släpper



ut denna typ av tryckbärande anordningar på marknaden i Finland. Dessutom förtydligas marknadskontrollen av dessa tryckbehållare. Det föreslås även att tryckbehållare och tankar som hör till transportabla tryckbärande anordningar efter besiktningsorganets identifikationsnummer ska vara märkta med "-40 °C" som visar materialets hållfasthet, om inte den hållfasthet som krävs framgår av en annan märkning på tanken i fråga, eller av en annan märkning som är godkänd av Säkerhets- och kemikalieverket.

I förordningen definieras mer detaljerat än i den nya TFÄ-lagen de typer av tankar och tryckbehållare som enligt TFÄ-lagen ska anmälas till Säkerhets- och kemikalieverket samt fastställs på vilket sätt uppgifter ska lämnas och när uppgifter ska raderas. Detta är nya bestämmelser. De krav som gäller märke som anger transportabla tryckbärande anordningar samt bestämmelserna om förfarandet för förnyad bedömning av tryckbehållares och tryckbärande tankars överensstämmelse med kraven baserar sig på gällande förordningsbestämmelser.

Bestämmelserna om tillfällig förvaring revideras så att de motsvarar bestämmelserna i den nya TFÄ-lagen. Tillfällig förvaring och de därmed anslutna nationella ändringarna och deras konsekvenser har behandlats utförligt i den ursprungliga regeringspropositionen (RP 220/2021 rd). Flera av de bestämmelser om tillfällig förvaring som finns i den nya TFÄ-lagen reviderades och utvidgades så att de gäller inte bara hamnar utan också andra platser för tillfällig förvaring. Förordningens paragrafer om tillfällig förvaring ska i större utsträckning på motsvarande sätt gälla verksamheten i anslutning till tillfällig förvaring. Paragraferna om upprättande av och innehållet i den interna räddningsplanen för tillfällig förvaring revideras. I motiveringen till den ursprungliga propositionen (RP 220/2021 rd) konstateras det att bestämmelserna om tillfällig förvaring i viss mån har ekonomiska konsekvenser som riktar sig mot företagen, till exempel för upprättande eller uppdatering av en intern räddningsplan, om aktören inte från tidigare har en räddningsplan eller om det nuvarande verksamhetssättet eller den nuvarande räddningsplanen inte uppfyller minimikraven. Kostnaderna beror på objektet samt dess nuvarande situation och verksamhetens omfattning. I 151 § i den nya TFÄ-lagen föreskrivs det i fråga om den interna räddningsplanen om en övergångsperiod på 18 månader för anpassning av verksamheten till de nya kraven. Tillsammans med bestämmelserna i den nya TFÄ-lagen kan konsekvenserna anses ha positiva konsekvenser till exempel i fråga om beredskapen för risksituationer, minimeringen av följderna samt verksamheten vid olyckor.

Paragrafen om inspektion av hamnområde delas upp i två paragrafer, av vilka den ena gäller kontroll av en godkänd säkerhetsutrednings överensstämmelse, det vill säga auditering, och den andra övriga TFÄ-inspektioner av hamnområde. Nuläget (antalet inspektioner och hur ofta de görs samt den praktiska verksamheten) ändras inte annat än i fråga om tidsfristen för auditeringen, som förkortas från två år till ett år. Ändringarna innebär ett förtydligande och motsvarar bättre nuläget i fråga om gängse praxis.

De kompletterande krav som ställs med stöd av den nya TFÄ-lagen anses ha en positiv inverkan på myndighetsverksamheten.



5 Remissvar

Det uppdaterade förslaget till förordning var på remiss under perioden den 16 maj–13 juni 2023. Utkastet till förordning sändes på remiss till följande aktörer: jord- och skogsbruksministeriet, justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, vissa myndigheter (såsom polisstyrelsen, Skyddspolisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet, Säkerhets- och kemikalieverket, Strålsäkerhetscentralen, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Närings-, trafik- och miljöcentralerna och Regionförvaltningsverken), vissa intressentorganisationer och förbund (såsom Kemiindustrin Kl rf, Linja-autoliitto ry, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Finlands Flygförbund ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands Kommunförbund rf, Finlands Skeppsmäklare rf, Rederierna i Finland rf, Finlands Hamnförbund rf, Satamaoperaattorit ry, Teknologindustri rf, Finsk Handel rf, Tekniska Handelsförbundet rf, Teknologindustri rf, Trafikförsäkringscentralen, Finlands miljöcentral, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Finanssiala ry, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf och Finlands näringsliv rf), ADR-körtillståndsutbildare, besiktningsorgan och besiktningsaktörer samt vissa andra aktörer som har samband med bland annat luftfart, väg- och spårtrafik, fartygstransport och räddningsverksamhet.

Utlåtande lämnades av XXXX.

6 Specialmotivering

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §. Definitioner. Definitionerna i paragrafen motsvarar definitionerna i de förordningar som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Definitionen av storolycka är dock ny. I övrigt används i förordningen begrepp enligt definitionerna i den nya TFÄ-lagen.

I 3 punkten föreslås en ny definition av storolycka. Definitionen motsvarar i stor utsträckning den definition av storolycka som finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/18/EU om åtgärder för att förebygga och begränsa faran för allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår och om ändring och senare upphävande av rådets direktiv 96/82/EG samt den definition som finns i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005, nedan *kemikaliesäkerhetslagen*). Nämnade direktiv och lag tillämpas inte på transport av farliga ämnen.

I denna förordning föreskrivs det om den interna räddningsplan som krävs för platser för tillfällig förvaring och som i stor utsträckning motsvarar den interna räddningsplan som föreskrivs i och med stöd av kemikaliesäkerhetslagen. I förordningen föreskrivs det om omfattningen och allvaret av följderna av de storolyckor som beskrivs i de olycksbeskrivningar och bedömningar som förutsätts i räddningsplanen för sådana platser där det kan anses att det finns risk för en storolycka. I anslutning till detta är det skäl att definiera vad som avses med storolycka.



2 kap.

Förpackningar, tankar och containrar

2 §. Allmänna hållfasthetskrav på materialet för förpackningar, småcontainrar och tankar vid låga temperaturer i samband med transport på väg och järnväg inom landet. Kravet som gäller materialets hållfasthet vid -40 °C för förpackningar, småcontainrar och tankar motsvarar i stor utsträckning kraven i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats och meddelas med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Med småcontainer avses en sådan container som avses i Transport- och kommunikationsverkets gällande föreskrifter om transport av farliga ämnen på väg och järnväg och som har en inre volym på högst 3 kubikmeter. Bestämmelserna i paragrafen utfärdas med stöd av bemyndigandet i 23 § i den nya TFÄ-lagen.

I 1 mom. föreslås det allmänna hållfasthetskrav vid låga temperaturer för material som är avsett för de tryckbehållare, tankar, plastförpackningar och med dem jämförbara småcontainrar av plast som används vid väg- och järnvägstransport inom landet samt den utrustning som används i dem. Således föreskrivs det om materialets allmänna drifttemperatur och märkningen av den i enlighet med de gällande kraven, såsom det tillåts i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (nedan *TFÄ-direktivet*) och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/35/EU om transportabla tryckbärande anordningar och om upphävande av rådets direktiv 76/767/EEG, 84/525/EEG, 84/526/EEG, 84/527/EEG och 1999/36/EG (nedan *direktivet om transportabla tryckbärande anordningar*). Enligt direktiven får i en medlemsstat den allmänna drifttemperaturen fastställas till den som används vid inrikes väg- och järnvägstransport till dess att bestämmelser om lämpliga referenstemperaturer för bestämda klimatzoner införs i direktiven. EU-bestämmelserna om fartygs- och lufttransporter innehåller inga motsvarande bestämmelser. Ämnesspecifika, ämnesgruppspecifika och i övrigt tekniska detaljerade krav på drifttemperaturen vid dimensionering och testning ska med stöd av den nya TFÄ-lagen anges i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som grundar sig på bestämmelserna i internationella avtal.

Kommunikationsministeriet har publicerat utredningen 2021:3 Brott på material från tryckkärl, tankar och deras tillbehör vid låga temperaturer (<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162979>). I utredningen granskades det krav på materialets hållfasthet vid låga temperaturer som gäller i Finland. Slutsatsen är att hållfasthetskravet på -40 °C fortfarande behövs när det gäller vissa tryckbehållare och tankar. Av denna anledning kommer de gällande temperaturbaserade kraven att tas in i förordningen.

De gällande bestämmelserna ändras så att en tryckbehållare på högst en liter som hör till transportabla tryckbärande anordningar och dess utrustning i fortsättningen inte behöver uppfylla det nationella materialhållfasthetskravet på -40 °C och så att tryckbehållaren således inte behöver förses med märkningen " -40 °C " som anger materialets hållfasthet och om vilken det också föreskrivs i 2 §. Då omfattas till exempel små svetsgasflaskor, koldioxidflaskor för många slags hem- och fritidsutrustning, gasburkar och gaspatroner för utflykter och utfärder samt andra små gasflaskor inte av det gällande kravet. I slutsatserna i den ovannämnda utredningen konstateras att det inte behövs något nationellt krav på -40 °C för de små svetsgasflaskor och koldioxidflaskor i aluminium i storleksklassen cirka en liter och små gasburkar och gaspatroner för utflykter och utfärder som har en mycket liten ämnestjocklek. Enligt utredningen är dessa



material antingen inte känsliga för sprödbrott och/eller så är deras ämnestjocklek så liten att sprödbrott är osannolika. I utredningen nämns som kritisk ämnestjocklek 3 millimeter. Enligt utredningen är det däremot fortfarande motiverat att kräva att tryckbehållare som har en större ämnestjocklek ska hålla -40 °C.

Detta slags tryckbehållare på högst en liter tillverkas inte i Finland och de fylls ofta utomlands. Dessutom används dessa tryckbärande anordningar ofta inomhus. Dessa tryckbehållare utgör vad gäller ämnesmängden en marginell produktgrupp vid transport av gaser, men kvantitativt sett finns det på marknaden många olika tryckbärande anordningar som hör till denna produktgrupp. Märkning av produkter av denna typ med tanke på den finska marknaden är problematisk, eftersom det inte finns några faktiska säkerhetsgrunder för kravet. I framtiden ska vid behov i takt med att vetenskapen och tekniken utvecklas också andra krav ses över på nytt.

Enligt 2 och 3 mom. krävs det att de plastförpackningar som avses i 1 mom. samt tryckbehållare och tankar som hör till transportabla tryckbärande anordningar är försedda med märkningen "-40 °C" som visar att materialet håller i -40 °C. Bestämmelsen baserar sig i stor utsträckning på gällande nationell lagstiftning, som i sin tur baserar sig på märkningskravet i bilaga II till direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Enligt den bilagan ska identifikationsnumret i de transportabla tryckbärande anordningarnas pi-märkning, och i pi-märkningen av demonterbara delar som har en direkt säkerhetsfunktion, följas av "-40 °C" eller någon annan relevant märkning som godkänts av den behöriga myndigheten. Märkningen hänför sig till en medlemsstats möjlighet att på sitt territorium fastställa mindre stränga krav på materialhållfasthet vid låga temperaturer.

Syftet med märkningen är i detta fall att visa att tryckbehållare och tankar som rymmer mer än en liter och hör till transportabla tryckbärande anordningarna håller en temperatur på -40 °C. En tanks hållfasthet vid temperaturen -40 °C kan dock konstateras också utifrån det planerade temperaturområde som anges på tankens märkplåt eller utifrån en annan märkning på tanken. Enligt ADR- och RID-bestämmelserna ska en tanks planerade temperatur anges på tankens märkplåt när temperaturen är över +50 °C eller under -20 °C. Det föreslås att kravet på hållfasthet vid -40 °C i fortsättningen också kan framgå av en annan märkning på tanken i fråga.

Enligt den nya TFÄ-lagen är Säkerhets- och kemikalieverket behörig myndighet i ärenden som gäller märkning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för transport av andra farliga ämnen än radioaktiva ämnen. Verket kan enligt paragrafens 3 mom. godkänna att också någon annan märkning används.

3 §. Ibrukttagande av utländska tankar. Paragrafens krav på ibrukttagandet av en utländsk tank i Finland motsvarar det krav som föreskrivs med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 23 och 24 § i den nya TFÄ-lagen.

Enligt 1 och 2 mom. ska det TFÄ-besiktningorgan som är behörigt att besiktiga tankar kontrollera att en utländsk tank som ska tas i bruk i Finland överensstämmer med de bestämmelser och föreskrifter som gäller i Finland. Om en tank dock har ett utomlands beviljat intyg med utredning över överensstämmelse



med kraven, behövs ingen ny besiktning, utan tanken kan godkännas på basis av handlingarna. En tank som är avsedd för transport av radioaktiva ämnen godkänns för bruk av Strålsäkerhetscentralen.

Paragrafens 3 *mom.* gäller tankar som hör till transportabla tryckbärande anordningar. Syftet med momentet är att förtydliga de krav som gäller ibruktagande av en importerad tank som har tillverkats i utlandet och hör till transportabla tryckbärande anordningar. För dessa tankar gäller fri rörlighet inom EU och de omfattas därför inte av vad som föreskrivs i 1 *mom.* Också en sådan tank ska dock uppfylla de krav som enligt EU-lagstiftningen får tillämpas nationellt på ett sätt som avviker från kraven i TFÄ-direktivet. Således ska besiktningsorganet också utföra en besiktning av dessa utländska tankar som hör till transportabla tryckbärande anordningar och som tas i bruk i Finland och det ska i denna besiktning konstateras att kraven i 2 § uppfylls.

4 §. Användning vid inrikes transporter av förpackningar, tryckbehållare, tankar och containrar som avses i bestämmelserna om internationella transporter. Paragrafens bestämmelser om användning av förpackningar, tryckbehållare, tankar och containrar som avses i bestämmelserna om internationella transporter vid olika transportformer motsvarar i huvudsak de bestämmelser som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelserna i paragrafen utfärdas med stöd av bemyndigandet i 23 och 24 § i den nya TFÄ-lagen.

Paragrafens 1 *mom.* gäller förpackningar, tankar och containrar som avses i ADR-bestämmelserna, RID-bestämmelserna och TFÄ-direktivet och som på tillbörligt sätt har godkänts av den utländska behöriga myndighet eller en av denna myndighet bemyndigad inrättning som avses i den internationella förpliktelsen i fråga. Bestämmelserna om utländska tryckbehållare i 1 *mom.* 1 punkten motsvarar de bestämmelser som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelser om detta finns i 19 § i statsrådets förordning om transport av farliga ämnen på väg (194/2002, nedan *TFÄ-vägförordningen*) och på motsvarande sätt i 20 § i statsrådets förordning om transport av farliga ämnen på järnväg (195/2002, nedan *TFÄ-järnvägsförordningen*).

Det är uppenbart att förpackningar, tryckbehållare, tankar och containrar ska uppfylla de krav som gäller i Finland. Dessa krav överensstämmer med ADR-överenskommelsens bestämmelser, RID-bestämmelserna och kraven i TFÄ-direktivet som det hänvisas till i paragrafen. Enligt paragrafen ska förpackningar, småcontainrar och tankar dessutom vid inrikes transport uppfylla de nationella krav som TFÄ-direktivet tillåter. Bestämmelser om sådana krav på materialets hållfasthet vid -40 °C finns i 2 § och om ibruktagande av tankar i 3 §. Om dessa nationella krav uppfylls, får förpackningar, tryckbehållare, tankar och containrar användas vid inrikes väg- och järnvägstransporter.

Enligt 1 *mom.* 1 *punkten* får dock en tryckbehållare som har fyllts utomlands och godkänts i något annat land än Finland enligt ADR-överenskommelsens bestämmelser eller RID-bestämmelserna, efter det att en transport som överensstämmer med ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna har avslutats i Finland transporteras för att tömmas och transporteras för att returneras till utlandet utan att uppfylla de krav som gäller i Finland och som gäller materialets hållfasthet vid låga temperaturer. I fortsättningen förutsätts det inte att avsändaren i fraktsedeln eller motsvarande följesedel försäkrar att tryckbehållaren och



dess utrustning håller för en temperatur på upp till -40 °C. Enligt ADR- och RID-bestämmelserna är den lägsta omgivningstemperatur som ska beaktas -20 °C.

Dessutom har det till *1 mom.* fogats en ny *2 punkt*. En tryckbehållare på vilken de krav på konstruktionen som anges i de bestämmelser om väg- och järnvägstransport som utfärdats med stöd av TFÄ-lagen inte tillämpas får enligt den nya punkten i enlighet med villkoren i bestämmelserna i fråga transporteras utan att uppfylla de krav som gäller i Finland och som gäller materialets hållfasthet vid låga temperaturer. Den nya punkten lämpar sig till exempel för fall enligt avsnitt 1.1.4.7. i ADR- och RID-bestämmelserna för 2023. Sådana specialfall är till exempel transport från länder utanför Europa av specialgaser som behövs inom industrin och gaser som behövs för instrument, för vilkas transport till Europa det används gasflaskor som är godkända i Förenta staterna (så kallade DOT-gasflaskor) och som inte har godkänts i Europa och således inte är transportabla tryckbärande anordningar. Gas får importeras till Finland i en sådan tryckbehållare och tryckbehållaren returneras tom i enlighet med ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna. De detaljerade kraven i ADR- och RID-bestämmelserna kommer att ingå i Transport- och kommunikationsverkets väg- och järnvägsföreskrifter som meddelas med stöd av den nya TFÄ-lagen.

Dessutom lämpar sig den ändring som föreslås i 2 punkten också med stöd av TFÄ-lagen för vissa undantag som gäller konstruktionen och som anges i kapitel 3.3 i Transport- och kommunikationsverkets TFÄ-väg- och järnvägsföreskrifter.

Paragrafens *2 och 3 mom.* gäller förpackningar, tankar och containrar som avses i IMDG-koden och ICAO-TI och som på tillbörligt sätt har godkänts av den utländska behöriga myndighet eller en av denna myndighet bemyndigad inrättning som avses i den internationella förpliktelsen i fråga. Det finns inga sådana EU-bestämmelser om inrikes transport av dessa förpackningar, tankar och containrar som avviker från IMDG-koden och ICAO-TI. Till inrikes fartygs- och lufttransport hör dock nästan alltid också landtransport, och i praktiken omfattas därför förpackningar, tankar och containrar i en sådan transportkedja av de krav som gäller inrikes väg- och järnvägstransport och som anges i paragrafens *1 mom.*

5 §. *Typer av tankar och tryckbehållare som ska anmälas till Säkerhets- och kemikalieverket och tekniska data.* I enlighet med 28 § i den nya TFÄ-lagen ska i Finland registrerade ägare eller innehavare till Säkerhets- och kemikalieverket anmäla tankar och tryckbehållare med en volym som överstiger 450 liter och som tas i bruk i Finland för transport av farliga ämnen. I regel får Säkerhets- och kemikalieverket dessa uppgifter av besiktningsorganet. Enligt den nya TFÄ-lagen ska utöver uppgifter om tillverkare, ägare och innehavare också tekniska data om tankar och tryckbehållare lämnas. I förordningen finns det närmare bestämmelser om typer av tankar och tryckbehållare och om de tekniska data som ska lämnas. I paragrafen föreskrivs det också närmare om på vilket sätt uppgifterna ska anmälas samt om när uppgifterna och handlingarna ska raderas, det vill säga om hur länge de får användas. Bestämmelserna är nationell reglering. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 28 § i den nya TFÄ-lagen.

I paragrafens *1 mom.* föreskrivs det om de typer av tankar och tryckbehållare som ska anmälas. De typer av tankar och tryckbehållare som nämns i förordningen baserar sig på de typer av tankar och tryckbehållare som nämns i de internationella bestämmelserna om transport av farliga ämnen. I förordningen nämns fasta tankar, avmonterbara tankar, element i batterifordon eller batterivagnar, tankcontainrar, MEG-containrar,



UN-tankar och UN-MEG-containerar. Till tryckbehållare hör storflaskor, tryckfat, slutna kryokärl, metallhydridbehållare, gasflaskpaket och motsvarande bärgningstryckkärl. I takt med att vetenskapen och tekniken utvecklas kan det i de internationella bestämmelserna tas in fler typer av tankar och tryckbehållare, varvid bestämmelserna i förordningen ska uppdateras.

Det föreskrivs i *2 mom. 1 och 2 punkten* om de tekniska uppgifter som ska anmälas. Enligt *1 punkten* i momentet ska uppgifter anmälas om tankars eller tryckbehållares konstruktion, tillverkning, godkännande, ibruktagande och överensstämmelse med kraven. Uppgifterna i *2 punkten* hänför sig till uppgifter om besiktning av tankar eller tryckbehållare. De besiktningar som avses i punkten är ibruktagningsbesiktning, periodisk besiktning och testning, mellanliggande kontroll eller extra besiktning. Dessa typer av besiktningar grundar sig på ADR- och RID-bestämmelserna. Antalet typer av besiktningar ökar om de internationella bestämmelserna ändras till denna del. Detaljerade tekniska krav som gäller konstruktion, tillverkning, godkännande och ibruktagande samt handlingar som visar att tankar och tryckbehållare stämmer överens med kraven samt besiktningar finns i de föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket meddelar med stöd av den nya TFÄ-lagen.

I *3 mom.* föreslås det bestämmelser om hur uppgifterna ska lämnas till Säkerhets- och kemikalieverket. Besiktningsorganen lämnar till största delen uppgifter till Säkerhets- och kemikalieverket via ett elektroniskt gränssnitt. Avsikten är att det i ett senare skede ska vara möjligt att lämna uppgifter också via en elektronisk tjänst på webbplatsen Suomi.fi. Detta är avsett för ägare och innehavare. Arbetet med att utveckla den elektroniska tjänsten medför inga kostnader. I princip lämnas uppgifterna elektroniskt antingen via ett elektroniskt gränssnitt (besiktningsorgan) eller via en elektronisk tjänst (ägare eller innehavare). Dessutom kan det uppkomma situationer där det av en eller annan orsak inte är möjligt att använda de sätt som nämns ovan. I sådana fall ska Säkerhets- och kemikalieverket fastställa hur uppgifterna ska lämnas.

Bestämmelser om radering av uppgifter, det vill säga om hur länge uppgifterna får bevaras, finns i *4 mom.* Säkerhets- och kemikalieverket får bevara uppgifterna så länge det är nödvändigt med tanke på den tillsyn för vilken uppgifterna har samlats in och för vilken uppgifterna behandlas. Såsom det konstateras i den ursprungliga regeringspropositionen (RP 220/2021 rd) är avsikten att säkerställa att Säkerhets- och kemikalieverket har en helhetsbild och aktuella uppgifter om beståndet av tankar eller tryckbehållare av en viss storleksklass i Finland. Uppgifterna möjliggör övervakning av livscykeln för beståndet av tankar och tryckbehållare samt förhands- och efterhandsövervakning. På allmän nivå kan tekniska uppgifter utnyttjas också när de internationella bestämmelserna revideras.

6 §. Märke som anger transportabel tryckbärande anordning. Paragrafen innehåller bestämmelser om märkning som anger transportabla tryckbärande anordningar. Bestämmelserna motsvarar det krav som föreskrivs med stöd av den gällande TFÄ-lagen och som finns i statsrådets förordning om påvisande av att förpackningar, tankar och bulkcontainerar avsedda för transport av farliga ämnen stämmer överens med kraven samt om besiktningsorgan som utför uppgifter i anslutning till detta (124/2015). Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 24 § i den nya TFÄ-lagen.

Enligt kraven i paragrafen ska pi-märket för transportabla tryckbärande anordningar fästas endast på sådana anordningar som uppfyller kraven i momentet. I praktiken bestäms de tekniska säkerhetskraven för



transportabla tryckbärande anordningar med stöd av TFÄ-lagen när det gäller de bestämmelser om väg- eller järnvägstransporter som används för bedömningen av överensstämmelse med kraven i samband med tillverkningen. Om det är fråga om gamla anordningar som släpptes ut på marknaden före den 1 juli 2001 ska de genomgå en förnyad bedömning för att pi-märket ska kunna fästas på dem. Det föreskrivs dock inte om att förnyad bedömning är obligatorisk, utan gamla produkter som uppfyller de tekniska kraven kan fortfarande användas för transport, men för dem gäller inte fri rörlighet för och användning av transportabla tryckbärande anordningar inom Europeiska unionen. Som användning betraktas enligt direktivet om transportabla tryckbärande anordningar också fyllning, tömning och återfyllning av transportabla tryckbärande anordningar.

Detta innebär att om en tryckbehållare till sina tekniska egenskaper motsvarar sådana tekniska krav som anges i IMDG-koden eller ICAO-TI och som inte överensstämmer med TFÄ-direktivet och således inte heller med de bestämmelser om väg- och järnvägstransport som utfärdats med stöd av TFÄ-lagen, får pi-märke inte fästas på tryckbehållaren. En tryckbehållare utan pi-märke får dock användas vid internationell fartygs- och lufttransport till exempel vid transport till Finland i enlighet med IMDG-koden eller ICAO-TI-bestämmelserna, men den får inte efter transporten utan pi-märke bli kvar på Europeiska unionens marknad.

7 §. Förfarande för förnyad bedömning av överensstämmelse för tryckbehållare och tryckbärande tankar. I paragrafen föreslås det bestämmelser om ett förfarande för förnyad bedömning genom vilket det visas att en tryckbehållare och tryckbärande tank uppfyller de krav som gäller transportabla tryckbärande anordningar. Bestämmelserna motsvarar de krav som föreskrivits med stöd av den gällande TFÄ-lagen och som finns i den statsrådsförordning som nämns i motiveringen till 6 §. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 24 § i den nya TFÄ-lagen.

Om det under den tid lagstiftningen om transportabla tryckbärande anordningar varit i kraft inte har gjorts någon bedömning av överensstämmelse med kraven för en tryckbehållare eller en tryckbärande tank, kan dessa produkter genom förfarandet för förnyad bedömning av överensstämmelse bli transportabla tryckbärande anordningar som pi-märks och åtnjuter fri rörlighet inom EU.

8 §. Åtgärder i samband med förfarandet för förnyad bedömning av överensstämmelse för tryckbehållare och tryckbärande tankar. I paragrafen föreslås det bestämmelser om åtgärder i samband med förfarandet för förnyad bedömning genom vilka det visas att en tryckbehållare och tryckbärande tank uppfyller de krav som gäller transportabla tryckbärande anordningar. Bestämmelserna motsvarar de krav som föreskrivits med stöd av den gällande TFÄ-lagen och som finns i den statsrådsförordning som nämns i motiveringen till 6 §. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 24 § i den nya TFÄ-lagen.

Enligt paragrafen ska förfarandet för förnyad bedömning omfatta en bedömning av om de säkerhetskrav som anges i bestämmelser och föreskrifter om väg- eller järnvägstransporter uppfylls. Vid behov ska ytterligare kontroller göras, om överensstämmelsen med kraven inte framgår i tillräcklig grad av de uppgifter som lämnats.



I paragrafens bestämmelser förutsätts det att en periodisk besiktning utförs. Det krävs att ett intyg utfärdas om förnyad bedömning, och närmare bestämmelser om intygets innehåll finns i 9 §. Med periodisk besiktning avses en besiktning som det utfärdas tekniska bestämmelser om i de föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket meddelar med stöd av TFÄ-lagen. Efter besiktningen kan pi-märke fästas på produkten i anslutning till det anmälda organets identifikationsnummer på det sätt som föreskrivs i 6 §. Dessutom ska en tryckbehållare eller tryckbärande tank som ska genomgå förnyad bedömning förses med märkningen -40 °C som gäller materialets hållfasthet, om tryckbehållaren eller tanken används i enlighet med 2 § vid inrikes väg- och järnvägstransport.

9 §. Intyg om förnyad bedömning och förnyad typbedömning för tryckbehållare och tryckbärande tankar.

Paragrafen innehåller bestämmelser om intyg som gäller förfarandet för förnyad bedömning.

Bestämmelserna motsvarar de krav som föreskrivits med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelser om dem finns i den statsrådsförordning som nämns i motiveringen till 6 §. Innehållet i intyget ska omfatta de minimikrav som förutsätts i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 24 § i den nya TFÄ-lagen.

3 kap.

Tillfällig förvaring

10 §. Farliga ämnen och lasttransportenheter på platser för tillfällig förvaring. Paragrafen innehåller bestämmelser om separering och placering av farliga ämnen som förvaras tillfälligt och av lasttransportenheter som innehåller sådana ämnen på platsen för tillfällig förvaring. Detta preciserar de krav som i den nya lagen ställs på platser och områden som anvisats för farliga ämnen samt på tillfällig förvaring av farliga ämnen på dessa platser och områden. Bestämmelserna grundar sig på det krav som gäller hamnområden och föreskrivs med stöd av den gällande TFÄ-lagen och som i nuläget finns i statsrådets förordning om transport och tillfällig förvaring av farliga ämnen på hamnområden (251/2005, nedan *TFÄ-hamnförordningen*). I fortsättningen ska bestämmelserna i paragrafen gälla inte bara hamnar utan också andra platser för tillfällig förvaring. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 30 och 31 § i den nya TFÄ-lagen.

Enligt bestämmelserna i *1 mom.* ska lasttransportenheter separeras från varandra på ett säkert sätt. En säker separering beror på platsen och de möjligheter som den erbjuder. Närmare bestämmelser om separering på hamnområden finns i 11 §. Vid placeringen ska hänsyn tas till övrig trafik på platsen för tillfällig förvaring, och minsta möjliga flyttande under förvaringen ska eftersträvas. Avsikten är att lasttransportenheter inte ska flyttas under förvaringen, eftersom all hantering ökar risken för olyckor. Dessutom ska räddningsmyndigheternas obehindrade tillträde till ämnena och de lasttransportenheter som innehåller dem säkerställas.

Syftet med det krav som anges i *2 mom.* och som gäller stapling av containrar är att det till exempel vid läckage ska vara lätt att komma åt en container. Jämfört med det gällande kravet har det i momentet dock tagits in en möjlighet att stapla två transportenheter ovanpå varandra. Detta är tillåtet endast om de ämnen som ingår i en enhet klassificeras som miljöfarliga ämnen (klassificerade med beteckningen UN 3077 eller



UN 3082). Transportenheter för andra ämnen får staplas på varandra endast av tvingande behov. Detta bör beaktas åtminstone i den interna räddningsplanen. Avsikten är att stapling av andra transportenheter inte ska vara kontinuerlig verksamhet, utan orsaken ska vara en faktisk tillfällig lösning. I 1 mom. förutsätts det också i övrigt att räddningsmyndigheternas obehindrade tillträde till farliga ämnen och lasttransportenheter som innehåller farliga ämnen ska säkerställas.

Enligt 3 mom. ska förpackat gods under tillfällig förvaring separeras både i och utanför en lasttransportenhet och ett lastutrymme, om godset avlägsnas från enheten eller lastutrymmet, och detta ska åtminstone göras i enlighet med vad som föreskrivs om samlastning med stöd av TFÄ-lagen. Detta är ett minimikrav, vilket har ansetts vara tillräckligt vid faktisk transport av förpackat gods. På en plats för tillfällig förvaring kan en aktör besluta att i fråga om förpackat gods tillämpa också strängare alternativa separeringsmetoder som ger minst samma säkerhetsnivå som iakttagandet av bestämmelserna om samlastning. I praktiken lastas förpackat gods dock inte av från en lasttransportenhet till exempel på ett hamnområde, men i terminaler för landtransporter är detta vanligt när förpackat gods förvaras tillfälligt i samband med byte av transportmedel.

11 §. Lasttransportenheter inom hamnområden. Paragrafen innehåller bestämmelser om den separering som ska iakttas vid tillfällig förvaring på hamnområden. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 31 § i den nya TFÄ-lagen. Med små mängder avses transport av små mängder farliga ämnen som styckegods, det vill säga begränsade mängder, avvikande mängder eller mängder som underskrider den så kallade frigränsen, vilka bestäms per vagn, container eller transportenhet, och andra motsvarande ämnesspecifika mängder som medför mindre fara. De små ämnesmängder som nämns ovan, det vill säga frigränsmängder, begränsade mängder och avvikande mängder, är allmänt kända begrepp vid transport av farliga ämnen med olika transportformer. Ämnen och transporter som medför detta slag av ringa fara är transporter som är undantagna från tillämpningen av IMDG-koden, ADR-överenskommelsens bestämmelser och RID-bestämmelserna på basis av det transporterade ämnets art, farlighet, mängd och användningsändamål, förpacknings- och transportsättet, elimineringen av riskfaktorer, sättet på vilket transporten genomförs eller någon annan motsvarande omständighet. Dessa ämnesmängder fastställs i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som meddelas med stöd av TFÄ-lagen.

De krav som gäller separering på hamnområden och som föreskrivs med stöd av den gällande TFÄ-lagen tas in i paragrafen. Bilaga 1 till förordningen tas från den gällande TFÄ-hamnförordningen. Dessa krav på separering grundar sig i stor utsträckning på de rekommendationer som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) gav 2007 i cirkulär MSC.1/Circ.1216 om säker transport och hantering av farliga laster på hamnområden.

12 §. Beredskap att avvärja olyckor på platser för tillfällig förvaring. Paragrafen innehåller bestämmelser om beredskap att avvärja olyckor på platser för tillfällig förvaring. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 32 § i den nya TFÄ-lagen.

Kraven i paragrafen grundar sig i stor utsträckning på det gällande krav som gäller hamnområden och som anges i TFÄ-hamnförordningen som utfärdats med stöd av TFÄ-lagen. Nu ska bestämmelserna i paragrafen gälla inte bara hamnar utan också andra platser för tillfällig förvaring. I paragrafen föreskrivs det



bland annat om primärsläckningsutrustning samt om de krav som gäller bekämpning av läckage och uppsamling av ämnen. I praktiken ska primärsläckningsutrustningen och annan utrustning samt den plats som reserveras för skadade laster stå i proportion till egenskaperna hos och mängderna av de ämnen som förvaras.

13 §. Upprättande av interna räddningsplaner. Paragrafen om upprättande av interna räddningsplaner preciserar TFÄ-lagens krav på att en räddningsplan ska upprättas. Genom bestämmelserna i paragrafen förenhetligas de krav som gäller upprättande av interna räddningsplaner med de krav som gäller interna räddningsplaner och som det utfärdats bestämmelser om med stöd av kemikaliesäkerhetslagen. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 33 § i den nya TFÄ-lagen.

I 1 och 2 mom. föreskrivs det om de mål som eftersträvas med upprättandet av en räddningsplan och om att regionala aktörer ska höras och det regionala räddningsväsendets arrangemang beaktas. Bestämmelserna motsvarar de krav i statsrådets förordning om övervakning av hanteringen och upplagringen av farliga kemikalier (685/2015) som det utfärdats bestämmelser om med stöd av kemikaliesäkerhetslagen.

Det fastställs i det föreslagna 3 mom. att om platsen för tillfällig förvaring är sådan att en intern räddningsplan ska upprättas med stöd av någon annan lag eller EU-lagstiftningen, behöver ingen separat i TFÄ-lagen avsedd plan upprättas, utan alla de nämnda planerna kan sammanställas. Detta ska då nämnas i planen. Redan i nuläget har man med stöd av kemikaliesäkerhetslagen i till exempel en kemisk anläggnings interna räddningsplan beaktat de järnvägsspår som finns inom dess område och på vilka farliga ämnen transporteras. Bestämmelserna motsvarar de bestämmelser om räddningsplaner för byggnader och andra objekt som finns i 1 § i statsrådets förordning om räddningsväsendet (407/2011) som utfärdats med stöd av räddningslagen (379/2011).

Också enligt kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg ska det finnas handlingsplaner, larmrutiner och informationsplaner som ska iakttas i nödsituationer. En i paragrafen avsedd intern räddningsplan som upprättats på tillbörligt sätt kan anses vara en godtagbar del av påvisandet av att kravet i förordningen uppfylls.

14 §. Innehåll i och översyn av den interna räddningsplanen. Paragrafen om innehåll i och översyn av den interna räddningsplanen preciserar lagens krav på att en räddningsplan ska upprättas. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 33 § i den nya TFÄ-lagen.

Genom bestämmelserna i paragrafen förenhetligas de krav som gäller innehållet i den interna räddningsplanen med de krav som gäller interna räddningsplaner och som det utfärdats bestämmelser om med stöd av kemikaliesäkerhetslagen. I enlighet med de gällande bestämmelserna uppfyller de interna räddningsplanerna i stor utsträckning kraven i paragrafen. Syftet med de närmare bestämmelserna är att förtydliga kraven i räddningsplanen. Avsikten är att den interna räddningsplanen ska vara mer heltäckande och detaljerad ju mer omfattande verksamhet som bedrivs.



Enligt kraven i paragrafen ska den interna räddningsplanen innehålla en bedömning av de konsekvenser som olyckor kan orsaka utanför ett område samt information om de ämnen som förvaras inom området. Med stöd av bemyndigandet i den gällande TFÄ-lagen har det utfärdats bestämmelser om lasttransportenheters placering och om de farliga ämnen som de innehåller på hamnområden. Bestämmelserna om informationen om de ämnen som förvaras ska nu utvidgas för att säkerställa säkerheten på alla platser för tillfällig förvaring. I risksituationer utgör informationen och informationsgången en viktig del av en lyckad verksamhet internt och med myndigheterna. Bestämmelserna underlättar således också räddningsmyndigheternas verksamhet i samband med olycksfall, när information behövs om farliga ämnens placering på ett område.

Vid järnvägstransporter i enlighet med RID-bestämmelserna kan de krav som gäller en räddningsplan anses vara uppfyllda, om Internationella järnvägsunionens (UIC) publikation IRS 20201 (Carriage of dangerous goods – Emergency planning guidance for rail marshalling yards) iakttas.

Om det på en plats för tillfällig förvaring finns risk för en storolycka, ska den interna räddningsplanen särskilt innehålla olycksbeskrivningar samt en bedömning av omfattningen och allvarligheten av följderna av de beskrivna storolyckorna i ord och med kartbilder. I 1 § i förordningen finns en definition av storolycka. På platser för tillfällig förvaring förvaras stora mängder farliga ämnen. Platser av detta slag är sådana bangårdar och hamnområden som det föreskrivits om med stöd av den gällande TFÄ-lagen och som kräver att en säkerhetsutredning utarbetas och att det finns en intern räddningsplan baserad på ämnesmängderna. Dessa platser är också eventuella andra platser där det finns motsvarande risk för en storolycka till följd av mängden eller arten av de ämnen som förvaras.

Detaljerade olycksbeskrivningar samt en bedömning av omfattningen och allvarligheten av följderna av de beskrivna storolyckorna främjar också planeringen av markanvändningen och upprättandet av den externa räddningsplan som avses i räddningslagen (379/2011). Genom kravet säkerställs de riksomfattande målen för områdesanvändningen så att objekt där det finns risk för storolyckor identifieras. Syftet med kravet är att säkerställa samma säkerhetsnivå som med de gällande bestämmelserna. Kravet motsvarar de riskbedömningar av säkerhetsutredningar för TFÄ-bangårdar som överensstämmer med de gällande bestämmelserna och utgångspunkten är att de riskbedömningar som gjorts uppfyller det nya kravet.

Bestämmelserna om översyn motsvarar det krav på att den interna räddningsplanen ska uppdateras som föreskrivs med stöd av den gällande TFÄ-lagen. För att verksamheten på en plats för tillfällig förvaring kontinuerligt ska vara planerad med tanke på olyckor, ska den interna räddningsplanen ses över och uppdateras regelbundet och minst vart femte år. Vid uppdateringen ska hänsyn tas till alla ändringar i ett företags egen verksamhet, utvecklingen av området, arrangemangen inom räddningsväsendet och ökningen i övrigt av sådan information som inverkar på avvärandet av olyckor.

15 §. Säkerhetsutredning för hamnområde. Bestämmelserna motsvarar det krav som gäller säkerhetsutredning för hamnområde och som föreskrivits med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 34 § i den nya TFÄ-lagen. I paragrafen föreskrivs det om innehållet i en säkerhetsutredning för hamnområde. Det ska i utredningen visas hur tillfällig förvaring och därmed ansluten verksamhet har ordnats på ett säkert sätt. Kraven ändrar inte på gällande praxis. Det



kan anses att de säkerhetsutredningar för hamnområden som det föreskrivs om i de gällande bestämmelserna uppfyller kraven i paragrafen.

4 kap.

Specialutbildning för personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon

Bestämmelserna om specialutbildning för personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon motsvarar de bestämmelser som finns i statsrådets förordning om specialutbildning för personer som beviljar TFÄ-godkännanden och utför TFÄ-besiktningar av fordon (444/2014).

I detta kapitel finns det bestämmelser om den specialutbildning i form av vidareutbildning som krävs av de i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) avsedda utförare av enskilt godkännande som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden av fordon och de i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) avsedda besiktare som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon samt om utbildare. Gällande praxis ändras inte. Paragraferna motsvarar helt och hållet paragraferna i den förordning som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelserna i detta kapitel utfärdas med stöd av bemyndigandet i 97 § i den nya TFÄ-lagen.

16 §. Specialutbildningens syfte och struktur. Enligt 1 mom. är syftet med specialutbildningen att ge färdigheter för att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och utföra TFÄ-ADR-besiktningar. Specialutbildningen består av ett avsnitt om TFÄ-ADR-godkännanden och ett avsnitt om TFÄ-ADR-besiktningar.

Enligt 2 mom. berättigar slutförande av den specialutbildning som avses i 1 mom. en utförare av enskilt godkännande att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och en besiktare att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och utföra TFÄ-ADR-besiktningar. För att slutföra specialutbildningen ska ett prov avläggas med godkänt resultat. Av TFÄ-lagens bestämmelser följer att utförare av enskilt godkännande och besiktare som har slutfört specialutbildningen har rätt att utföra TFÄ-ADR-besiktningar och bevilja TFÄ-ADR-godkännanden i den omfattning som personen har rätt att utföra sedvanliga besiktningar eller enskilda godkännanden. Om besiktaren till exempel har rätt att utföra periodiska besiktningar av lätta fordon, har besiktaren således efter att ha slutfört specialutbildningen rätt att utföra TFÄ-ADR-besiktningar av lätta fordon. Om en besiktare har rätt att utföra specialbesiktningar av tunga fordon (registrering, ändrings- och kopplingsbesiktning) har besiktaren på motsvarande sätt rätt att efter att ha slutfört specialutbildningen utföra TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar av tunga fordon.

I 3 mom. föreskrivs det om fortbildning och prov inom specialutbildningen för att säkerställa att yrkesskickligheten upprätthålls. Syftet med fortbildningen är att ge den person som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar information om nya bestämmelser och föreskrifter, anvisningar och arbetsmetoder som gäller TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar. I provet



inom fortbildningen kontrolleras det att den person som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar fortfarande behärskar dessa åtgärder.

17 §. Specialutbildningen. I paragrafen föreskrivs det om den utbildning som krävs för deltagande i specialutbildningen samt om utbildningens längd och innehåll. Enligt 1 mom. krävs det för deltagande i utbildningen antingen tolv månaders praktisk erfarenhet av periodiska besiktningar och kontrollbesiktningar av fordon eller sex månaders praktisk erfarenhet av registrerings- och ändringsbesiktningar eller enskilda godkännanden av fordon. Genom paragrafen säkerställs det i och med den förutsatta perioden av praktisk erfarenhet av besiktning eller godkännande att de som deltar i utbildningen har tillräckliga baskunskaper om de fordon som ska besiktas och godkännas samt om deras konstruktioner och utrustning för att tillägna sig de kunskaper och färdigheter som undervisas inom specialutbildningen. I 2 mom. föreslås det bestämmelser om specialutbildningens längd och innehåll. Undervisningsämnena inom specialutbildningen är lagstiftning och anvisningar i allmänhet, fordonsteknik samt i synnerhet åtgärder vid TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning. Undervisningen ska omfatta 21 lektioner närundervisning.

18 §. Provet inom specialutbildningen. I paragrafen föreslås det bestämmelser om deltagande i prov inom specialutbildningen och om prov inom specialutbildningen. Enligt 1 mom. är en förutsättning för deltagande i prov inom specialutbildningen att utbildningen har slutförts. I 2 mom. fastställs det att man för slutförande av specialutbildningen ska godkännas i det skriftliga provet i utbildningen för beviljande av TFÄ-ADR-godkännanden och utförande av TFÄ-ADR-besiktningar som ordnas av anordnaren av utbildningen. Transport- och kommunikationsverket ska i enlighet med gällande praxis göra upp förteckningar över de ämnen som kommer att behandlas i de frågor som ingår i provet och dess företrädare har rätt att övervaka provet.

19 §. Fortbildning och prov inom specialutbildningen. I paragrafen föreskrivs det om fortbildningen och provet i anslutning till bevarandet av rätten att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och utföra TFÄ-ADR-besiktningar och om innehållet i och längden på utbildningen. Ett godkänt prov är en förutsättning för att bevara rätten att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och utföra TFÄ-ADR-besiktningar.

I 1 mom. föreslås det bestämmelser om när provet senast ska ha avlagts med godkänt resultat. Bestämmelser om fortbildningen, dess längd och de ämnen som ska behandlas samt om provet föreslås i 2 och 3 mom. Fortbildningen ska omfatta minst fyra lektioner undervisning samt ett prov. Undervisningen kan vara närundervisning och distansundervisning. Inom fortbildningen ska behandlas nya bestämmelser, föreskrifter och anvisningar, ny teknik och arbetsmetoder samt andra aktuella ämnen som gäller TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar. Enligt 4 mom. är en förutsättning för deltagande i ett prov inom fortbildningen att fortbildningen har slutförts. Av de personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och de besiktare som utför TFÄ-ADR-besiktningar förutsätts enligt paragrafen för att de ska bevara rätten att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och utföra TFÄ-ADR-besiktningar att de med tre års mellanrum deltar i fortbildning inom specialutbildningen och avlägger ett godkänt prov inom fortbildningen. Även av de utförare av enskilt godkännande som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden förutsätts det på motsvarande sätt med tre års mellanrum fortbildning inom specialutbildningen och ett godkänt prov inom fortbildningen för att de ska bevara rätten att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden.



20 §. Uppskjutande av skyldigheten till fortbildning och avläggande av prov. Paragrafen innehåller bestämmelser om uppskjutande av skyldigheten till fortbildning och avläggande av prov. Enligt 1 mom. kan en utförare av enskilt godkännande eller besiktare av särskilda skäl skjuta upp deltagandet i fortbildning inom specialutbildningen och avläggandet av prov med tre månader genom att på förhand anmäla detta till Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelserna möjliggör att en person inte förlorar sin rätt att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och utföra TFÄ-ADR-besiktningar, om personen på förhand till Transport- och kommunikationsverket anmäler ett särskilt skäl som personen känner till, såsom insjuknande, till följd av vilket personen inte kan delta i fortbildningen eller avlägga provet inom den tidsfrist som anges. Enligt 2 mom. kan Transport- och kommunikationsverket av särskilda skäl för en bestämd tid skjuta upp skyldigheten att delta i fortbildning och avlägga prov.

21 §. Ordnande av utbildning och prov samt godkännande av prov. I paragrafen föreslås det bestämmelser om de praktiska åtgärderna vid ordnandet av utbildning. Högst åtta lektioner utbildning får ges under en utbildningsdag och en myndighet har rätt att övervaka utbildningen. I paragrafen föreslås det bestämmelser om de praktiska åtgärderna vid ordnandet av prov och om godkännande av prov.

22 §. Intyg om prov och utbildning. Paragrafen innehåller bestämmelser om intyg som hänför sig till deltagande i utbildningen och prov. Enligt 1 mom. ska den som ordnar provet inom specialutbildningen och fortbildningen inom specialutbildningen på begäran ge den som deltagit i provet ett intyg om godkänt prov. Med anledning av de elektroniska databaserna utfärdas ett separat intyg endast om det begärs särskilt.

På motsvarande sätt ska enligt 2 mom. anordnaren av utbildningen på begäran ge den som deltagit i fortbildning ett intyg om deltagande i utbildningen. Bestämmelserna gör det möjligt för den som deltar i utbildningen att, om han eller hon så önskar, fritt välja den tidpunkt och plats för omtagning av prov som passar honom eller henne bäst också mellan olika utbildare och detta kan göras genom att för den som ordnar ett prov visa upp ett intyg om deltagande i fortbildning.

5 kap.

Besiktningsorgan

23 §. Besiktningsorganens samarbete. Bestämmelserna motsvarar på det sätt som förutsätts i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar de bestämmelser om besiktningsorganens samarbete som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelserna finns i nuläget i 25 § i statsrådets förordning om påvisande av att förpackningar, tankar och bulkcontainrar avsedda för transport av farliga ämnen stämmer överens med kraven samt om besiktningsorgan som utför uppgifter i anslutning till detta (124/2015). Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 101 § i den nya TFÄ-lagen.

24 §. Besiktningsorganets årliga rapport. Bestämmelserna motsvarar de bestämmelser om övervakning av besiktningsorganens verksamhet som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen och som i nuläget finns i den statsrådsförordning som nämns i motiveringen till 23 §. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 113 § i den nya TFÄ-lagen. Jämfört med de gällande bestämmelserna görs det en ändring



så att ett besiktningsorgan som godkänts av Strålsäkerhetscentralen i stället för kraven i 3 mom. ska tillämpa kraven i 2 mom., eftersom det enligt den nya TFÄ-lagen krävs ackreditering av organet.

6 kap.

TFÄ-vägkontroller och inspektion av hamnområden

25 §. Kontrollista och kontrollobjekt vid TFÄ-vägkontroller. Bestämmelserna motsvarar de bestämmelser om utförande av kontroller av vägtransporter av farliga ämnen som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen och som finns i TFÄ-vägförordningen. En ändring är att det i bestämmelserna hänvisas till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/1999 om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods. Detta kodifierade direktiv har ersatt rådets direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods, sådant det löd senast ändrat genom kommissionens direktiv 2004/112/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods. Vid kontrollerna ska det också övervakas att de skyddsåtgärder som krävs vid vägtransport av farliga ämnen uppfyller bestämmelser och föreskrifter. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 117 § i den nya TFÄ-lagen.

26 §. Rapport om TFÄ-vägkontroller. Bestämmelserna motsvarar de bestämmelser om rapportering om kontroller av vägtransporter av farliga ämnen som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen och som finns i TFÄ-vägförordningen. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 117 § i den nya TFÄ-lagen.

27 §. Auditering av säkerhetsutredning för hamnområde. I paragrafen föreskrivs det om sådan auditering av hamnområde som har samband med kontroll av godkända säkerhetsutredningar. Det hänvisas i nuläget i 12 § i TFÄ-hamnförordningen till den första kontrollen av en säkerhetsutredning. I fortsättningen föreskrivs det särskilt om auditering och andra inspektioner av hamnområden. Att paragrafen delas upp i två separata paragrafer ändrar inte på gällande praxis, men det förtydligar den gällande regleringen. Vid inspektioner av typen auditering säkerställs det att en säkerhetsutredning som godkänts av Transport- och kommunikationsverket motsvarar den faktiska situationen i hamnens verksamhet. Den tidsfrist som hänför sig till auditeringen ska förkortas. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 114 § i den nya TFÄ-lagen.

Vid auditeringen kontrolleras det att den godkända säkerhetsutredningen motsvarar den faktiska situationen i hamnens verksamhet. Auditeringen ska göras så snart som möjligt, men senast inom ett år från godkännandet av säkerhetsutredningen. Enligt 12 § i den gällande TFÄ-hamnförordningen ska den första kontrollen göras senast två år efter det att säkerhetsutredningen har godkänts. Tidsfristen på två år är anmärkningsvärt lång och det kan i hamnen under denna tid ske redan betydande förändringar. Ändringen av tidsfristen ökar säkerheten, eftersom hamnområdets överensstämmelse med den godkända säkerhetsutredningen ska kontrolleras i ett tidigare skede. I fortsättningen ska det inte hänvisas till kontroller som görs vart femte år, eftersom säkerhetsutredningen enligt 36 § i den nya TFÄ-lagen ska uppdateras vart femte år och efter det att uppdateringen har godkänts ska verksamheten auditeras på nytt.



Den föreslagna ändringen har inga konsekvenser för den praktiska verksamheten vid tillsynen eller för hur ofta granskningarna görs eller deras antal.

28 §. TFÄ-inspektion av hamnområden. I paragrafen föreskrivs det närmare än i 114 § i TFÄ-lagen om att Transport- och kommunikationsverket regelbundet på hamnområden ska utföra inspektioner av transporter och tillfällig förvaring av farliga ämnen. Vid dessa inspektioner övervakas det att transportenheterna och de områden som reserverats för dem uppfyller bestämmelser och föreskrifter. Bestämmelserna motsvarar det krav som gäller tidpunkter för inspektioner av hamnverksamhet och som anges i den gällande TFÄ-hamnförordningen. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 117 § i den nya TFÄ-lagen.

I den gällande lagstiftningen finns det inga tydliga bestämmelser om tillsynen över TFÄ-enheter eller tillfällig förvaring i hamnar. Enligt Internationella sjöfartsorganisationen (IMO, International Maritime Organization) ska sådana inspektioner utföras, och i finska hamnar har man i regel också utfört dem. I samband med samförståndsavtalet om transport av förpackat farligt gods på rorofartyg på Östersjön har det avtalats om så kallade Östersjöveckor. Då utförs TFÄ-inspektioner samtidigt i alla hamnar i Östersjöländerna och inspektionerna rapporteras årligen. Vid TFÄ-inspektionerna ska också de behov som hänför sig till säkerställandet av lasthanteringsenheternas vikt beaktas. Skyldigheten att inspektera hamnområden förtydligas.

7 kap.

Erkännande av åtgärder och handlingar

I detta kapitel behandlas erkännande av klassificeringen av farliga ämnen, intyg som beviljats om prov för säkerhetsrådgivare, ADR-körtillstånd och ADR-godkännande av fordon samt erkännande av handlingar som visar att tryckbehållare och tankar stämmer överens med kraven. Bestämmelser om dem finns i nuläget i flera TFÄ-förordningar.

29 §. Erkännande av klassificering av farliga ämnen. Avsändaren, avlastaren och lastaren svarar för den korrekta transportklassificeringen av ett ämne. I lagen anges det dock att i vissa fall får ämnen med egenskaper som vid transport medför särskilt allvarig fara för människor, miljö eller egendom transporteras endast om den behöriga myndigheten utifrån de provresultat och den andra behövliga information som myndigheten fått har klassificerat det farliga ämnet eller fastställt ämnets klass och benämning.

I enlighet med paragrafen ska, för att onödiga dubbla godkännandeförfaranden ska kunna undvikas, en klassificering som gjorts eller godkänts av en utländsk behörig myndighet erkännas i Finland, också vid sådan transport efter internationell transport som utförs som inrikes transport. Med behörig myndighet avses den behöriga myndigheten i den stat som har förbundit sig till avtalet om transportformen i fråga eller en av denna myndighet bemyndigad inrättning till vars behörighet uppgiften i fråga hör. Bestämmelserna motsvarar de bestämmelser om erkännande av klassificering av olika transportformer som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 129 § i den nya TFÄ-lagen.



30 §. Erkännande av intyg som beviljats om prov för säkerhetsrådgivare. Bestämmelserna i paragrafen motsvarar de gällande bestämmelserna om säkerhetsrådgivare. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 129 § i den nya TFÄ-lagen.

Enligt 1 mom. har en person rätt att vara verksam som säkerhetsrådgivare, om personens intyg för säkerhetsrådgivare har utfärdats någon annanstans än i Finland. Ett intyg för säkerhetsrådgivare för vägtransporter som på tillbörligt sätt har beviljats av en myndighet kan enligt ADR-överenskommelsen erkännas i alla länder som har förbundit sig till ADR-överenskommelsen. I RID-bestämmelserna i COTIF-konventionen finns motsvarande krav på intyg för säkerhetsrådgivare för järnvägstransporter. Eftersom de ovannämnda överenskommelserna gäller internationella transporter, gäller också det erkännande av intyg som avses i momentet endast säkerhetsrådgivare som utför uppgifter i anslutning till internationell transport av farliga ämnen.

I paragrafens 2 mom. preciseras säkerhetsrådgivarens rätt att vara säkerhetsrådgivare också vid inrikes transporter. Enligt TFÄ-direktivet ska ett intyg för säkerhetsrådgivare som på tillbörligt sätt har beviljats av en myndighet i en EU-medlemsstat erkännas i alla medlemsstater. Direktivet tillämpas på transport av farliga ämnen mellan medlemsstaterna och vid inrikes transporter i medlemsstaterna, vilket innebär att det erkännande som avses i momentet kompletterar 1 mom. också i fråga om säkerhetsrådgivare som utför uppgifter i anslutning till inrikes transporter.

31 §. Erkännande av ADR-körtillstånd. Paragrafen innehåller bestämmelser om ömsesidigt erkännande av ADR-körtillstånd i enlighet med bestämmelserna i ADR-överenskommelsen. I Finland får farliga ämnen transporteras vid internationella och inrikes transporter, om föraren har ett på tillbörligt sätt beviljat ADR-körtillstånd. Bestämmelserna motsvarar de gällande bestämmelserna om erkännande av ADR-körtillstånd. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 129 § i den nya TFÄ-lagen.

32 §. Erkännande av fordons ADR-godkännande. Paragrafen innehåller bestämmelser om ömsesidigt erkännande av ett intyg om ADR-godkännande som har beviljats för ett fordon. Med ett fordon får det i Finland transporteras farliga ämnen vid internationella och inrikes transporter, om fordonet har ett på tillbörligt sätt beviljat och giltigt godkännandeintyg.

Bestämmelserna motsvarar de bestämmelser i ADR-överenskommelsen enligt vilka ett intyg som gäller ADR-godkännande för ett i det egna landet registrerat fordon och som har beviljats av en behörig myndighet i en stat som anslutit sig till ADR-överenskommelsen ska godkännas under överenskommelsens giltighetstid också i andra länder som har anslutit sig till överenskommelsen. Bestämmelserna utfärdas med stöd av bemyndigandet i 129 § i den nya TFÄ-lagen.

33 §. Erkännande av handlingar som visar att tryckbehållare och tankar överensstämmer med kraven. Paragrafen innehåller bestämmelser om ömsesidigt erkännande av utländska besiktningsorgans åtgärder. Bestämmelserna i paragrafen utfärdas med stöd av bemyndigandet i 129 § i den nya TFÄ-lagen.



I *1 punkten* föreslås det bestämmelser om ömsesidigt erkännande av anmälda organs åtgärder för att säkerställa att de krav som gäller transportabla tryckbärande anordningar uppfylls. Bestämmelserna motsvarar de krav som föreskrivits med stöd av den gällande TFÄ-lagen i fråga om transportabla tryckbärande anordningar. I enlighet med direktivet om transportabla tryckbärande anordningar minskar sådana gemensamma EU-regler extra kostnader och onödiga administrativa förfaranden för godkännande av anordningar samt undanröjer tekniska hinder för handel. Intyg som utfärdats av ett anmält organ i enlighet med direktivet och som grundar sig på bedömning och förnyad bedömning av överensstämmelse samt rapporter om periodiska besiktningar, mellanliggande besiktningar och extra besiktningar är giltiga i alla medlemsstater. Ett besiktningsorgan som har godkänts i Finland och en nationell behörig myndighet erkänner ovannämnda intyg, rapporter och handlingar som ett utländskt besiktningsorgan eller en utländsk myndighet har beviljat på tillbörligt sätt, om intygen, rapporterna och handlingarna uppfyller kraven i paragrafen.

Paragrafens *2 punkt* gäller de tryckbehållare som inte är transportabla tryckbärande anordningar och som således inte pi-märkts. Sådana tryckbehållare får användas nationellt för transport av gaser även om tryckbehållarna inte har genomgått förnyad bedömning, det vill säga ändrats till transportabla tryckbärande anordningar och pi-märkts, men enligt gällande bestämmelser är det inte möjligt att låta utföra inspektioner utomlands. För dessa tryckbehållare som är i bruk gäller inte sådan fri rörlighet som avses i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar och inte heller ömsesidigt erkännande av besiktningsorgansuppgifter inom Europeiska unionen. Bestämmelserna möjliggör inspektioner av dessa tryckbehållare utomlands. Det besiktningsorgan som utför besiktningar av dessa tryckbehållare ska vara ett anmält organ enligt direktivet om transportabla tryckbärande anordningar, vilket innebär att en förutsättning är behörighet av samma klass som i uppgifter som gäller transportabla tryckbärande anordningar.

I *3 punkten* föreskrivs det om de tankar och tankcontainrar som inte är transportabla tryckbärande anordningar och som således inte pi-märkts, det vill säga i vilka andra farliga ämnen än gaser transporteras. Dessa typer av tankar är bland annat fasta tankar, avmonterbara tankar, element i batterifordon eller batterivagnar och tankcontainrar.

Vad gäller de internationella ADR-bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna i bilaga C till COTIF-konventionen håller det på att utvecklas bestämmelser i enlighet med vilka de uppgifter som gäller tankar och tankcontainrar och som besiktningsorganen har i olika länder ska erkännas ömsesidigt. Syftet med de internationella bestämmelserna är att skapa ett system där de besiktningsorgan som utför bedömningar och besiktningar av tankar och tankcontainrar iakttar enhetliga krav. Genom dessa krav strävar man efter att säkerställa att besiktningsorgansuppgifterna utförs med iakttagande av samma säkerhetsnivå, varvid åtgärderna kan erkännas också i andra ADR- och RID-stater. Avsikten är att systemet ska innefatta en förteckning över de besiktningsorgan som omfattas av denna ömsesidighetsprincip och som förs av sekretariatet för den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) och sekretariatet för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (UNECE). Det ska finnas en övergångsperiod för ibruktagandet av systemet under vilken ADR- och RID-staterna ska ändra sina besiktningsorganskrav så att kraven motsvarar de planerade ackrediteringskraven. Efter övergångsperioden ska alla besiktningsorgan vara ackrediterade som sådana besiktningsorgan av typ A som avses i ackrediteringsstandarden.



Allmänt taget iakttas inom ackrediteringsverksamheten globalt enhetliga verksamhetsätt och krav. Behörigheten för och den inbördes jämförbarheten mellan ackrediteringsorganen i olika länder har säkerställts genom avtal om erkännande på både europeisk och global nivå. Med nationellt ackrediteringsorgan avses inom EU det nationella ackrediteringsorgan som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93.

8 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

34 §. Ikraftträdande. Förordningen avses träda i kraft den 1 september 2023 samtidigt som den nya TFÄ-lagen. I enlighet med övergångsbestämmelsen i 151 § i den nya TFÄ-lagen förblir förordningen om lufttransport av farliga ämnen (210/1997) och förordningen om transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg (666/1998) samt försvarsministeriets med stöd av TFÄ-lagen utfärdade TFÄ-förordningar i kraft på det sätt som föreskrivs om dem i 151 § i den nya TFÄ-lagen.

35 §. Övergångsbestämmelser. Övergångsbestämmelsen hänför sig till 2 § i förordningen. Vanligen används vid dimensioneringen av de UN-tankar och UN-MEG-containerar som används i olika transportformer ett brett drifttemperatursintervall (materialets hållfasthet vid olika temperaturer), eftersom dessa anordningar används vid globala transporter i olika klimatområden. I förordningen tas det dock in en övergångsbestämmelse i fråga om dessa anordningar, eftersom de nationella bestämmelser och föreskrifter som gällde tidigare inte entydigt har innehållit ett krav på -40 °C i fråga om materialets hållfasthet. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra att de UN-tankar och UN-MEG-containerar som är i bruk och överensstämmer med kraven kan användas vid inrikes väg- och järnvägstransport också i fortsättningen.