Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om transport av farliga ämnen och till lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att en ny lag om transport av farliga ämnen stiftas. Samtidigt upphävs den gällande lagen om transport av farliga ämnen, och 20 lagar som har samband med den föreslagna lagen ändras.

Den föreslagna lagen innehåller bestämmelser om säkerheten vid transport av farliga ämnen på väg, på järnväg och i annan spårtrafik, med luftfartyg samt vid transport av styckegods inom och utanför finskt vattenområde. Syftet med lagen är att förebygga och avvärja skador och faror som transport av farliga ämnen kan medföra för människor, miljö eller egendom. Lagen innehåller bestämmelser om ansvaret för de delaktiga vid transporter samt om myndigheternas uppgifter och befogenheter. Det finns också bestämmelser exempelvis om säkerhetsrådgivare, behörighetskrav för personer som beviljar godkännanden och utför besiktningar av fordon, besiktningsorgan och deras uppgifter, krav i samband med tillverkning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar samt deras konstruktion och bestämmelser om skyddsåtgärder och beredskap inför säkerhetsrisker i samband med transport av farliga ämnen.

Lagen om transport av farliga ämnen reformeras så att lagens struktur, regelverk och bemyndiganden att utfärda författningar och föreskrifter på lägre nivå blir tydligare, mer exakt avgränsade och mer konsekventa än för närvarande. I enlighet med grundlagen förs bestämmelser i förordningar över till lagen. Lagen preciserar också de gällande bemyndigandena att utfärda förordningar och ger Transport- och kommunikationsverket behörigheter att meddela föreskrifter i detaljfrågor och tekniska frågor. I propositionen beaktas internationella överenskommelser om transport av farliga ämnen och EU:s lagstiftning.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2023.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL 1
MOTIVERING 6
1 Bakgrund och beredning 6
1.1 Bakgrund 6
1.2 Beredning 6
2 Nuläge och bedömning av nuläget 7
2.1 Allmänt 7
2.2 Nationell lagstiftning 8
2.2.1 Lag om transport av farliga ämnen 8
2.2.1.1 Tillämpningsområde 8
2.2.1.2 Propositionens huvudsakliga innehåll 9
2.2.2 Förordningar av statsrådet och Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter 10
2.2.3 Övrig lagstiftning 11
2.3 Internationella avtal 14
2.4 EU:s lagstiftning 16
2.5 Transporternas säkerhetsläge 19
2.6 Tillsynen över transporterna av farliga ämnen 20
2.6.1 Allmänt 20
2.6.2 Operativ övervakningsverksamhet 20
2.7 Förseelser och brott vid transport av farliga ämnen 25
2.8 Bedömning av nuläget 26
3 Målsättning 26
4 Förslagen och deras konsekvenser 27
4.1 De viktigaste förslagen 27
4.1.1 Inledning 27
4.1.2 Ny lagstiftningsmodell 27
4.1.3 Avgränsning av Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets transporter av farliga ämnen 27
4.1.4 De allmänna säkerhetsprinciperna vid transport av farliga ämnen 28
4.1.5 Kraven på lufttransport av farliga ämnen och EU:s lagstiftning 29
4.1.6 Rättsnormerna gällande den nationella järnvägssäkerheten utelämnas 29
4.1.7 Omarbetning av lagstiftningen om tillfällig förvaring av farliga ämnen 30
4.1.8 Marknadskontroll av förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för transport av farliga ämnen 32
4.1.9 Omarbetning av godkännandet av utbildning som ges i anknytning till lufttransport och övrig flygverksamhet 33
4.1.10 Skyldighet att göra anmälan om utsedda säkerhetsrådgivare till Transport- och kommunikationsverket 33
4.1.11 Skyldighet att anmäla uppgifter om tankar och tryckkärl till Säkerhets- och kemikalieverket 34
4.1.13 Utvidgning av säkrandet att personer som deltar i transportverksamheten är pålitliga 35
4.1.14 Precisering av förarens och transportörens skyldigheter vid vägtransport 36

4.1.15 Omarbetning av kraven för anordnare av utbildning för ADR-körtillstånd.....37
4.1.16 Omarbetning av myndigheternas uppgifter och befogenheter 37
4.1.17 Trafik- och kommunikationsverket blir samordnande myndighet för tillsynen och omarbetning av tillsynen 37
4.1.18 Omarbetning av sanktionerna 40
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna 41
4.2.1 Allmänt.....41
4.2.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet.....42
4.2.3 Konsekvenser för Trafik- och kommunikationsverket.....42
4.2.3.1 Trafik- och kommunikationsverket blir myndighet för samordning av tillsynen och utveckling av tillsynen över transporten av farliga ämnen för alla transportformer. 42
4.2.3.2 Utvidgad uppgift som utfärdare av föreskrifter.....43
4.2.3.3 Skapandet av ett anmälningssystem för säkerhetsrådgivare 44
4.2.3.4 Elektroniskt prov för säkerhetsrådgivare och omarbetning av intygsmodellen ...44
4.2.3.5 Omarbetning av ruttbegränsningsbesluten för vägtransporter 44
4.2.3.6 Förnyade utbildnings-, stöd- och rådgivningstjänster.....45
4.2.3.7 Övriga nya uppgifter 45
4.2.3.8 Sammandrag av de ekonomiska konsekvenserna för Trafik- och kommunikationsverket.....45
4.2.4 Konsekvenser för övriga myndigheter 46
4.2.5 Konsekvenser för företagens verksamhet 47
4.2.5.1 Inledning 47
4.2.5.2 Krav på upprättande av intern räddningsplan vid tillfälliga transporter 48
4.2.5.3 Skyldighet att göra anmälan om säkerhetsrådgivare till Transport- och kommunikationsverket.....48
4.2.5.4 Skyldighet att anmäla tryckbärande anordning och tank till behörig myndighet.48
4.2.5.5 Utvidgning av ackrediteringskraven för bemyndigade inrättningar.....48
4.2.6 Konsekvenser för kommunernas verksamhet 49
4.2.8 Konsekvenser för miljön.....49
4.2.9 Omarbetning av sanktionerna 50
5 Övriga handlingsalternativ och deras konsekvenser.....51
5.1 Tillfällig förvaring.....51
5.1.1 Inledning 51
5.1.2 Alternativ 1 52
5.1.3 Alternativ 2 52
5.1.4 Alternativ 3 53
5.1.5 Internationell jämförelse 54
5.2 Förbättring av tillgången till information om tanktransporter vid vägtransport.....55
5.3 Skapandet av ett anmälningssystem för säkerhetsrådgivare 57
5.3.1 Bakgrund.....57
5.3.2 Säkerhetsrådgivarsystemet i vissa länder.....57
5.3.3 Bedömning av de ekonomiska effekterna av alternativen för skapandet av ett informationssystem 58
5.3.3.1 Alternativ 1 58
5.3.3.2 Alternativ 2 59

5.3.3.3 Alternativ 3 60
6 Remissvar 60
7 Specialmotivering 74
7.1 Lagen om transport av farliga ämnen 74
7.2 Körkortslag 192
7.3 Skjutvapenlag 192
7.4 Lagen om avhjälpande av vissa miljöskador 193
7.5 Lag om behandling av personuppgifter inom Tullen 193
7.6 Lag om växtskyddsmedel 193
7.7 Kemikalielag 193
7.8 Containerlag 193
7.9 Lag om förarexamensverksamhet 193
7.10 Lag om gödselfabrikat 194
7.11 Lag om tryckbärande anordningar 194
7.12 Lag om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven 194
7.13 Järnvägstransportlag 194
7.14 Strafflag 194
7.15 Lag om föreläggande av böter och ordningsbot 195
7.16 Strålsäkerhetslag 195
7.17 Vägtrafiklag 195
7.18 Lag om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor 195
7.19 Lag om marknadskontrollen av vissa produkter 196
7.20 Säkerhetsutredningslag 196
7.21 Lag om verkställighet av böter 196
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag 196
9 Ikraftträdande 202
10 Verkställighet och uppföljning 202
11 Förhållande till andra propositioner 202
11.1 Samband med andra propositioner 202
11.2 Förhållande till budgetpropositionen 202
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning 203
12.1 Målen för lagförslaget med tanke på grundlagen 203
12.2 Inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna 203
12.3 Utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet 206
12.4 Anförtroende av offentliga förvaltningsuppgifter åt andra än myndigheter 207
12.5 Överföring av behörigheten att ingå fördrag till Transport- och kommunikationsverket 209
12.6 Det föreslagna sanktionssystemets överensstämmelse med grundlagen 210
12.7 Ställningstagande till förhållandet till grundlagen samt lagstiftningsordning 212
LAGFÖRSLAG 213
Lag om transport av farliga ämnen 213
Lag om ändring av 65 § i körkortslagen 279
Lag om ändring av 106 b § i skjutvapenlagen 280
Lag om ändring av 2 § i lagen om avhjälpande av vissa miljöskador 281
Lag om ändring av 21 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen 282
Lag om ändring av 3 § i lagen om växtskyddsmedel 283

Lag om ändring av 5 § i kemikalielagen 284
Lag om ändring av 1 § i containerlagen 285
Lag om ändring av lagen om förarexamensverksamhet 286
Lag om ändring av 2 § i lagen om gödselfabrikat 288
Lag om ändring av 1 § i lagen om tryckbärande anordningar 289
Lag om ändring av 4 § i lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven 290
Lag om ändring av 9 § i järnvägstransportlagen 291
Lag om ändring av 44 kap. 13 § i strafflagen 292
Lag om ändring av 3 § i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot 293
Lag om ändring av strålsäkerhetslagen 294
Lag om ändring av vägtrafiklagen 295
Lag om ändring av 4 § i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor 296
Lag om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter 297
Lag om ändring av 21 § i säkerhetsutredningslagen 298
Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter 299
PARALLELLTEXTER 301
Lag om ändring av 65 § i körkortslagen 301
Lag om ändring av 106 b § i skjutvapenlagen 302
Lag om ändring av hjälpande av vissa miljöskador 303
Lag om ändring av 21 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen 304
Lag om ändring av 3 § i lagen om växtskyddsmedel 305
Lag om ändring av 5 § i kemikalielagen 306
Lag om ändring av 1 § i containerlagen 307
Lag om ändring av lagen om förarexamensverksamhet 308
Lag om ändring av 2 § i lagen om gödselfabrikat 312
Lag om ändring av 4 § i lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven 313
Lag om ändring av 9 § i järnvägstransportlagen 314
Lag om ändring av 44 kap. 13 § i strafflagen 315
Lag om ändring av 3 § i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot 316
Lag om ändring av strålsäkerhetslagen 317
Lag om ändring av vägtrafiklagen 319
Lag om ändring av 4 § i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor 322
Lag om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter 323
Lag om ändring av 21 § i säkerhetsutredningslagen 324
Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter 325
FÖRORDNINGSUTKAST 327
Statsrådets förordning om transport av farliga ämnen 327

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Lagen om transport av farliga ämnen (719/1994), härefter *TFÄ-lagen* trädde i kraft 1994. TFÄ-lagen innehåller bestämmelser om transport av farliga ämnen på väg, på järnväg och i annan spårtrafik, med luftfartyg samt om styckegods inom finskt vattenområde och utanför finskt vattenområde. Lagens syfte är att förebygga och avvärja skador och risker som transport av farliga ämnen kan medföra för människor, miljön eller egendom. I lagen finns det bestämmelser om transportparternas ansvar samt myndigheternas uppgifter och befogenheter.

Syftet med TFÄ-lagen är att harmonisera normpraxis för olika transportformer och ge nödvändiga fullmakter att ge normer på lägre nivå (RP 74/1994 rd). I bakgrunden fanns också medlemskapet Europeiska unionen. Efter lagens ikraftträdande har den i synnerhet kompletterats med internationella avtal och skyldigheter relaterade till EU:s lagstiftning. Till sin natur är TFÄ-lagen en ramlag. Närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet och Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter av teknisk natur. Regleringen av transporterna av farliga ämnen är till sin natur teknisk och detaljerad.

Innehållsmässigt utgör den gällande TFÄ-lagen och författningar och föreskrifter som utfärdats med stöd i lagen en ändamålsenligt helhet. Det här beror på att det nationella spelrummet är ytterst litet till följd av de internationella reglerna. Det har dock förflutit nästan 30 år sedan stiftandet av TFÄ-lagen, vilket betyder att verksamhetsmiljön och förhållandena förändrats avsevärt under den här tiden. Lagen har dessutom ändrats flera gånger sedan den trädde i kraft, vilket har lett till att lagen är en splittrad helhet. Därför har det uppstått ett behov att omarbeta lagen så att lagens struktur, lagstiftningshelheterna samt bemyndigandena att utfärda författningar och föreskrifter på lägre nivå ska vara tydliga, mera exakt avgränsade och konsekventa. Det har också framkommit ett behov att harmonisera lagstiftningen för olika transportformer. Bestämmelser på författningsnivå bör överföras till lagen på det sätt som grundlagen kräver. I lagen finns det dessutom ett behov av att mera heltäckande beakta internationella avtal och EU:s lagstiftning om transporter av farliga ämnen.

Regeringens proposition är kopplad till helheten ”Övriga centrala lagstiftningsprojekt” i statsminister Sanna Marins regerings lagstiftningsprogram. Propositionen genomför den strategiska helheten ”Ett livskraftigt Finland” (Utveckling av transportnätet, Fungerande transportinfrastruktur) i statsminister Marins regeringsprogram.

1.2 Beredning

Kommunikationsministeriet har berett regeringens proposition.

För bedömning av utgångspunkterna för projektet upprättade kommunikationsministeriet en bedömningspromemoria ”Vaarallisen aineiden kuljetukset – Lainsäädännön uudistaminen”. I bedömningspromemorian gjordes det en kartläggning av den allmänna lagstiftningen om transport av farliga ämnen i Finland, myndigheternas uppgifter, övervakning och påföljder, lagstiftningsnivån, förändringarna i verksamhetsmiljön samt eventuella ändringsbehov avseende den omarbetade lagstiftningen. Sammanlagt 196 myndigheter, företag och andra aktörer ombads lämna in utlåtanden om bedömningspromemorian via utlåtande.fi-tjänsten under perioden

19.12.2018 – 8.2.2019. Sammanlagt 38 instanser gav ett utlåtande. Ett sammandrag av utlåtandena finns tillgängligt i statsrådets projektfönster https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM065:00/2018.

En bred styrgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet har stött beredningen av regeringens proposition. Styrgruppens mandatperiod var 1.4.2019 – 31.12.2020. Styrgruppens mandatperiod förlängdes med kommunikationsministeriets beslut till 30.6.2021. Styrgruppen sammanträdde 11 gånger. Protokollen från styrgruppens möten finns tillgängliga i statsrådets projektfönster [1].

Rådet för bedömning av lagstiftningen har den 8.10.2021 gett sitt utlåtande om utkastet till regeringens proposition. Utlåtandet finns tillgängligt på adressen https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM065:00/2018.

Utkastet till regeringens proposition har behandlats i Delegationen för kommunal ekonomi och förvaltning den 19.10.2021.

Propositionsutkastet har granskats vid justitieministeriets enhet för utveckling av lagstiftningen och laggranskning. Förslagen från granskningen har beaktats i propositionen.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Allmänt

Transporterna av farliga ämnen tjänar dagligen Finlands industri och konsumenter. Till dessa transporter hör många produktions- och upplagringsanläggningars transporter av råmaterial och produkter samt transporter av bränsle och gaser. Olika produkter transporteras bl.a. för användning i industrin och produktionen samt för detaljhandeln. Utöver vanliga konsumtionsvaror av typ aerosoler och målfärger transporteras också farliga ämnen för jord- och skogsbrukets ändamål (gödsel och bekämpningsmedel). Avfall transporteras i enlighet med bestämmelserna för transport av farliga ämnen om de har för transporten klassificerade farliga egenskaper. Majoriteten av de transporterade ämnena är brännolja och bränsle för trafiken. Transporterna av farliga ämnen spelar en viktig roll för samhällets dagliga verksamhet.

Fältet med aktörer i anknytning till transporter av farliga ämnen är komplext. En vanlig transportkedja består av avsändaren, utföraren av transporten och mottagaren. Det finns också företag som erbjuder speditions- och logistiktjänster i branschen samt producenter och återförsäljare av förpackningar, tankar och transportenheter som används för transporterna. Av myndigheterna erkända besiktningsorgan bedömer överensstämmelsen för förpackningar och tankar, kontrollerar dem samt beviljar dem godkännande. I de organisationer som myndigheterna har godkänt utförs dessutom årliga periodiska TFÄ-besiktningar av fordon och släpvagnar samt typgodkännanden av fordon.

De personer som deltar i transport eller tillfällig förvaring av farliga ämnen ska vara utbildade och behöriga. I vägtrafiken krävs det som regel att chaufförer vid transport av farliga ämnen har ett körtillstånd som berättigar till transport av farliga ämnen. Som regel ska det finnas en säkerhetsrådgivare i organisationen om den bedriver transport av farliga ämnen på väg eller järnväg eller om dess verksamhet påverkar en sådan transport. Exempelvis de som upprättar

[1] https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM065:00/2018

transporthandlingarna, förpackarna, lastarna, påfyllarna, stuvarna, innehavarna av förpackningen eller tanken samt hamninnehavarna eller flygplatsinnehavarna och järnvägsinnehavarna spelar också sin roll för transportkedjan.

I en enkät riktad till företagen 2017 undersöktes volymerna transporterade farliga ämnen i vägtrafiken och flygtrafiken och deras transportklasser. För utredningen av de volymer som transporterades som fartygstransport och järnvägstransport användes myndigheternas datamaterial.

Sammanlagt cirka 60 miljoner ton farliga ämnens transporterades 2017 med olika trafikformer. Den totala mängden ökade med cirka sju procentenheter från 2012. För fartygstransporternas del inkluderar den här mängden bulktransportfartyg samt transport med olje-, kemikalie- och gastankfartyg, som inte omfattas av TFÄ-lagen och som mätt i tonnage täcker majoriteten av fartygstransporterna. Fartygstransporterna utgjorde cirka 70 procent, vägtrafiktransporterna över 20 procent och järnvägstransporterna under 10 procent av den totala volymen. Lufttransporternas andel var ytterst liten. Eftersom det typiska är att ämnena transporteras med olika transportformer under samma transportkedja bör det i uppgifterna från utredningen beaktas att den totala volymen innehåller överlappningar mellan de olika transportformerna.

Under de senaste tio åren har fartygstransporternas andel av transporterna förblivit i det närmaste oförändrad. Vägtransporternas andel har ökat med cirka tre procentenheter och järnvägstransporternas andel har sjunkit med cirka tre procentenheter.

Tilläggsuppgifter om de transporterade volymerna finns i Trafik- och kommunikationsverkets publikation ”Vaarallisten aineiden kuljetukset vuonna 2017” [2].

Det finns ingen exakt information tillgänglig om de företag som transporterar farliga ämnen eftersom huvudregeln är att ett transportföretag inte behöver ett särskilt tillstånd eller godkännande för transport av farliga ämnen. I början av 2020 fanns det till exempel cirka 33 200 sådana giltiga körtillstånd för vägtransporter som behövs för transport av farliga ämnen.

I järnvägstrafiken transporterar 18 företag farliga ämnen, av dem är 15 företag egentliga transportörer. Det är ett flertal företag som sköter järnvägstransporterna och uppgifterna i anknytning till dem. Inom vattentrafiken finns det cirka 80 sådana företag som utför fartygstransporter av styckegods med farliga ämnen som transporterar farliga ämnen till Finlands hamnar. Inom luftfartstrafiken finns det fyra i Finland godkända företag som utför transporter av farliga ämnen (Finnair, Norra, Jetflite, Scanwings). Även inom helikoptertrafiken finns det två företag med begränsat godkännande.

2.2 Nationell lagstiftning

2.2.1 Lag om transport av farliga ämnen

2.2.1.1 Tillämpningsområde

Enligt 3 § 1 punkten i den gällande TFÄ-lagen avses med farliga ämnen sådana ämnen som på grund av sin explosions-, brand-, smitto- eller strålningsfarlighet, giftighet, frätande verkan eller annan motsvarande egenskap kan medföra skada för människor, miljön eller egendom. Vad som

[2] Vaarallisten aineiden kuljetukset vuonna 2017, Traficomin julkaisuja 4/2019, (https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Traficomin%20julkaisuja_4_2019_VaarallistenAineidenKuljetukset2017.pdf)

i TFÄ-lagen bestäms om farligt ämne tillämpas även på farliga blandningar, föremål, redskap, varor, tomma förpackningar, genetiskt modifierade organismer och mikroorganismer,

Enligt 3 § 2 punkten i TFÄ-lagen avser transport av farliga ämnen egentlig transport, lastning på transportmedel, lastning, lossning och hantering av farliga ämnen samt av kollin och tankar som innehåller farliga ämnen. Utöver den egentliga transporten innehåller lagen krav på förberedning för transport.

TFÄ-lagen tillämpas på väg, järnväg och i annan spårtrafik. Den tillämpas också med luftfartyg inom finskt område och med finska luftfartyg utanför finskt område, om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning när det gäller kommersiell flygtrafik. Lagen tillämpas därtill på finska fartyg inom och utanför finskt vattenområde samt på utländska fartyg inom finskt vattenområde. Utöver den egentliga transporten tillämpas lagen också på tillfällig förvaring av farliga ämnen inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler samt på förpackningar, tankar och fordon avsedda för transport.

TFÄ-lagen gäller däremot inte bulktransport av farliga ämnen till havs och på inre vattenvägar eller transport med olje-, kemikalie- och gastankfartyg, lagring, flyttning eller annan hantering av farliga ämnen inom ett fabriks- eller upplagsområde, när åtgärden inte hör nära samman med väg-, järnvägs-, fartygs- eller lufttransport och inte heller transport av farliga ämnen med fritidsfarkoster som är under 45 meter långa.

En transport i sådan terräng som avses i terrängtrafiklagen (1710/1995) anses vara en transport av farliga ämnen. Närmare bestämmelser om sådana transporter finns i 1 § i statsrådets förordning om transport av farliga ämnen på väg (194/2002). Enligt paragrafen tillämpas på sådan transport av farliga ämnen som sker i terräng och på snöskoterleder enligt terrängtrafiklagen bestämmelserna om vägtransport, om inte något annat bestäms genom föreskrift av Trafik- och kommunikationsverket.

2.2.1.2 Propositionens huvudsakliga innehåll

TFÄ-lagen är en ramlag och trots lagens karaktär är innehållet i den detaljerat. Närmare bestämmelser om transporterna utfärdas genom statsrådets förordningar och föreskrifter som Trafik- och kommunikationsverket meddelar.

Den gällande TFÄ-lagen består av 10 kapitel. Kapitel 1 i lagen innehåller allmänna stadganden, som inkluderar syftet med lagen, tillämpningsområdet och definitionerna. Kapitlet innehåller dessutom bestämmelserna om transportklasserna för farliga ämnen och lagens förhållande till vissa författningar.

Kapitel 2 i TFÄ-lagen innehåller bestämmelser om myndigheterna och deras uppgifter. Därtill ingår bestämmelser om erkännande av åtgärder av myndigheter i utlandet eller landskapet Åland.

I kapitel 3 finns det bestämmelserna om skyldigheter och krav, till exempel krav på fordon, beviljare av TFÄ-godkännanden och krav på utförare av besiktningarna samt avsändarens och transportörens skyldigheter, skyldighet att utse säkerhetsrådgivare, personalens behörighet vid TFÄ-transporter eller tillfällig förvaring, körtillstånd för vägtransport samt dokument, utredningar och anmälningar i anslutning till transporter. Det finns dessutom bestämmelser om skyddsåtgärder och skyddsförpliktelser och tillfällig förvaring i transportkedjan.

Kapitel 3 a i lagen behandlar förpackningars och tankars säkerhet, exempelvis deras överensstämmelse med kraven, ekonomiska aktörers skyldigheter, besiktningsorgan som granskar förpackningar och tankar samt deras uppgifter, erkännandet av och tillsynen över dem. Kapitel 4 innehåller bestämmelser om transportförbud och transportbegränsningar.

Kapitel 5 behandlar tillsynen och kapitel 6 tvångsmedel och påföljder. Sökande av ändring och verkställighet har inkluderats i kapitel 7.

Kapitel 8 innehåller särskilda bestämmelser om exempelvis utlämnande av sekretessbelagda uppgifter, undantag beviljat av myndigheterna samt myndigheternas rätt att få uppgifter om farliga transporter. Kapitlet innehåller också bestämmelser om transporter på väg, i luften, till havs eller på inre vattenvägar som sker under kontroll av försvarsmakten, om vilka försvarsministeriet får utfärda författningar och huvudstaben föreskrifter. Gränsbevakningsväsendet har dessutom rätt att meddela föreskrifter som avviker från de bestämmelser som utfärdats med stöd av TFÄ i fråga om transport av farliga ämnen med Gränsbevakningsväsendets fartyg eller luftfartyg.

Kapitel 9 i TFÄ-lagen innehåller bestämmelser om bland annat ikraftträdandet och övergångsstadganden.

2.2.2 Förordningar av statsrådet och Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter

Med stöd i TFÄ-lagen har ett flertal förordningar om transport av farliga ämnen utfärdats och två omfattande föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket meddelats.

Förordningarna av statsrådet gällande vägtrafiken är förordningen om transport av farliga ämnen på väg (194/2002), förordningen om specialutbildning för personer som beviljar TFÄ-godkännanden och utför TFÄ-besiktningar av fordon (444/2014) och förordningen om körtillstånd för förare av fordon som transporterar farliga ämnen (401/2011).

Statsrådets förordning om säkerhetsrådgivare för landtransport av farliga ämnen (274/2002) gäller transporter på väg och järnväg. Med stöd i TFÄ-lagen finns det också bestämmelser gällande trafiken på järnväg i statsrådets förordning om transport av farliga ämnen på järnväg (195/2002).

Förordningar av statsrådet gällande fartygstransporter är förordningen om transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg (666/1998), förordningen om transport och tillfällig förvaring av farliga ämnen på hamnområden (251/2005) och förordningen om skyldighet att anmäla fartygstransport av farligt eller förorenande gods (346/2014).

Bestämmelserna om transport av farliga ämnen i lufttransport finns i förordningen om lufttransport av farliga ämnen (210/1997).

Bestämmelserna 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 finns i statsrådets förordning gällande detta (124/2015).

Det finns dessutom flera förordningar om försvarsmaktens transporter av farliga ämnen. Dessa är försvarsministeriets förordning om transport av farliga ämnen under kontroll av försvarsmakten (632/2001), försvarsministeriets förordning om försvarsmaktens körkort och körtillstånd (23/2013) samt försvarsministeriets förordning om besiktning av och tillsyn över trafikdugligheten hos militärfordon inom försvarsmakten (65/2015).

De föreskrifter som Trafik- och kommunikationsverket har meddelat med stöd i TFÄ-lagen är Vägtrafik: Transport av farliga ämnen på väg (TRAFICOM/443227/03.04.03.00/2020) och Spårtrafik: Transport av farliga ämnen på järnväg (TRAFICOM/443235/03.04.02.00/2020).

2.2.3 Övrig lagstiftning

På transporter av radioaktiva ämnen tillämpas förutom lagstiftningen om transport av farliga ämnen också strålsäkerhetslagen (859/2018) samt på transport av kärnämnen och kärnavfall kärnenergilagen (1987/1990). I enlighet med strålsäkerhetslagen utgör transport av radioaktiva ämnen strålningsverksamhet och användning av strålning. Med stöd av strålsäkerhetslagen kräver väg- och järnvägstransport av slutna strålkällor med hög aktivitet säkerhetstillstånd beviljat av Strålsäkerhetscentralen. Till dessa innehavare av säkerhetstillstånd hör sådana användare av strålning som själva transporterar källor med hög aktivitet i sin verksamhet och transportföretagen. I verksamhet som kräver säkerhetstillstånd ska verksamhetsutövaren ta fram en säkerhetsbedömning av strålningsverksamhet. I de fall som föreskrivs i strålsäkerhetslagen ska verksamhetsutövaren anlita en strålsäkerhetsexpert för att planera, genomföra och övervaka arbetstagarnas och allmänhetens strålskydd, utom när det är fråga om strålningsverksamhet som varken medför yrkesmässig exponering, exponering av allmänheten eller potentiell exponering. I verksamhet som kräver säkerhetstillstånd ska verksamhetsutövaren dessutom utse en strålsäkerhetsansvarig, som har till uppgift att hjälpa verksamhetsutövaren genomföra strålskyddet. Enligt kärnenergilagen ska innehavaren av ett tillstånd för användning av kärnenergi utse en ansvarig föreståndare för transport av dessa ämnen och säkerhetspersoner för att skydda transporterna mot verksamhet som äventyrar kärn- eller strålsäkerheten.

Bestämmelserna om industriell hantering och upplagring, överföring och förvaring av farliga kemikalier finns i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005), härefter *kemikaliesäkerhetslagen.* Syftet med lagen är att förebygga och avvärja skador på person, miljö och egendom vilka förorsakas vid tillverkning, användning, överföring, upplagring, förvaring och annan hantering av farliga kemikalier samt explosiva varor. Lagen tillämpas dock inte på sådan transport som sker utanför en produktionsanläggnings område och avses i TFÄ-lagen eller på tillfällig förvaring som direkt anknyter till denna transport (i TFÄ-lagen avsedd tillfällig förvaring), Därmed har kemikalisäkerhetslagen avgränsats att inte tillämpas på transporterna. Gränssnittet mellan TFÄ-lagen och kemikaliesäkerhetslagen är ett viktigt område för tillämpningen av båda lagarna, i synnerhet i fråga om fastställandet av tillfällig förvaring, som gäller transport av farliga ämnen, och tillfällig upplagring i enlighet med kemikaliesäkerhetslagen. Det här gränssnittet definierar också tillsynsmyndighetens behörighet och betonar för sin del vikten av samarbete mellan tillsynsmyndigheterna för tryggande av helhetssäkerheten.

Statsrådet fastställer de riksomfattande målen för områdesanvändningen, där riktlinjerna för vårt lands områdesanvändning dras upp. Miljöministeriet ansvarar för beredningen av målen för områdesanvändningen. En uppgift för den hållbara områdesanvändningen är att förebygga betydande men för hälsan och miljön. Ett fungerande, driftssäkert och tryggt trafiksystem är en grundläggande förutsättning för utvecklingen i hela landet. I de riksomfattande målen för områdesanvändningen[3] nämns det att anläggningar som orsakar fara för storolyckor, transportrutter för farliga ämnen och de kemikaliebangårdar som betjänar dessa placeras på ett betryggande avstånd från bostadsområden, områden avsedda för allmänheten och områden med en känslig natur. Samhällsplaneringen och planläggningen spelar en framträdande roll i hanteringen av

[3]Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen 14.12.2017.

risken för storolyckor. Olycksmöjligheten ska beaktas vid planeringen av områdesanvändningen på alla planläggningsnivåer och planerna för områdesanvändningen ska grunda sig på tillräckliga utredningar.

Enligt 39 § i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) ska när en generalplan utarbetas beaktas att det ges möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö samt att trafiken kan ordnas på ett ända målsenligt och med tanke på miljön, naturtillgångarna och ekonomin hållbart sätt Enligt 54 § i lagen föreskrivs det att detaljplanen ska utarbetas så att det skapas förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsam livsmiljö, för regional tillgång till service och för reglering av trafiken. Detaljplanen kan gälla ett helt bostadsområde med bostads-, arbets- och rekreationsområden eller ibland så lite som en tomt.

Regleringen av marknadskontrollen i Finland är ytterst heterogen eftersom det finns separata bestämmelser om marknadskontroll av olika förvaltningsområden och olika produktsektorer. Lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016), härefter *marknadskontrollagen*, som innehåller bestämmelser om marknadskontrollen av de produktsektorer som hör till dess tillämpningsområde, utgör ett undantag till den splittrade lagstiftningen.

Marknadskontrollagen trädde i kraft 1.1.2017 och det är en horisontell allmän lag som gäller vissa sektorer. Med marknadskontrollagen genomfördes marknadskontrollen i EU:s produktlagstiftning, kontroller av produkter som införs på unionens marknad samt bestämmelserna om unionens skyddsförfarande. Efter det att lagen trädde i kraft har dess tillämpningsområde utvidgats att gälla olika produktgrupper samt lagstiftningen för olika förvaltningsområden. Målet för marknadskontrollagen är att harmonisera marknadskontrollagstiftningen på nationell nivå genom utnyttjandet av en horisontell lag. Som regel bör harmonisering av lagstiftningen vara till nytta för samtliga aktörer.

Med marknadskontrollagen genomförs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011, härefter *marknadskontrollförordningen*, och ges kompletterande nationell lagstiftning som stöd för tillämpning av förordningen. Tillämpningsområdet för marknadskontrollförordningen är omfattande och lagstiftningen är horisontell för marknadskontroll av olika produktgrupper. Förordningen innehåller dessutom bestämmelser om kontroll vid de yttre gränserna och den ställer vissa krav på de ekonomiska aktörerna. Tillämpningsområdet för marknadskontrollförordningen omfattar EU:s författningar om 70 olika produkter. Till dessa hör också bestämmelserna om transportabla tryckbärande anordningar i anknytning till transport av gaser. Syftet med marknadskontrollförordningen är att förbättra den inre marknadens funktion genom effektivering av marknadskontrollen av att tillämpningsområdets produkter stämmer överens med den harmoniserade unionslagstiftningen. Med detta strävar man efter att trygga att endast produkter som överensstämmer med kraven erbjuds på unionens marknad och därmed tryggas en hög nivå på bland annat hälsa och säkerhet, konsumentskydd och miljöskydd Marknadskontrollförordningen trädde i kraft 15.7.2019 och den tillämpas huvudsakligen från och med 16.7.2021.

Containerlagen (762/1998) och med stöd i den föreskrivs det om godkännande, märkning, granskning av containrar som används i internationell trafik samt containerägarens ombesörjningsskyldighet. Enligt den lagen är den som äger en container skyldig att se till att containern hålls i säkert skick. För att konstatera att containern är i säkert skick och tryggande att den fortsätter att vara det finns det ett i lag avsett system för godkännande och tillsyn över containrar. Genom containerlagen har Finlands lagstiftning uppdaterats i enlighet med bestämmelserna i

internationella konventionen om säkra containrar (FördrS 111/1999:Convention for Safe Containers, CSC). Avsikten med konventionen är att föreskriva om containerns konstruktion så att en viss säkerhetsnivå garanteras för de personer som hanterar containrarna, fartyg och fordon samt deras personal och containerns innehåll vid normal hantering, fastsättning, transport och staplande. Containerlagen och konventionen tar dock inte ställning till vilka varor containern innehåller eller vilken fara innehållet kan orsaka.

Enligt arbetarskyddslagen (738/2002) är arbetsgivaren skyldig att genom nödvändiga åtgärder sörja för arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet. I detta syfte skall arbetsgivaren beakta omständigheter som hänför sig till arbetet, arbetsförhållandena och arbetsmiljön i övrigt samt till arbetstagarens personliga förutsättningar. Arbetsgivaren ska också med beaktande av arbetets och verksamhetens art tillräckligt systematiskt reda ut och identifiera de olägenheter och risker som beror på arbetet, arbetstiderna, arbetslokalen, arbetsmiljön i övrigt och arbetsförhållandena samt, om olägenheterna och riskerna inte kan undanröjas, bedöma deras betydelse för arbetstagarnas säkerhet och hälsa. Statsrådets förordning om kemiska agenser i arbetet (715/2001) innehåller bestämmelser om skydd arbetstagare mot sådana risker och skador i arbetet som förorsakas av kemiska agenser och den tillämpas på arbete där det förekommer eller kan förekomma farliga kemiska agenser. Statsrådets förordning om skydd för arbetstagare mot risker som orsakas av biologiska agenser (933/2017) tillämpas på arbete där arbetstagarna exponeras eller kan komma att exponeras för biologiska agenser.

Avhjälpandet av betydande miljöskador grundar sig i synnerhet på lagen om avhjälpande av vissa miljöskador (383/2009), men också på de aktuella bestämmelserna i substanslagar, exempelvis miljöskyddslagen (527/2014), vattenlagen (587/2011), naturvårdslagen (1096/1996) och gentekniklagen (377/1995).

TFÄ-lagen innehåller inga krav på ersättningar eller försäkringar mot miljöskador. På transporter av farliga ämnen tillämpas allmänna ansvarsbestämmelser tillämpliga på den aktuella transportformen, som ett flertal grundar sig på internationella föreskrifter eller EU:s lagstiftning. I ersättningsärenden har också försäkringssystemet för det specifika trafikmedlet betydelse.

I 23 d § i den gällande TFÄ-lagen finns en hänvisning till tillämpning av annan lagstiftning för ersättning av miljöskada. Enligt paragrafen tillämpas på avhjälpande av en sådan betydande förorening av grundvatten eller vattendrag eller en sådan i 5 a § i naturvårdslagen (1096/1996) avsedd naturskada som orsakats av en transport vad som föreskrivs i 137 § och 176 § 2 mom. i miljöskyddslagen (527/2014). På fartygstransporter av farliga och skadliga ämnen tillämpas också lagen om avhjälpande av vissa miljöskador (383/2009).

Trafikförsäkringslagen (460/2016), som gäller vägtrafiken, innehåller bestämmelser om obligatorisk trafikförsäkring av de i den lagen avsedda fordonen. Enligt spårtrafiklagen (1302/2018) ska en järnvägsoperatör ha en gällande tillräcklig ansvarsförsäkring eller ha vidtagit motsvarande arrangemang för att täcka skada som orsakas någon annan genom användning av fordon på bannätet och som operatören enligt lag eller avtal ansvarar för. Vid bedömningen av försäkringens eller arrangemangets tillräcklighet ska hänsyn tas till verksamhetens art och omfattning samt till de risker som verksamheten medför. Lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999) föreskriver om ersättningsskyldigheterna. Enligt lagens tillämpningsområde tillämpas den på ersättning för person- och sakskador i spårtrafik till den del något annat inte följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Bestämmelserna om ersättandet av atomskada som orsakats av atomolycka vid transport av atomsubstans finns i atomansvarighetslagen (484/1972).

TFÄ-lagen gäller inte bulktransport av farliga ämnen till havs och på inre vattenvägar eller transport med olje-, kemikalie- och gastankfartyg. Sjölagen (686/2008) innehåller bestämmelser

om ansvar och försäkring av oljetankfartyg. Gällande ansvar och skadeersättningar vid transport av farliga och skadliga ämnen till havs kommer sjölagen i framtiden att kompletteras när Finland ansluter sig till protokollet från 2010 för det internationella ramavtalet (*Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*) som ingicks 1996. Protokollet föreskriver om ansvar och skadeersättning vid transport av farliga och skadliga ämnen till havs.

Liksom för de övriga transportformerna stöder sig lufttransporterna av farliga ämnen på den allmänna lagstiftningen om luftfart. På ersättningarna av skada orsakad av luftfart tillämpas skadeståndslagen (1974/412) med beaktande av de i luftfartslagen (864/2014) fastställda undantagen.

Bestämmelserna om krav på försäkring mot risk för skada orsakad av luftfart och försäkringskrav gällande användare av luftfarkoster finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011. För försäkrandets del beaktas dessutom de nationella bestämmelserna för luftfart i den utsträckning som förordningarna inte ska tillämpas eller de inte innehåller bestämmelser kring försäkring.

En utredning av miljöskadesituationen i Finland har gjorts i rapporten "Miljöskador i Finland under åren 2013–2019" [4], publicerad av Finlands miljöcentral. I bilaga 2 till den av statsrådet publicerade "TOVARAMA – Jämförelse av finansieringsmodeller för det subsidiära ansvaret för miljöskador." [5] finns det en beskrivning av hur ansvars- och försäkringssystemen för trafik- och transportverksamheten fungerar när den som orsakat miljöskadan är försatt i konkurs eller insolvent eller om upphovsmannen är okänd eller inte kan nås samt behovet av nya ansvars- och ersättningssystem.

2.3 Internationella avtal

De internationella bestämmelserna gällande väg-, fartygs- och luftfartstransporter av farliga ämnen har genom åren harmoniserats för de olika transportformerna, men det förekommer fortfarande bestämmelser som är typiska för respektive transportform i de transportformsspecifika föreskrifterna. Harmoniseringsarbetet för de olika transportformerna ingår i Förenta nationernas (FN) rekommendationer om transport av farliga ämnen (*United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods*). Den sakkunnigkommitté vid FN:s ekonomiska och sociala råd som behandlar transporter av farliga ämnen har upprättat dessa rekommendationer utgående från den tekniska utvecklingen, uppkomsten av nya ämnen och material, de nuvarande trafiksystemen och framför allt enligt de krav som ställs för tryggande av människornas, egendomens och miljöns säkerhet. Det finns modellbestämmelser för transport av farliga ämnen som bilaga till rekommendationerna. Utöver modellbestämmelserna har FN också som ett resultat av sakkunnigkommitténs arbete publicerat en handbok för test och kriterier (*Manual of Tests and*

[4] "Miljöskador i Finland under åren 2013–2019", Suomen ympäristökeskuksen raportteja 8/2021 (https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/327983/SYKEra_8_2021_Ymparistovahingot-Suomessa-2013-2019.pdf?sequence=4&isAllowed=y).
[5] https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162131

Criteria), som innehåller bedömningsgrunder för farliga ämnen, testmetoder och förfaranden, som används vid klassificeringen av farliga ämnen i enlighet med modellbestämmelserna.

De nämnda modellbestämmelserna av FN, handboken för test och kriterier samt Internationella atomenergiorganisationens (IAEA) bestämmelser och säkerhetsstandarder för transport av radioaktiva ämnen utgör grunden för avtal gällande transporter av farliga ämnen med olika transportformer. Det här FN-systemet används för att trygga att transporter som sker med olika transportformer är kompatibla, så att försändelsen och lasten kan transporteras på flera än ett sätt i en transportkedja som innehåller flera transportformer utan att ämnet behöver omklassificeras och omförpackas.

För transporter av farliga ämnen på landsväg gäller avtalet om internationella vägtransporter av produkter från 1957 (*Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*, FördrS 23/1979, härefter ADR-överenskommelsen). I bilaga C till konventionen om internationell järnvägstrafik (*Convention concerning International Carriage by Rail*, FördrS 52/2006, *härefter COTIF*-konventionen), finns bestämmelser som internationella järnvägstransporter av farliga ämnen (härefter *RID-bestämmelserna*). Bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna stämmer överens, dock med beaktande av skillnaderna mellan transportmedlet gällande exempelvis fordons- och vagnskraven.

En överenskommelse har ingåtts mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering (FördrS 77/2014) om transport av

farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Med stöd i denna överenskommelse har dessutom en administrativ överenskommelse, vars bilaga innehåller detaljerade föreskrifter om järnvägstransporter av farliga ämnen, ingåtts mellan kommunikationsministeriet och Ryska federationens transportministerium (Överenskommelsen med Rysslands transportministerium om genomförandet av överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland; FördrS 96/2014). Bestämmelserna i den administrativa överenskommelsen motsvarar långt RID-bestämmelserna.

I anknytning till ADR-överenskommelsens bestämmelser och RID-bestämmelserna har med stöd i TFÄ-lagen också vissa separata avtal av teknisk natur gällande väg- och järnvägstransporter ingåtts genom vilka det är möjligt att avvika från bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna. Det separata avtalet får iakttas vid transporter av farliga ämnen mellan de länder som har undertecknat det aktuella avtalet. De separata avtalen är tidsbundna och avsikten är att de ska gälla till dess att bestämmelserna i avtalet införs i ADR-överenskommelsens bestämmelser och RID-bestämmelserna. Det typiska för de separata avtalen är att de gäller högst fem år.

Bestämmelserna om transport av farliga ämnen till havs grundar sig på FN:s Internationella sjöfartsorganisations (*International Maritime Organization*, härefter *IMO*) konventioner. Av dem reglerar den internationella konventionen för säkerhet för människoliv till sjöss från 1974 den internationella sjösäkerheten (FördrS 11/1981, härefter *SOLAS*-konventionen).

Det finns föreskrifter om fartygstransport av farliga ämnen som styckegods i A-delen 1 regeln i bilaga VII till SOLAS-konventionen gällande konventionen i anknytning till det internationella regelverket om fartygstransport av farliga ämnen som styckegods (*International Maritime Dangerous Goods Code*, härefter *IMDG*-koden).

Bestämmelserna om transport till havs av förpackat, bestrålat kärnbränsle, plutonium och högaktivt kärnsbränsleavfall finns för sin del i det internationella regelverket gällande transport till havs av bestrålat kärnbränsle, plutonium och högaktivt kärnbränsleavfall i VII kapitlet del D regel 14 i SOLAS-konventionen (*International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships*; härefter *INF*-koden).

I bilaga III från 1978 gällande den internationella konventionen om förhindrande av havsföroreningar från fartyg 1973 (*Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, 1973, FördrS 51/1983, härefter *MARPOL*-konventionen) finns det dessutom bestämmelser om transporter av förpackade ämnen som är farliga för havsmiljön.

Med stöd i TFÄ-lagen har ett avtal om fartygstransporter ingåtts, som anger att vissa bestämmelser i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna kan tillämpas på transport av farliga ämnen på rorofartyg på Östersjön: Samförståndsavtalet om transport av förpackat farligt gods på rorofartyg i Östersjön (*Memorandum of Understanding for the Transport of Packaged Dangerous Goods on Ro-Ro Ships in the Baltic Sea*, FördrS 4/2018). Bestämmelserna i samförståndsavtalet får tillämpas på fartygstransporter mellan avtalsparterna. Avtalsparter i avtalet är Östersjöns kuststater med undantag för Ryssland.

För internationella transporter av farliga produkter på inre vattenvägar ingicks den 26 maj 2000 en överenskommelse i Genève (*European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways,* härefter *ADN*-avtalet) där Finland inte är avtalspart.

I bilaga 18 till konventionen angående internationell civil luftfart (*Convention on International Civil Aviation*, FördrS 11/1949, härefter Chicagokonventionen) finns det bestämmelser om lufttransport av farliga ämnen. Internationella civila luftfartsorganisationen (*International Civil Aviation Organization*, ICAO) har med stöd av Chicagokonventionen publicerat tekniska föreskrifter gällande lufttransporter av farliga ämnen (*Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, härefter *ICAO-TI*).

Bilagorna till konventionerna om transport av farliga ämnen omarbetas med två års mellanrum. Dessa ändringar sätts i kraft i den nationella lagstiftningen med samma tidtabell. Tidtabellen medför utmaningar för genomförandet av författningarna och tillsynen för både dem som tillämpar bestämmelserna och dem som tolkar bestämmelserna.

2.4 EU:s lagstiftning

Bestämmelserna om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar finns i Europaparlamentets och rådets direktiv om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar 2008/68/EG (härefter *TFÄ-direktivet*). Med TFÄ-direktivet blir bestämmelserna gällande transporter på väg, järnväg och inre vattenvägar i de internationella överenskommelserna (ADN-överenskommelsen, ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna) tvingande för Europeiska unionens medlemsstater och mellan dem. Detta direktiv ska tillämpas på transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar inom eller mellan medlemsstater, samt på lastning och lossning, överföring till eller från ett annat transportsätt och på de avbrott i transporten som omständigheterna kräver. Det ska inte tillämpas på transporter av farliga ämnen för vilka fordon, vagnar och fartyg tillhörande militären används eller som är på militärens ansvar. TFÄ-direktivet förnyas med två års mellanrum på motsvarande sätt som bilagorna gällande transport av farliga ämnen i de internationella överenskommelserna.

Finland tillämpar TFÄ-direktivets bilagor om väg- och järnvägstransporter. Finland har till EU:s kommission på det sätt som direktivet förutsätter meddelat att Finland inte tillämpar bilagan om transport på inre vattenvägar. Enligt de villkor som anges i TFÄ-direktivet får en medlemsstat behålla och anta bestämmelser om transport med järnväg på de nationella territorierna av farligt gods från och till de länder som är medlemmar av OSJD. Finland har ingått de nämnda avtalet om järnvägstransport av farliga ämnen med Ryssland.

Enligt artikel 6.2 i TFÄ-direktivet får medlemsstaterna på särskilda villkor tillämpa undantag på de transporter av farliga ämnen som sker på statens område. Undantag ska tillämpas utan att någon diskrimineras. Europeiska kommissionen undersöker i varje fall om villkoren har uppfyllts och beslutar om det aktuella undantaget tillåts. Om en medlemsstat begär förlängning av godkännandet av ett undantag ser kommissionen över undantaget i fråga. Kommissionen ger genomförandebeslut gällande dessa där medlemsstaternas nationella undantag listas. Det senaste av dessa är kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/1436 om bemyndigande för medlemsstaterna att anta vissa nationella undantag i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

Kommissionen har antagit en förordning (EU) 2016/403 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG. Författningen presenterar också de överträdelser av reglerna för transport av farliga ämnen som kan leda till att transportören förlorar sitt goda anseende och på det viset till förlust av varutransporttillståndet. Förutsättningarna för godstrafiktillstånd för godstrafik och beviljande av tillstånd finns i lagen om transportservice (320/2017). Godstrafiktillstånden är gemenskapstillstånd och hemlandets godstrafiktillstånd. En förutsättning för beviljande av tillstånd är tillståndsmottagarens goda anseende.

För att öka transportsäkerheten för transportabla tryckbärande anordningar, samtidigt som fri rörlighet för transportabla tryckbärande anordningar på en gemensam transportmarknad säkerställs har EU gett Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/35/EU om transportabla tryckbärande anordningar (Europaparlamentets och rådets direktiv 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). Syftet med direktivet är att parallellt med fri rörlighet för transportabla tryckbärande anordningar garantera utsläppande på marknaden av transportabla tryckbärande anordningar, upprepat ibruktagande samt gemensamma regler för erkännande av besiktningsorgan och värderings- och omvärderingsförfaranden inom EU. I TFÄ-direktivet gäller de transportabla tryckbärande anordningarna främst tryckbärande anordningar för transport av gaser: tryckkärl av typ gasflaskor samt tankar. De transportabla tryckbärande anordningarna ska vara försedda med det pi-märke som avses i direktivet för att påvisa att anordningen uppfyller de gällande kraven. Dessa krav meddelas i bestämmelserna om väg- och järnvägstransporter av farliga ämnen. För ett godkännande och en inspektion utförd i ett land gäller ömsesidigt erkännande i samtliga EU- och EES-stater. De transportabla tryckbärande anordningarnas säkerhet och överensstämmelse tryggas genom metoder som tillämpas av de anmälda organen. Förutsättningar gällande organets tillförlitlighet, sakkunskap och oberoende har satts för erkännandet av besiktningsorganen.

Rådets direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods antogs för tryggande av att kontrollerna av transporter av farliga ämnen håller tillräckligt hög nivå. Medlemsstaterna rapporterar årligen till kommissionen om de utförda direktivsenliga kontrollerna.

Den av tradition nationella regleringen av järnvägarna har också blivit mera europeisk under den senaste tiden. Numera är järnvägssystemet ett system som omfattas av EU-lagstiftningen. EU strävar förutom efter att förbättra verksamhetsförutsättningarna för den europeiska järnvägstrafiken också efter att minska den nationella lagstiftningen. Sedan 2006 har Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) haft som uppgift att främja integreringen av det europeiska järnvägssystemet.

Under de senaste åren har lagstiftningen gällande luftfart i Europeiska unionen utfärdats som direkt tillämpbara EU-förordningar i stället för som direktiv. Strävan med detta har varit att trygga att lagstiftningen gällande luftfart i medlemsstaterna tillämpas så enhetligt som möjligt. Genom kraven i EU-lagstiftningen och godkända bestämmelser för att införa den tryggar man att medlemsstaterna uppfyller skyldigheterna i de internationella avtalen. Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet grundades 2002. Det centrala målet för byrån är att skapa och upprätthålla en enhetlig och hög nivå på flygsäkerheten i Europa. Efter grundandet av EASA har de nationella myndigheternas befogenheter huvudsakligen överförts till byrån, som publicerar majoriteten av normerna gällande flygduglighet, underhållsverksamhet, flygverksamhet och certifikat.

Kraven på lufttransporter av farliga ämnen har inkorporerats i EU:s lagstiftning. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (härefter *EASA*-förordningen) innehåller de övergripande kraven på luftfarten. Enligt EASA-förordningen får artiklar eller ämnen som kan utgöra en betydande risk för hälsa, säkerhet, egendom eller miljön, t.ex. farligt gods, vapen och ammunition, inte medföras på något luftfartyg, såvida inte särskilda säkerhetsförfaranden och säkerhetsföreskrifter tillämpas för att minska de därtill knutna riskerna.

De egentliga kraven på transport av farliga ämnen i flygtrafiken finns i EU kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008. I kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 definieras de farliga ämnena och hänvisas det till ICAO-TI. Likaså finns definitionerna av farliga ämnen och hänvisningar till ICAO-TI i kommissionens förordning (EU) 2018/395 om detaljerade regler för ballongverksamhet med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 samt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1976 om detaljerade regler för segelflygverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139. Riskerna vid transport av farliga ämnen vid drift av obemannade luftfartygsystem i EU och för anställda inklusive fjärrpiloter och organisationer som medverkar i denna drift har dessutom beaktats i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg.

2.5 Transporternas säkerhetsläge

Enligt Transport- och kommunikationsverkets utredning [6] sker det i Finland årligen cirka 30 olyckor vid vägtransport av farliga ämnen. Utredningen, som är gjord åren 2013-2018, visar att de flesta olyckorna sker vid transport av de ämnen som också i övrigt transporteras i stora volymer, det vill säga brännbara vätskor och frätande ämnen. Enligt utredningen gällde över 60 procent av fallen situationer där det fordon som transporterade de farliga ämnena hamnar utanför vägen eller stjälper på vägen så att inga andra fordon var delaktiga i olyckan. I inemot hälften av dessa fall har halt väglag nämnts som en bakomliggande faktor eller så hade varning för dåligt väglag utfärdats.

Följderna av en typisk avvikelse vid järnvägstransport av farliga ämnen är små. När en vagn spårar ur orsakar det i allmänhet inte läckage och om det orsakar är dessa huvudsakligen småläckagen via ventiler. Årligen uppstår det dock i Finland enstaka situationer som antingen orsakar en allvarlig olycka eller risk för allvarlig olycka. Den senaste allvarliga olyckan i järnvägstrafiken skedde 7.4.2018 i Kinni i Mäntyharju. Olyckan orsakade ett stort läckage av metyl-tert-butyleter (MTBE), som används som tilläggsämne i bensin.

De vanligaste farliga ämnen som är involverade i olyckor och farosituationer[7] i järnvägstrafiken är huvudsakligen desamma farliga ämnen som transporteras mest i järnvägsnätet. Dessa är brännbara vätskor, frätande ämnen och gaser. Under de senaste åren har det skett cirka 15 olyckor eller farosituationer vid järnvägstransport av farliga ämnen. Det finns ingen tydlig utvecklingstrend i antalet årligen statistikförda avvikelser. Majoriteten av avvikelserna vid järnvägstransporter av farliga ämnen sker vid växelarbeten och de mest typiska avvikelserna vid växelarbete är urspårning och läckage.

Det sker sällan olyckor vid fartygstransporterna. Av de 207 sjöfartsolyckor som anmäldes 2014 - 2018 involverade 12 olyckor styckegods med farliga ämnen. En typisk olycka orsakar inte läckage eller miljöskador. Det är främst transportmedlet som får skador, inte lasten eller en del av den.[8]

Under 2013 - 2018 skedde inga olyckor eller allvarliga farosituationer[9] med farliga ämnen inom lufttransporterna.

---

[6] Vaarallisten aineiden tiekuljetusonnettomuudet Suomessa vuosina 2013–2018, Traficomin julkaisuja 3/2019 (https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Vaarallisten%20aineiden%20tiekuljetusonnettomuudet%20Suomessa%20vuosina%202013%20-%202018.pdf)

[7] Rautateillä vaarallisten aineiden kuljetuksissa tapahtuneet onnettomuudet ja vaaratilanteet, Trafin julkaisuja 21/2018 (https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1543399724/d554128b8cd33e669077a687d70eb0b6/32615-Tra-fin_julkaisuja_21_2018__Rautateilla_vaarallisten_aineiden_kuljetuksessa_tapahtuneet_onnettomuudet_ja_vaaratilanteet.pdf).

[8] Onnettomuudet ja vaaratilanteet vaarallisten aineiden aluskuljetuksissa, Traficomin julkaisuja 2/2019 (https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Onnettomuudet%20ja%20vaaratilanteet%20vaarallisten%20aineiden%20aluskuljetuksissa_pdf.pdf)

[9] Vaarallisten aineiden ilmakuljetuksiin liittyvät onnettomuudet ja vaaratilanteet Suomessa, Traficomin julkaisuja 9/2019 (https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Vaarallisten%20aineiden%20kuljetuksiin%20liittyv%C3%A4t%20poikkeamat%20ilmailussa_julkaisuversio.pdf)

2.6 Tillsynen över transporterna av farliga ämnen

2.6.1 Allmänt

Många förvaltningsområden utövar tillsyn över transporterna av farliga ämnen. På grund av transporternas allmänfarliga karaktär är det extremt viktigt att tillsyn utövas. Enligt 5 § i TFÄ-lagen är den allmänna styrningen och det allmänna utvecklandet av verksamhet kommunikationsministeriets uppgift.

Enligt 6 § TFÄ-lagen utövas tillsynen över efterlevnaden av lagen och av bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den av Transport- och kommunikationsverket, Tullen, polisen, Gränsbevakningsväsendet, Säkerhets- och kemikalieverket, Strålsäkerhetscentralen och arbetarskyddsmyndigheterna. Närmare bestämmelser om uppgifterna för nämnda myndigheter i anslutning till tillsynen över transport av farliga ämnen, om övriga uppgifter inom respektive verksamhetsområde i anslutning till transport eller tillfällig förvaring av farliga ämnen samt om inhemska och utländska myndigheters samarbete får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Enligt samma paragraf utövar militärmyndigheterna tillsyn över transporter av farliga ämnen utförda under kontroll av försvarsmakten på väg, i luften, till havs och på inre vattenvägar samt över transporter av farliga ämnen med försvarsmaktens fordon, fartyg eller luftfartyg. Om bland annat övrig tillsyn över försvarsmaktens transporter av farliga ämnen föreskrivs vid behov genom förordning av statsrådet.

2.6.2 Operativ övervakningsverksamhet

Vägtransporter. Övervakningen av vägtransporter med farliga ämnen utgör en del av polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets övervakning av den tunga trafiken. Vid övervakningen används Europeiska unionens gemensamma övervakningsmetoder. Vid övervakningen görs en ingående kontroll av att bestämmelserna gällande transport av farliga ämnen följs. Till det som har kontrollerats hör utöver de allmänt kontrollerade kör- och vilotiderna, säkrandet av lasten, fordonskombinationens tekniska skick och körtillstånden bland annat körtillstånd för transport av farliga ämnen, certifikat över godkänt fordon, kravenliga märkningar, utrustning som krävs för transporten, fraktsedlar, skriftliga säkerhetsanvisningar och att bestämmelserna om lastning har följts.

Tillsynsmyndigheterna kontrollerar årligen cirka 2 000 transporter med farliga ämnen. Vid kontrollerna 2020 konstaterades det att över en tredjedel av transporterna stred mot ADR-bestämmelsen.

De på vägtransporter inriktade kontrollerna[10] har beskrivits närmare i följande tabeller och diagram:

[10]Uppgifterna i tabellen och diagrammen grundar sig på uppgifter som Polisstyrelsen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen lämnat in till kommunikationsministeriet.

	Finland	Övrigt EU-land	Land utanför EU	Totalt antal
Antal kontrollerade fordon årligen				
2020	1 422	257	218	1 897
2019	1 327	190	164	1 681
2018	1 441	219	194	1 854
2020	1 479	370	151	2 000
2016	1 594	317	219	2 130
2015	1 635	319	122	2 076
2014	2 000	194	240	2 434
Antal transportenheter som strider mot ADR-bestämmelserna				
2020	478	72	59	609
2019	323	56	51	430
2018	524	63	66	653
2017	376	90	34	500
2016	481	92	64	637
2015	430	69	41	540
2014	506	56	57	619
Antal transportenheter som försatts i körförbud				
2020	12	6	12	30
2019	16	6	4	26
2018	12	1	4	17
2017	14	7	2	23
2016	9	11	6	26
2015	23	6	4	33
2014	31	7	5	43

Tabell 1. Antal fordon granskade vid TFÄ-vägkontroller samt antal transportenheter som strider mot ADR-bestämmelserna och antalet transportenheter som försatts i körförbud 2014 - 2020 enligt registreringsstat.

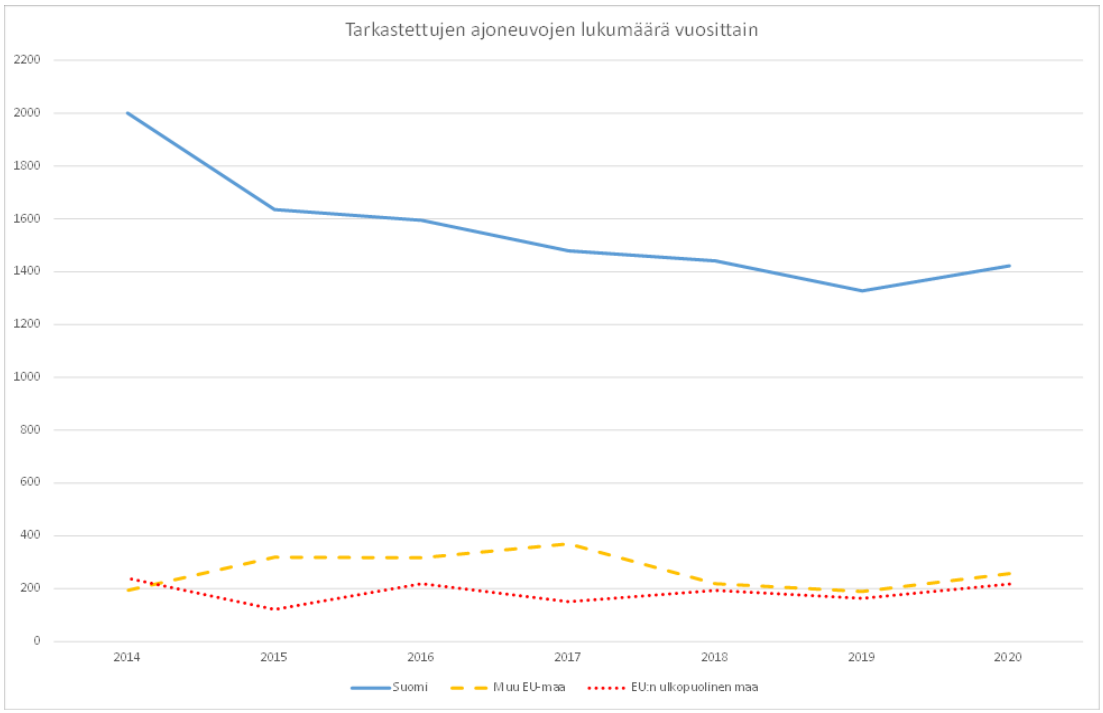

Diagram 1. Antalet kontrollerade fordon 2014 – 2020 enligt registreringsstat.

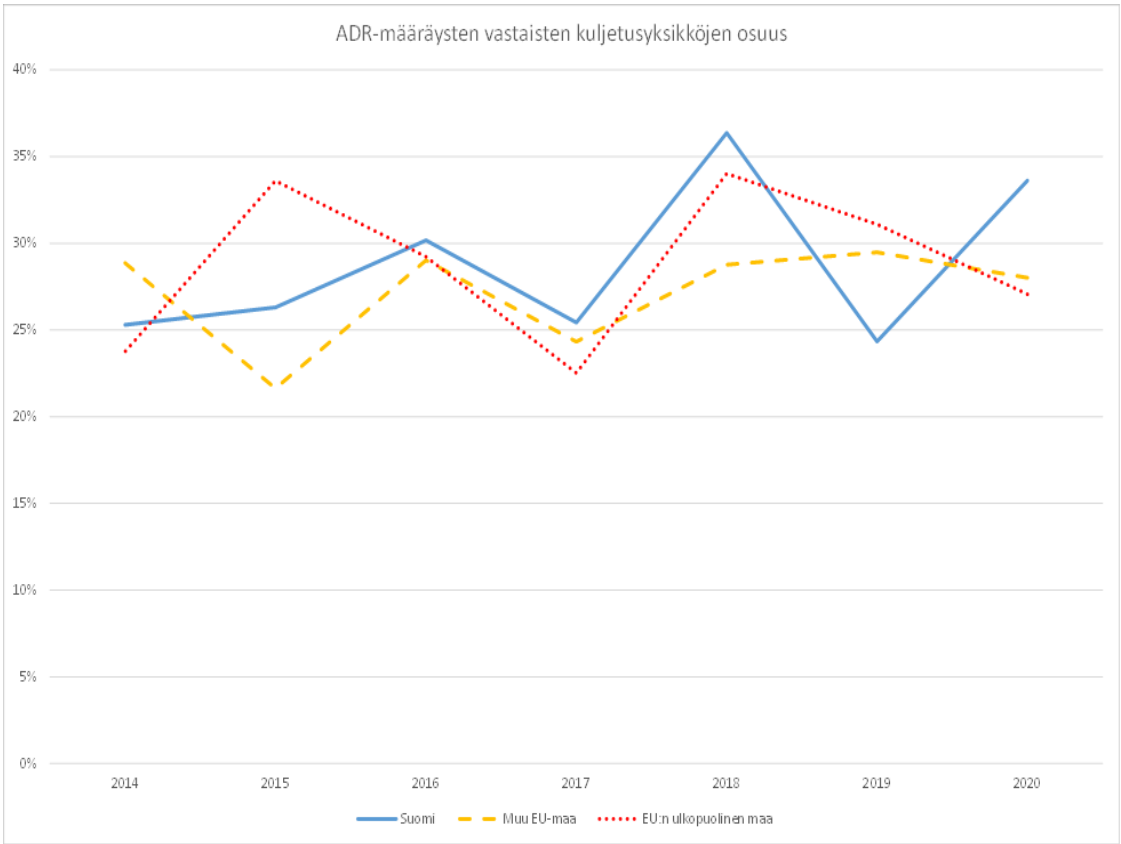

Diagram 2. Den procentuella andelen transportenheter som strider mot ADR-bestämmelserna av antalet kontrollerade fordon 2014 – 2020.

Järnvägstransporter. Tillsynen över transporterna av farliga ämnen omfattar bland annat kontroller av bangårdarna, som utförs med tre års mellanrum på de av Trafik- och kommunikationsverket utsedda bangårdarna. Trafik- och kommunikationsverket utför cirka fyra kontroller årligen. Bangårdarnas verksamhet granskas dessutom vid auditeringarna av Trafikledsverkets säkerhetsledningssystem.

Till sin karaktär är kontrollerna av bangårdarna tekniska kontroller och kontroller av bangårdarnas funktion samt auditering av att metoderna i säkerhetsledningssystemet har förverkligats.

Fartygstransporter. Trafik- och kommunikationsverket, polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet utövar i enlighet med TFÄ-lagen och förordningar utfärdade med stöd i denna tillsyn över transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg samt transporter och tillfällig förvaring på hamnområden. Tillsynen över transporten av förpackade farliga ämnen utgör en del av den av Trafik- och kommunikationsverket utövade tillsynen över hamnar och fartyg.

På tillsynen över de kontroller av transporter av farliga ämnen som utförs i hamnarna och hur lasten är fastspänd tillämpas IMO:s anvisningar (MSC.1/Circ.1442 med ändringar). Kontroller görs av märkningarna, kvaliteten och skicket på lasttransportenheten och förpackningarna samt separeringen av transportenheten, transportdokumenten, skicket på tankar och containrar samt

fastspännandet av lasten. År 2019 gjorde tillsynsmyndigheterna 183 kontroller av lasttransportenheter. Det hittades brister i 48 av dessa lastransportenheter, den vanligaste bristen var att förpackningarna och produkterna var otillräcklig eller knappt alls fastbundna eller stödda. Resultaten av de kontroller som utförs i hamnarna rapporteras årligen till IMO och till de stater som tillämpar Samförståndsavtalet om transport av förpackat farligt gods på rorofartyg i Östersjön.

I enlighet med lagen om fartygstrafikservice (623/2005) samt TFÄ-lagen och förordningar utfärdade med stöd i dessa ska fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett sådant fartyg med farligt eller förorenande gods ombord som anlöper en finsk hamn eller ankarplats som sin första destination från en hamn utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, före avgången från lastningshamnen, med hjälp av det elektroniska systemet för hantering av information inom sjöfarten lämna ett ankomstmeddelande och dessutom elektroniskt informera tullmyndigheten om det farliga gods som fartyget ska transportera. Tullen ska kontrollera att uppgifterna om fartygets ankomst uppfyller gällande krav.

Hamnstatskontroll *(Port State Control*) bildar ett internationellt tillsynssystem, som omfattar de utländska fartyg som besöker hamnstaternas hamnar eller förankringplatser. Finland är en av de stater som har undertecknat Paris hamnstatsöverenskommelse (*Paris MoU*) och utför kontroller enligt de metoder och det kontrollsystem som avtalats i hamnstatsöverenskommelsen.

I Finland finns det 14 hamnområden, som hanterar styckegods med farliga ämnen, vars import och export av farliga ämnen överskrider 10 000 ton. Hamnen ska göra en säkerhetsutredning och till utredningen ska bifogas en separat intern räddningsplan för hamnområdet. Trafik- och kommunikationsverket kontrollerar systematiskt att hamnens verksamhet motsvarar den i säkerhetsutredningen beskrivna verksamheten. Vid behov kallas räddningsmyndigheten, den regionala näringslivs-, trafik- och miljöcentralen samt regionförvaltningsverket in.

Lufttransporter. Vid behov utövar Trafik- och kommunikationsverket tillsyn i samarbete med övriga finländska myndigheter. Tillsynssamarbete görs också med utländska luftfartsmyndigheter *(Joint Audits)*.

Tillsynen utövas över finländska företag som utövar flygverksamhet, till vilka räknas företag som utövar kommersiell luftfart och annan kommersiell flygverksamhet eller utför flygarbete. Tillsynen gäller också privata flygverksamhetsaktörer, om de transporterar farliga ämnen. Tillsynen sker också över flygverksamhetens underleverantörer och speditörer samt flygfältsaktörer och deras underleverantörer, exempelvis säkerhetstjänster. Likaså omfattas avsändare och företag som utövar postverksamhet av tillsynen liksom även de företag som ger utbildning i anknytning till farliga transporter. Tillsynen gäller också utländska flygbolag och utländska postoperatörer med verksamhetsställe i Finland.

Trafik- och kommunikationsverket utövar tillsyn över tillståndsbelagd flygverksamhet och kontroller i anknytning till detta görs antingen separat som kontroller av transporter av farliga ämnen eller inom ramen för de årliga kontrollerna av flygverksamheten och flygfältsverksamheten. Kontrollerna av postoperatörerna och utbildarna sker i samband med förnyandet av tillståndet. Strävan är att göra kontrollerna av avsändarna antingen i samband med kontrollerna av säkerhetsåtgärderna eller som separata kontroller. Det finns cirka 200 identifierade avsändare. Som regel utförs slumpmässiga kontroller av dem som utövar flygverksamhet.

Tillsyn över förpackningar och tankar. Tillsynen över förpackningar och tankar för transport av farliga ämnen hör till Säkerhets- och kemikaliverkets tillsynsuppgifter. På motsvarande sätt

ansvarar Strålsäkerhetscentralen för tillsynen över att de förpackningar som används för transport av radioaktiva ämnen uppfyller kraven. Tillsynsåtgärderna gäller förpackningar och tankar som introduceras på marknaden och används. Avsikten med tillsynen är att se till att förpackningarna och tankarna uppfyller kraven och kan användas tryggt under hela sin livscykel. Vid introduktionen av tankar och förpackningar på marknaden spelar tillsynsverken en central roll.

Säkerhets- och kemikalieverket utövar tillsyn bland annat genom marknadskontroll (fält- och dokumentkontroll) och kontroller i samband med vägtransporter i samarbete med polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet. Tillsynen över förpackningar och tankar inriktas enligt den information som erhållits av besiktningsorganen, brand- och räddningsmyndigheterna, polisen, konsumenterna och genom anmälningar om olyckor samt utgående från internationellt informationsutbyte. Tillsynen riktas bland annat till producenter, importörer och underleverantörer av tankar för transport, verkstäder som reparerar tankar för transport, producenter och importörer av förpackningar samt återförsäljare, anläggningar för gaspåfyllning och importörer av små tryckkärl, transportförpackningarnas tvätt- och återvinningsföretag, industri- och transportföretag.

Trafik- och kommunikationsverket, Säkerhets- och kemikaliverket och Strålsäkerhetscentralen ansvarar för tillsynen över de besiktningsorgan som de godkänt.

2.7 Förseelser och brott vid transport av farliga ämnen

Det finns bestämmelser om brott och förseelser i anknytning till transport av farliga ämnen i 19 § i TFÄ-lagen (förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen), 44 kap. 13 § i strafflagen (39/1889) (brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen) samt i 48 kap. 1−4 § (miljöförstöring, grov miljöförstöring, miljöförseelse och miljöförstöring av oaktsamhet).

I lagstiftningen har kännetecknen för förseelser och brott i anknytning till transport av farliga ämnen införts med en så kallad lagstiftning in blanco. Med detta avses att verksamhet eller försummelse i strid med TFÄ-lagen eller med vilken förordning eller föreskrift som helst utfärdad med stöd i TFÄ-lagen är straffbar enligt antingen TFÄ-lagens bestämmelse om förseelse eller strafflagen. En sådan modell är problematisk för tolkningen av det straffbara brottet eller förseelsen och överlag för förståelsen. Den straffrättsliga legalitetsprincipen i 8 § i grundlagen och 3 kap. 1 § i strafflagen förutsätter att det av lagen exakt och noggrant avgränsat ska framgå vilken typ av verksamhet eller försummelse i anknytning till transport av farliga ämnen som är straffbar.

Enligt Polisstyrelsen har följande TFÄ-förseelser och -brott anmälts till polisen 2013−2020:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
TFÄ-förseelse	552	515	501	374	419	421	325	374
TFÄ-brott	7	7	6	6	6	15	3	4

Tabell 2 Anmälda TFÄ-förseelser och TFÄ-brott 2013 – 2020.

Det finns inte tillgänglig information om givna anmärkningar vid lindrigare förseelser. Förseelserna vid transport av farliga ämnen gäller ofta brister i transportmedlens utrustning, lastningen eller märkningen av fordonen.

2.8 Bedömning av nuläget

Det är inemot 30 år sedan TFÄ-lagen trädde i kraft. Under de gångna åren har verksamhetsmiljön för transporter av farliga ämnen avsevärt förändrats. I respons till detta har ett flertal ändringar gjorts i TFÄ-lagen och förordningarna utfärdade med stöd i den. Den stora mängden förändringar har bidragit till att strukturen på lagen inte har förblivit konsekvent. Trots de enskilda ändringarna motsvarar lagen inte heller på bästa möjliga sätt de förändrade kraven. Lagstiftningen gällande transport av farliga ämnen kräver ajourföring och en strukturell uppdatering.

Den gällande TFÄ-lagstiftningen och lagstiftning utfärdad med stöd av den har tjänat på ett ändamålsenligt sätt under sin tid. Målet för lagen, en god säkerhetsnivå på transporterna av farliga ämnen, har huvudsakligen uppnåtts på det beskrivna sättet eftersom det ytterst sällan sker olycksfall eller farosituationer. Noteras bör dock också att det vid kontrollerna av transporterna av farliga ämnen regelbundet observeras brister och likgiltighet för lagens bestämmelser och skyldigheterna i föreskrifterna.

De utmaningar som framkommit i den gällande TFÄ-lagen har varit oklarheterna i lagens struktur samt teman i anknytning till lagstiftningshierarkin och också i övrigt grundlagsenligheten. Myndigheterna inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde har gjort bedömningen att det för korrekt skötsel av myndighetsuppgifterna samt också i övrigt för effekterna av lagen i den nya lagstiftningen gällande transport av farliga ämnen är viktigt att eftersträva ett förtydligande av myndigheternas skyldigheter, uppgifter och befogenhetsgränser. Den gällande TFÄ-lagen innehåller inte med tillräcklig noggrannhet bestämmelser om myndigheternas uppgifter. Bristerna i de centrala definitionerna i anknytning till lagens tillämpningsområde orsakar också tillämpnings- och tolkningsproblem både för transportbranschens aktörer och myndigheterna. Likaså är det viktigt att bestämmelserna om sanktionerna i lagen är klart avgränsade och exakta.

Vid bedömningen av nuläget är det viktigt att nämna det mångtydiga begreppet tillfällig förvaring som är nära bundet till transport av farliga ämnen och behovet att ändra detta, något som har varit aktuellt under hela den tid TFÄ-lagen har varit i kraft och vid beredningen av lagförslaget. I lagstiftningen har skillnaden mellan definitionen på tillfällig förvaring, som ingår i TFÄ-lagen och vissa internationella överenskommelser, och definitionen av upplagring, som ingår i kemikalisäkerhetslagen, inte ansetts vara tydlig. Tidsgränsen mellan upplagring och tillfällig förvaring har inte definierats i lagstiftningen, vilket vissa instanser har ansett vara en brist. En utmaning med den tillfälliga förvaringen av farliga ämnen vid transport är också att den säkerhetsutredning som i TFÄ-lagen kärvs av bangårdarna enligt Europeiska unionens järnvägsbyrå är problematisk för den allmänna lagstiftningen om järnvägstrafiken.

Vid bedömningen av nuläget kan man anse det vara självklart att det under den tid lagen har varit i kraft har skett sådana ändringar i transporten av farliga ämnen och den lagstiftningshelhet som reglerar transporten som man bör reagera genom utveckling av lagstiftningen på det sätt som framgår av regeringens aktuella proposition. Vid beredningen av lagförslaget har det även framkommit nya behov, till exempel behovet att utnyttja digitaliseringen och automatiseringen vid transporten av farliga ämnen för upprätthållande av trafiksäkerheten och främjande av smidighet i trafiken.

3 Målsättning

Målsättningen med den föreslagna lagstiftningen är att skapa en smidigare lagstiftning, avlägsna de tvetydigheter och brister som belastar lagstiftningen samt sätta i kraft en konsekvent lagstift-

ning. På det här sättet upprätthålls trafiksäkerheten, påverkas miljösituationen positivt och möjliggörs affärsverksamhet. Det eftersträvas också att främja möjligheten att utnyttja automatisering och digitalisering vid transporten av farliga ämnen. Lagstiftningshelheten sätts att i synnerhet bättre motsvara de krav som grundlagen ställer.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Inledning

Regeringens proposition grundar sig huvudsakligen på den gällande TFÄ-lagen, dock så att lagens struktur och systematik, lagstiftningshelheterna, ortografin, terminologin och bemyndigandena är tydligare, noggrannare avgränsade och konsekventare än i den nuvarande lagen. Propositionen beaktar på ett övergripande sätt de internationella avtalen och EU:s lagstiftning gällande transport av farliga ämnen. I propositionen har en betydande mängd bestämmelser lyfts upp till lagnivå på det sätt som grundlagen kräver, för tillfället finns bestämmelserna i stor utsträckning på författningsnivå.

4.1.2 Ny lagstiftningsmodell

Förslaget till ny lag om transport av farliga ämnen inkluderar fortfarande kraven på transporter av farliga ämnen med fyra olika trafikformer. Syftet med propositionen är att harmonisera lagstiftningen gällande samtliga transporter av farliga ämnen under en lagstiftningshelhet.

Systematiken i den föreslagna lagen grundar sig huvudsakligen på systematiken i de internationella avtalen gällande transport av farliga ämnen: lagen innehåller först mera allmänna bestämmelser om krav och skyldigheter och därefter de skyldigheter som parterna vid transporterna har på det sätt som föreskrivs i internationella avtal. I den nationella lagstiftningen är det inte ändamålsenligt att skapa ett system med olika utgångspunkter.

Lagstiftningstekniskt har de nya bestämmelserna nämnts i motiveringen till propositionen. Om det finns bestämmelser om en sak i den gällande TFÄ-lagen, har strävan varit att också nämna detta i motiveringarna. Om den föreslagna bestämmelsen finns i en gällande förordning eller ingår i en gällande föreskrift har dessa inte alltid nämnts i detaljspecifikationen till bestämmelsen.

Den föreslagna nya lagen om transport av farliga ämnen är indelad i 25 kapitel. Kapitlets rubrik beskriver dess innehåll. Kapitlen har inkluderats i propositionen på ett konsekvent sätt. Den nya lagen innehåller 167 paragrafer.

Den nya lagen om transport av farliga ämnen och författningar på lägre nivå än på lag samt ett flertal föreskrifter beaktar kraven i grundlagen, internationella överenskommelser och EU:s lagstiftning. I den nya lagen införs bestämmelser om sådana frågor gällande transport av farliga ämnen som för närvarande finns i förordningar. Likaså utvecklas föreskrifterna utfärdade av Trafik- och kommunikationsverket på av den nya lagen förutsatt sätt.

4.1.3 Avgränsning av Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets transporter av farliga ämnen

Det föreslås att transporterna av specialmaterial i anknytning till militär verksamhet eller den allmänna ordningen och säkerheten lämnas utanför lagens tillämpningsområde. Det här görs

eftersom det inte finns bestämmelser om transporterna av farliga ämnen i dessa uppgifter i EU:s lagstiftning och internationella avtalssystem. Det här beror på särdragen hos det transporterade materialet. Begränsningen av tillämpningsområdet gäller även sådana internationella transporter som sker i Finland.

Enligt den gällande TFÄ-lagen hör Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets transport av farliga ämnen till lagens tillämpningsområde, om det inte finns separat lagstiftning om att lagen inte tillämpas på deras verksamhet eller bemyndigande har getts att utfärda förordning om funktionen eller föreskrift av förvaltningsområdets myndighet. På grund av militärt specialmaterial och militära transporter är det dock inte motiverat att en civil myndighet utövar tillsyn över och förvaltar de specialmaterial som Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet transporterar eftersom det i anknytning till transporterna till exempel finns uppgifter om exempelvis prestationsförmågan. I den nuvarande verksamhetsmiljön finns det inga förutsättningar att av civila myndigheter kräva sådan sakkunskap som det militära materialet förutsätter.

Det föreslås att till den föreslagna lagens tillämpningsområde fortfarande hör sådan transport av farliga ämnen som tjänar militär- och säkerhetsmyndigheterna som genomförs av en civil aktör och övervakas av en civil myndighet.

4.1.4 De allmänna säkerhetsprinciperna vid transport av farliga ämnen

Det finns bestämmelser om de allmänna säkerhetsprinciperna i 2 kap. i lagen. Principerna är: skyldighet att känna till krav, aktsamhets- och försiktighetsplikt samt transportförbud. Principerna styr alla som är delaktiga i transporten och verksamhetsutövares verksamhet enligt den föreslagna lagen och de beskriver de centrala värdena, syftena och målsättningarna för systemet. De allmänna säkerhetsprinciperna behövs för att skapa bestämmelser gällande verksamheten på en allmännare nivå för att garantera en säker och smidig transport av farliga ämnen. De styr den som utför en specifik transport eller som i övrigt är delaktig i transporten att agera omsorgsfullt så att inga olyckor sker. Principerna påverkar också hur den som tillämpar lagen kan förväntas tolka lagen eller en förordning eller föreskrift utfärdad med stöd i lagen. De föreslagna principerna ingår också i den gällande TFÄ-lagen.

Eftersom bestämmelserna gällande säkerhetsprinciperna är allmänt tagna kan de inte som sådana anses utgöra en tillräcklig grund för åläggande av påföljd utan i myndighetstillsynen tillämpas principerna tillsammans med de detaljerade materiella bestämmelserna. I lagtolkningssituationer kunde principen dock utgöra grunden för avgörandet, om det finns en lucka i lagstiftningen.

De allmänna säkerhetsprinciperna bildar den ram för den nystiftade lagen om transport av farliga ämnen inom vilken systemet för transport av farliga ämnen fungerar. Principerna fungerar som hjälp vid tillämpningen och tolkningen av skyldigheterna samt definitionen av en tillåten transport. Bakom principerna ligger en strävan efter att transporterna är säkra, men de kan också sägas ha kriminalpolitiska målsättningar, som för sin del påverkas av grundrättigheterna och de mänskliga rättigheterna, som utgör grunden för hela rättsordningen. Till sin juridiska karaktär är säkerhetsprinciperna mera allmänna normer än vad en i lagen fastställd skyldighet att agera eller föreskrift är.

De detaljerade bestämmelserna om transport av farliga ämnen och principerna, vardera, ingår i det i kraft varande rättssystemet, men de har något olika karaktär. Principerna fungerar som hjälp vid tillämpningen av den föreslagna lagen och i den juridiska beslutsverksamheten. De styr tillämpningen av bestämmelserna och föreskrifterna, tolkningen eller kompletterar andra bestämmelser och föreskrifter.

Gränsen mellan rättsnormer och rättsprinciper är inte entydig. Alla principer har inte heller nödvändigtvis samma värde i en enskild tillämpnings- eller tolkningssituation. När flera principer kan tillämpas på ett fall ska en inbördes avvägning av dem göras för fallet och vid behov ska de sammanjämkas.

4.1.5 Kraven på lufttransport av farliga ämnen och EU:s lagstiftning

Trots att en stor del av de tekniska ICAO-TI bestämmelserna om lufttransport av farliga ämnen har införts direkt i EU:s lagstiftning genom direkt tillämpbara förordningar, finns det fortfarande ett behov av nationella bestämmelser gällande lufttransporter. Bland deltagarna i transportkedjan gäller kraven i EU:s lagstiftning på lufttransporter av farliga ämnen den som utför transporten. ICAO-TI innehåller ett stort antal krav också på andra än den som utför transporten, såsom avsändaren av farliga ämnen, och EU:s lagstiftning täcker inte dessa krav på avsändaren. Därtill har tillämpningen av EU-lagstiftningen begränsats: den gäller inte alla som utför lufttransporter utan utelämnar användningen av vissa luftfarkoster från tillämpningsområdet. Till exempel enligt begränsningen av tillämpningen av EASA-förordningen tillämpas förordningen inte på användningen av i artikel 2.3 d nämnda luftfartyg (exempelvis historiska luftfartyg) samt personal och organisationer som deltar i sådan verksamhet.

Det har ansetts att det alltid finns en större risk involverad i transporten av farliga ämnen än vid normal flygverksamhet i alla typer av luftfartyg och den gällande TFÄ-lagen gäller alla typer av luftfartyg oberoende av typ vid all transport av farliga ämnen. Därmed föreslås det att lagen innehåller bestämmelser om lufttransport på samma sätt som i de övriga transportformerna och bestämmelserna om lufttransporter av ämnen har inte utelämnats med stöd i EU-lagstiftningen och lagens tillämpningsområde begränsas inte på samma sätt som i EU-lagstiftningen gällande luftfart.

4.1.6 Rättsnormerna gällande den nationella järnvägssäkerheten utelämnas

I spårtrafiklagen (1302/2018) finns det bestämmelser om hurdana rättsnormer gällande den nationella järnvägssäkerheten som får utfärdas och hur de ska anmälas till EU:s kommission och EU:s järnvägsbyrå. Enligt definitionen i spårtrafiklagen avses med nationella rättsnormer de bindande rättsnormer som har antagits nationellt och som innehåller andra järnvägssäkerhetsrelaterade eller tekniska krav än dem som anges i unionens rättsnormer eller internationella rättsnormer vilka tillämpas på järnvägsoperatörer, bannätsförvaltare eller tredje parter. De nationella rättsnormerna ska också upphävas i takt med att det på EU-nivå till exempel har getts bindande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller gemensamma säkerhetsmetoder. Trafik- och kommunikationsverket sköter på det sätt som spårtrafiklagen avser om anmälan av de bestämmelserna i TFÄ-lagen och de nationella rättsnormer som utfärdats med stöd i den. I de svar som har kommit på anmälningarna har det konstaterats att den gällande TFÄ-lagens krav på säkerhetsutredningarna av bangårdarna är förbjudna nationella rättsnormer, som ska frångås.

Genom att avlägsna de nationella rättsnormerna om järnvägstransporter av farliga ämnen befästs det att järnvägstransporterna av farliga ämnen i allt högre grad stöder sig på systemet med ett säkerhetsstyrningssystem och ett system för hantering av säkerheten på det sätt som avses i spårtrafiklagen och i EU:s lagstiftning gällande spårtrafiken. För tryggande av transportsäkerheten ska järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare ha med hänsyn till verksamheten tillräckliga metoder för identifikation av riskerna med transport av farliga ämnen och tillfällig förvaring och för riskhanteringen. Vid bedömningen av om metoderna är tillräckliga ska den utövade verksamhetens karaktär och omfattning samt de risker som verksamheten orsakar beaktas. Därmed utgör ombesörjandet av säkerheten vid transporter av farliga ämnen en del av de olika aktörernas skyldigheter på samma sätt som också i övrigt tryggandet av transportsäkerheten,

dock så att specialkraven för transporter av farliga ämnen samt risken för stora olyckor särskilt bör beaktas vid planeringen, utvecklingen och genomförandet av transportverksamheten. Vid bedömningen av karaktären och omfattningen på bangårdens verksamhet bör objektets samtliga funktioner beaktas liksom också de ämnen och volymer av ämnen som transporteras via den eller tillfälligt förvaras där. Det bör dessutom beaktas att avsikten är att det vid genomförandet av de riskhanteringsåtgärder som spårtrafiklagen kräver, riskhanteringsåtgärderna i ett senare skede ska ses över, om verksamhetens art eller omfattning betydligt ändras eller om det grundat på nya kunskaper finns fog för att misstänka att riskbedömningarna eller metoderna inte längre är ändamålsenliga.

Med stöd av vad som anförts ovan inkluderas i lagen inte den gällande TFÄ-lagens bestämmelser om av Trafik- och kommunikationsverket utsedda bangårdar och krav på bangårdarnas säkerhetsutredningar. När kravet på säkerhetsutredning faller bort betyder det att samma krav på säkerhetsnivå förutsätts också i fortsättningen utan att separat dokumentation krävs med stöd i bestämmelserna om transport av farliga ämnen. I praktiken är det alltså inte meningen att lätta på säkerhetskraven utan snarare att förenhetliga de administrativa systemen i företagen så att transporten av farliga ämnen inte utgör en separat del av hanteringen av säkerheten i järnvägstrafiken utan att den förutsätter målmedveten, systematisk och övergripande verksamhet inom hela den utövade verksamheten.

I lagen införs inte bemyndiganden att separat utfärda förordningar om anmälningar av tillfällig förvaring av vagnar till räddningsverket utan samarbetet med räddningsmyndigheterna bör inkluderas i järnvägslagstiftningens bestämmelser om samarbete med olika aktörer. Till dessa hör rutinerna för nödsituationer och undantagstillstånd som avses i Europeiska unionens lagstiftning och krävs enligt spårtrafiklagen, samordning av rutinerna för nödsituationer med räddningsväsendet samt rutiner för samarbete med övriga aktörer i spåranläggningen i anknytning till järnvägssystemet.

I lagen införs dock TFÄ-lagens krav på intern räddningsplan för bangårdarna och det här kravet utvidgas. Kraven på intern räddningsplan grundar sig på RID-bestämmelserna och den motsvarande EU-lagstiftningen om transport av farliga ämnen. En intern räddningsplan krävs för alla områden i bannätet där det sker av- och pålastning av vagnar som innehåller farliga ämnen, transporttankar för farliga ämnen fylls på eller töms eller där det tillfälligt förvaras järnvägsvagnar som innehåller farliga ämnen medan det enligt den gällande TFÄ-lagen endast krävs av de bangårdar för vilka det krävs en säkerhetsutredning.

4.1.7 Omarbetning av lagstiftningen om tillfällig förvaring av farliga ämnen

Enligt den gällande TFÄ-lagen avses med tillfällig förvaring sådan tillfällig förvaring i fordon, järnvägsvagn, container, transporttank eller terminal som hör nära samman med en transport. Kemikaliesäkerhetslagen föreskriver om upplagring och förvaring av farliga kemikalier och explosiva varor. Tillämpningsområdet, definitionerna och begränsningarna av tillämpningsområdet i dessa lagar definierar verksamhet i anknytning till förvaring huvudsakligen som sådan tillfällig förvaring i samband med transport som avses i TFÄ-lagen eller sådan upplagring som avses i kemikaliesäkerhetslagen.

Gränsdragningen mellan tillfällig förvaring i samband med transport eller upplagring i enlighet med kemikaliesäkerhetslagen grundar sig också på tillämpningsområdet för direktivet 2012/18/EU (Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/18/EU av den 4 juli 2012 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, härefter *Seveso III-direktivet*). Enligt artikel 2 i direktivet ska det inte tillämpas på transporter av farliga ämnen och

därmed direkt sammanhängande tillfällig mellanlagring vid transport på väg, järnväg, inre vattenvägar, till sjöss eller med flyg, inbegripet lastning, lossning och omlastning till eller från ett annat transportsätt vid lastkajer, kajer eller rangerbangårdar, utanför de verksamheter som avses i detta direktiv.

Gränsdragningen mellan tillfällig förvaring i anknytning till transport och lagring har uppfattats som oklar. Å ena sidan har det ansetts vara en brist att tidsgränsen mellan lagring och tillfällig förvaring inte har definierats i lagstiftningen. Å andra sidan har aktörerna inom transportbranschen uttryckligen betonat vikten av att den tillfälliga förvaringen förblir flexibel, så att man i fortsättningen på ett korrekt sätt kan beakta också oundvikliga transportsituationer.

Arbets- och näringsministeriet, Säkerhets- och kemikalieverket samt räddningsmyndigheterna har i praktiska situationer presenterat fall där det har rått osäkerhet om verksamheten kräver ett tillstånd av Säkerhets- och kemikalieverket, om en anmälan om verksamheten med stöd i kemikaliesäkerhetslagen ska göras till räddningsmyndigheten eller om det är sådan tillfällig förvaring som avses i den gällande TFÄ-lagen.

I lagförslaget frångås TFÄ-lagens definition av tillfällig förvaring eftersom definitionen i praktiken har blivit som en bestämmelse. Därför föreslås en ny bestämmelse om förutsättningarna för tillfällig förvaring. Den centrala ändringen är också att ett förtydligande och en mera omfattande beskrivning eftersträvas i motiveringarna av den tillfälliga förvaring som bestämmelserna gäller. Det införs också bestämmelser i lagen där de gällande kraven på tillfällig förvaring på hamnområde delvis också utvidgas till förvaring på andra platser för tillfällig förvaring och skyldigheten att ha en intern räddningsplan för tillfällig förvaring utvidgas till att gälla alla platser för tillfällig förvaring. Det ska också finnas en ansvarig person på en sådan plats.

En viktig utgångspunkt för beredningen av regeringens proposition har varit att skilja den tillfälliga förvaringen från sådan upplagring som avses i kemikaliesäkerhetslagen. Därför har särskild uppmärksamhet också fästs vid motiveringarna till bestämmelserna om tillfällig förvaring. Strävan har varit att i motiveringarna tydligt beskriva verksamheten så att mångtydigheterna i bestämmelserna försvinner. I propositionen ges inga förslag till ändringar i definitionerna i kemikaliesäkerhetslagen utan den är koncentrerad till motiveringarna till den tillfälliga förvaringen under transporthändelsen och bestämmelserna om detta.

I motiveringarna ingår exempel på situationer där det är fråga om tillfällig förvaring på vilka bestämmelserna i den föreslagna lagen ska tillämpas. Preciseringarna och förtydligandet av motiveringarna främjar också en jämlik behandling av verksamhetsutövarna. Förtydligandet kan också påvisa situationer där förvaringen de facto är verksamhet av upplagringsnatur som inte faller under tillämpningsområdet för lagstiftningen om transport av farliga ämnen. Det kan leda till ett större antal tillsynsobjekt för de myndigheter som utövar tillsyn över kemikaliesäkerhetslagen. Det kan eventuellt till och med medföra stora kostnader för verksamhetsutövarna, om säkerhetsnivån på verksamheten ligger långt ifrån den nivå som krävs i kemikaliesäkerhetslagen. Under tiden för den gällande TFÄ-lagen har verksamheten kunnat vara upplagring och därmed sådan verksamhet där verksamhetsutövaren utan det tillstånd som krävs enligt kemikaliesäkerhetslagen har haft fördelar framom de övriga som utövar upplagringsverksamhet.

För dem som utför järnvägstransporter och förvaltare av spåranläggningar och andra aktörer kan detta till och med betyda en stor förändring i verksamheten, om den i dagsläget utövade förvaringen av järnvägsvagnar eller på annan plats tankcontainrar och övriga enheter visar sig vara upplagring, som kräver tillstånd i enlighet med kemikalisäkerhetslagen. Platsen kan också visa sig vara sådan att den inte kan beviljas tillstånd. Därtill kan man kräva att på bannätet

förvarade järnvägsvagnar som inte anknyter till transporthändelsen förflyttas till upplagringsområdet varvid de kommer att omfattas av lagstiftningen om upplagring. Det här kan för sin del öka ämnesvolymerna i det existerande lagret och förutsätta att lagret genomgår ett nytt tillståndsförfarande enligt kemikaliesäkerhetslagen eller att ett helt nytt lager eller upplagringsområde grundas. Eventuellt behöver hela den logistiska kedjan planeras på nytt.

Avsikten är redan med de gällande TFÄ-bestämmelserna att transporten endast svarar för det rena transportbehovet och inte upplagringsbehovet. Verksamheten i anknytning till transporter bör vara systematisk inte bara hos transportföretagen, men också hos de företag som sänder och tar emot farliga ämnen. Det är inte tillåtet att ge farliga ämnen för transport för att förhindra överskridning av den egna upplagringskapaciteten och inte heller att ta emot ämnen utöver upplagringskapaciteten. I vissa fall har det verkat som om upplagringen och dess risker har överförts på en annan part i transportkedjan, vanligen den som utför transporten. I det fallet är transportören skyldig att ta se till att skyldigheterna i lagstiftningen om upplagring uppfylls. Skyldigheterna vid upplagring ska inte kunna försummas eller bristerna i dimensioneringen av lagerkapaciteten åtgärdas genom att de farliga ämnena flyttas över till ett transportmedel eller en lasttransportenhet, inte heller i det fallet överförs de vid upplagringen att omfattas av transportlagstiftningen utan en verklig transporthändelse.

Med undantag för den interna räddningsplanen för järnvägstrafiken är lagstiftningen om tillfällig förvaring huvudsakligen nationell och den grundar sig inte på internationella avtal och EU-lagstiftningen. Syftet är att i den förordning som utfärdas med stöd i lagen inkludera bestämmelser som är mera vittomfattande och principiellt viktigare frågor än tekniska föreskrifter. Därför utfärdas närmare bestämmelser om den tillfälliga förvaringen genom förordning av statsrådet.

4.1.8 Marknadskontroll av förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för transport av farliga ämnen

Vid marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen iakttas lagen om marknadskontrollen av vissa produkter. I den föreslagna lagen införs det en bestämmelse om iakttagande av lagen om marknadskontroll. I fortsättningen gäller bestämmelserna om marknadskontroll samtliga förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för transport av farliga ämnen. Det här harmoniserar olika myndigheters och sektorers marknadskontrollåtgärder.

För transportabla tryckbärande anordningar iakttas därtill marknadskontrollförordningen. Kraven på marknadskontroll i marknadskontrollförordningen täcker de produkter på vilka tillämpas förteckningen över harmoniserad unionslagstiftning i bilaga I till förordningen. I bilagan nämns direktivet om tryckbärande anordningar, vilket betyder att de hör till marknadskontrollförordningens tillämpningsområde. Syftet med kraven i marknadskontrollförordningen är att säkerställa en enhetlig ram för marknadskontrollen av dessa produkter på EU-nivå och bidra till att öka konsumenters och andra slutanvändares förtroende för produkter som släpps ut på unionsmarknaden

Myndigheterna utövar tillsyn över att förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för transport av farliga ämnen är säkra och uppfyller kraven. I förslaget införs det tydligare bestämmelser om Säkerhets- och kemikalieverkets och Strålsäkerhetscentralens roll som tillsynsmyndighet. Säkerhets- och kemikalieverket är dessutom den behöriga marknadskontrollmyndigheten för sådana transportabla tryckbärande anordningar som hör till marknadskontrollförordningens tillämpningsområde. Därmed är Strålsäkerhetscentralen marknadskontrollmyndigheten för produkter som används för transport av radioaktiva ämnen (förpackningar och tankar) och

Säkerhets- och kemikalieverket ansvarar för marknadskontrollen av alla andra produkter som används för transport av farliga ämnen (förpackningar, tankar och bulkcontainrar).

4.1.9 Omarbetning av godkännandet av utbildning som ges i anknytning till lufttransport och övrig flygverksamhet

Enligt den gällande TFÄ-lagen ska den utbildning som ges den som utför lufttransporter vara godkänd av Transport- och kommunikationsverket och det ska finnas ett utbildningsprogram för den här utbildningen. Utbildaren ansöker om godkännandet. Det här kravet frångås. I dagsläget begränsas arbetsgivaren till att skaffa utbildningen av en sådan godkänd utbildare. Nu ändras bestämmelserna om utbildning och utbildningsprogram så att de motsvarar bestämmelserna i ICAO-TI. Därmed faller ansvaret för personalens utbildningsprogram tydligare på arbetsgivaren.

Enligt lagförslaget ska arbetsgivaren ha ett detaljerat utbildningsprogram för lufttransport av farliga ämnen för att utbilda sin personal som utför uppgifter med anknytning till lufttransport av farliga ämnen och övrig flygverksamhet, vilket motsvarar nuvarande praxis. Det görs dock en ändring i kraven för godkännandet av utbildningen. För transportören och postföretaget medför godkännandet av utbildningsprogrammet ingen ändring jämfört med nuläget, detta utbildningsprogram godkänns fortfarande av Trafik- och kommunikationsverket. Det nya är däremot att en arbetsgivare som utför andra uppgifter som påverkar säkerheten för lufttransporterna av farliga ämnen vid valet av utbildare själv ska bedöma utbildarens kompetens så att personalen får bästa möjliga utbildning. Till dessa övriga arbetsgivare hör försändelse av farliga ämnen, mottagande och hantering av flygfrakt, flygpost och resgods samt markspeditionstjänster för luftfart, resenärstjänster och säkerhetsgranskningar samt arbetsgivare vars personal sköter motsvarande uppgifter. Myndigheten ger inte separat godkännande för ett sådant utbildningsprogram, trots att den utövar tillsyn över verksamheten och att utbildningsprogrammet har upprättats och att det upprätthålls

Bestämmelserna om utbildningsprogrammet ändrar i praktiken inte på den gällande utbildningsskyldigheten, men de förutsätter att arbetsgivaren bättre identifierar de anställda inom transporten som påverkar transportsäkerheten och beskriver dem i sitt utbildningsprogram. Utbildningsprogrammet ska innehålla information om hur deltagarnas mål för lärandet samt den kompetens och behörighet som uppgifterna förutsätter ska uppnås, samt information om utbildarens behörighet. Arbetsgivaren definierar därmed själv vilken typ av utbildning arbetsgivaren anser vara ändamålsenlig och nödvändig för sin personal och väljer på de grunderna den bästa möjliga utbildaren som motsvarar utbildningsbehovet för nya arbetstagare, arbetstagarnas nya uppgifter samt uppdaterandet av yrkeskunskapen. Å andra sidan bör arbetsgivaren tillåtas ha ett större ansvar för valet av kompetent utbildare: i arbetsgivarens utbildningsprogram ska det finnas en beskrivning av hur den aktuella utbildarens kompetens påvisas och bedöms.

För Transport- och kommunikationsverket betyder detta en ändring av uppgifterna så att antalet godkännanden i anknytning till utbildningen minskar, men samtidigt kräver förändringen en ökning av tillsynen i samma förhållande.

4.1.10 Skyldighet att göra anmälan om utsedda säkerhetsrådgivare till Transport- och kommunikationsverket

Enligt den gällande TFÄ-lagen ska den som bedriver transport av farliga ämnen på väg eller järnväg samt i anslutning till dessa transporter utför förpackning eller lastning eller idkar annan verksamhet i anslutning till säkerheten vid transport av farliga ämnen utse en säkerhetsrådgivare för att följa och styra denna verksamhet samt utreda med vilka metoder uppdrag i anslutning till

transport av farliga ämnen kan utföras så säkert som möjligt. Det här kravet bevaras i den föreslagna lagen. I lagen införs det nu också bestämmelser om att den som är skyldig att utse säkerhetsrådgivare ska anmäla den utsedda säkerhetsrådgivaren till Transport- och kommunikationsverket. Säkerhetsrådgivarens namn eller andra personuppgifter anmäls inte. Enligt ADR-överenskommelsen, RID-bestämmelserna och TFÄ-direktivet ska säkerhetsrådgivarna anmälas till myndigheterna på begäran. I Finland har anmälningsplikt inte tidigare använts. De uppgifter som anmäls används i fortsättningen för skötsel av myndigheternas lagstadgade uppgifter, bland annat utövande av tillsyn över att företaget har uppfyllt sina lagstadgade skyldigheter att utse en säkerhetsrådgivare. Enligt lagen är Trafik- och kommunikationsverket skyldigt att uppdatera uppgifter om företag som har utsett en säkerhetsrådgivare.

4.1.11 Skyldighet att anmäla uppgifter om tankar och tryckkärl till Säkerhets- och kemikalieverket

Enligt den gällande TFÄ-lagen och föreskrifter med stöd i den är aktören skyldig att registrera en transportabel tryckbärande anordning eller en tank som kan orsaka avsevärd fara för människan, miljön eller egendom i ett register som förs av Säkerhets- och kemikalieverket. De registrerade uppgifterna används för marknadskontroll och skötsel av övriga myndighetsuppgifter.

I lagen föreslås det en motsvarande bestämmelse till den nuvarande om anmälan av tryckbärande anordningar och tankar till Säkerhets- och kemikalieverket, som för ett register över dem. Det är fortfarande samma instanser som sköter anmälningsskyldigheten, det vill säga ägarna till och förvaltarna över de tryckbärande anordningarna och tankarna samt besiktningsorganen. Anmälningsskyldigheten utvidgas dock till en större andel av nya, som använda importerade och väsentligt ändrade tryckbärande anordningar och tankar. Utöver att bestämmelsen utvidgas är kravet inte nytt, så nuvarande praxis ändrar inte.

Registreringen möjliggör uppföljning av tankarnas livscykeln med avseende på exempelvis strukturella förändringar och betydande reparationer och stöder Säkerhets- och kemikalieverkets arbete i egenskap av marknadskontrollmyndighet. Registreringen möjliggör dessutom allokeringen av tillsynen i synnerhet till riskobjekten. Registreringen av tankarna gagnar också bedömningen av effekterna av de tekniska kraven på den använda transportutrustningen samt effekterna på de företag som utövar transportverksamhet i en situation där det görs ändringar i föreskrifterna om tankarna I Finland är det för tillfället inte möjligt att skapa sig en helhetsbild av beståndet med tankar som orsakar betydande fara, eftersom en betydande andel av tankarna inte omfattas av registreringsskyldigheten, trots att kontrollskyldigheten för alla transporttankar redan är densamma.

4.1.12 Förenkling av ruttbegränsningar för vägtransporter

Enligt den gällande TFÄ-lagen kan Transport- och kommunikationsverket begränsa transport av farliga ämnen inom ett område, på en väg eller på en vägsträcka, om transporten kan medföra betydande fara för människor, miljön eller egendom. Sådana begränsningar finns i 20 kommuner i Finland. I lagen införs motsvarande bestämmelser. En förenkling görs dock i bestämmelserna om begränsningarna och begränsningsmärkena.

I den gällande TFÄ-lagen finns det två slag av ruttbegränsningar för vägtransport av farliga ämnen: totalförbud och genomfartsförbud. Dessa transportbegränsningar gäller transporterna av ämnen beroende på transportsättet (styckegodstransport eller tanktransport) och ämnets farlighet (ämnets farlighetsklassificering). För tillämpningen av och tillsynen över olika typer av ruttbegränsningar är man tvungen att sätta sig in i tabellerna i de med stöd i lagen utfärdade föreskrifterna: beroende på den lastade mängden ämne, ämnets klassificering, transportform samt

övriga tekniska detaljer tillämpas antingen totalförbud eller genomfartsförbud. Det är motiverat att förenkla bestämmelserna och föreskrifterna om ruttbegränsningarna för att ruttbegränsningskraven ska vara lättare att förstå och tillämpa och för att användarna bättre ska vara medvetna om sitt ansvar och tillsynsmyndigheterna bättre kunna övervaka de tillämpade begränsningarna.

Enligt bilaga 3.3 till vägtrafiklagen (729/2018) anger trafikmärke C8 (Förbjudet att transportera farliga ämnen) förbud mot transport av sådana farliga ämnen på väg som avses i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på väg. I samband med ruttbegränsningen används tilläggskyltarna H14 och H15, som finns i bilaga 3.8 till vägtrafiklagen.

Tilläggsskylten H14 till märke (Förbjudet att transportera farliga ämnen i kategori A) anger att det förbud som anges med märke C8 gäller transporter av sådana farliga ämnen i kategori A som avses i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på väg. Tilläggsskylten H15 till märke (Förbjudet att transportera farliga ämnen i kategori B) anger att det förbud som anges med märke C8 gäller genomfart vid transport av sådana farliga ämnen i kategori B som avses i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på väg. Transport är tillåten, om platsen där ämnet lastas eller lossas finns inom ett område som de nämnda märkena begränsar. Körning till lastnings- eller lossningsstället ska ske längs den kortaste rutten, och efter lastningen ska fordonet utan dröjsmål flyttas bort från det område som märkena begränsar.

I samband med ruttbegränsningsmärkena kan man också använda tilläggsskyltar som anger när begränsningarna gäller exempelvis begränsningar som gäller vardagar under rusningstid.

Enligt förslaget förenklas kraven på ruttbegränsningar så att man i de av Trafik- och kommunikationsverket med stöd i TFÄ-lagen meddelade föreskrifterna frångår uppdelningen av ruttbegränsningarna i grupp A och B av transporter av farliga ämnen. Samtidigt frångås användningen av motsvarande tilläggsskyltar H14 och H15 i vägtrafiklagen. I fortsättningen grundar sig tillämpningen av ruttbegränsningarna på fordonets märkning: om fordonet ska märkas med en orange skylt som anger farliga ämnen ska ruttbegränsningarna tillämpas. Därmed motsvarar förslaget bestämmelserna i den internationella konventionen om trafikmärken och -skyltar (FördrS 81/1986). Enligt konventionen ska ett förbud mot transport av farliga ämnen anges utan tilläggsskylt för att ange transportbegränsning för fordon, som i enlighet med ADR-överenskommelsen ska förses med orange skylt. Tilläggsskyltar kan dock användas för att precisera tillämpning av begränsningen under vissa tider såsom under rusningstid eller tillämpning för transit- eller genomfart inom ett visst område.

4.1.13 Utvidgning av säkrandet att personer som deltar i transportverksamheten är pålitliga

Det föreslås att det i lagen införs bestämmelser om de säkerhetsåtgärder och -förpliktelser som finns i den gällande TFÄ-lagen och lagstiftning utfärdad med stöd av denna som avser att hindra stöld och annat uppsåtligt missbruk av transporterade farliga ämnen, som kan orsaka fara för människor, miljön eller egendom. De förebyggande åtgärder som företagen vidtar på eget initiativ för förhindrande av uppsåtligt missbruk av farliga ämnen spelar en central roll i förebyggandet av hot mot säkerheten. Det är ändamålsenligt att tillåta att ett företag som utför transporter och företag som anknyter till transportuppgifter såsom säkerhetsförfarande på eget initiativ ska få göra en begränsad säkerhetsutredning av personer

Bestämmelserna om förfarandet för säkrande av personers tillförlitlighet finns i säkerhetsutredningslagen (726/2014). Syftet med lagen är att förebygga samhällets sårbarhet och skydda de allmänna intressena, såsom statens säkerhet, försvarets intressen samt den allmänna säkerheten liksom att förhindra betydande privata ekonomiska skador. I den lagen finns det bestämmelser

om uppgifter som en person sköter för vilka det är möjligt att göra en säkerhetsutredning av person. En säkerhetsutredning av person kan göras som en begränsad, en normal eller en omfattande. Enligt den lagen får säkerhetsutredning av person sökas av arbetsgivaren till den som utredningen gäller eller av den som står för förordnandet av det uppdrag eller arbetsuppgifter inom det uppdrag som den som utredningen gäller kommer att sköta eller sköter. Lagen kräver inte att arbetsgivaren söker säkerhetsutredning av person, men möjliggör det.

För att trygga säkerheten är det viktigt att utreda hur pålitlig personalen är vid transporten av farliga ämnen, varför de är motiverat att göra det möjligt för verksamhetsutövaren att söka säkerhetsutredning av person. Därmed ges verksamhetsutövaren möjlighet att söka en begränsad säkerhetsutredning av personer som arbetar med uppgifter i anknytning till transporter av farliga ämnen. För tillfället är det enligt säkerhetsutredningslagen inte i alla situationer möjligt att göra en säkerhetsutredning för dem som arbetar med uppgifter i anknytning till transport av farliga ämnen.

Bestämmelserna om när en begränsad säkerhetsutredning av person får göras finns i 21 § i säkerhetsutredningslagen. En säkerhetsutredning kan exempelvis göras för en person som kan komma i besittning av en betydande mängd ämnen som kan användas som biologiska vapen, kemiska vapen eller toxinvapen. I paragrafen har transport särskilt omnämnts i samband med transport av kärnvapen och sprängämnen. En betydande fara för den allmänna säkerheten kan dock orsakas också i andra uppgifter i anknytning till transport och med farliga ämnen, som inte har nämnts i lagen. Enligt förslaget kan en begränsad säkerhetsutredning av person göras för personal som har möjlighet att ta sådana ämnen i besittning under transporten eller i andra uppgifter i anknytning till transporten.

Som allmän anvisning till företagen kan man anse vara att de bör överväga användning av förfarandet med säkerhetsutredning av person åtminstone för de personer som arbetar med transport av fordon med de farligaste ämnena. Förfarandet kan vara en av de metoder som används för minskning av säkerhetshoten i företagets säkerhetsplan, som avses i lagen om transport av farliga ämnen.

4.1.14 Precisering av förarens och transportörens skyldigheter vid vägtransport

Bestämmelserna i ADR-överenskommelsen innehåller skyldigheter för vägtransporternas olika parter, men i bestämmelserna finns inte separata bestämmelser om förarens skyldigheter. Den gällande TFÄ-lagen och lagstiftning utfärdad med stöd i den innehåller dock bestämmelser om förarens skyldigheter vid vägtransporter, där en del är gemensamma med transportören. Den gällande ansvarsläran liknar i viss mån det ansvar som gäller för föraren enligt vägtrafiklagen. Enligt förslaget gäller bestämmelserna om parternas skyldigheter i fortsättningen på motsvarande sätt som i ADR-överenskommelsen och en specifikation av förarens skyldigheter i en skild paragraf frångås. Vägtrafiklagens allmänna skyldigheter för föraren av ett fordon gällande användning av fordonet och exempelvis iakttagande av trafikreglerna och säkring av last förblir i kraft.

Enligt den nya lagstiftningsmodellen anses föraren i fortsättningen representera transportören och skyldigheterna riktar sig också mot föraren på samma sätt som mot transportörens övriga anställda, som sköter de i lagen avsedda uppgifterna. Alla de anställda hos transportören ska sköta sina uppgifter i enlighet med kraven i lagen och kraven i lagstiftningen och föreskrifterna gäller dem i enlighet med deras uppgifter. Det har alltså ingen betydelse för den tillämpade lagstiftningen och föreskrifterna om transportören exempelvis är en självständig yrkesutövare, arbetsgivare, arbetstagare eller annan juridisk person.

4.1.15 Omarbetning av kraven för anordnare av utbildning för ADR-körtillstånd

Vid vägtransport av farliga ämnen ska fordonsföraren ha ett körtillstånd som berättigar till transport av farliga ämnen (ADR-körtillstånd) om det transporterade ämnets art, mängd eller transportmedel förutsätter det. Den utbildning som ska ges för ADR-körtillstånd inbegriper teoriundervisning och praktisk övning. Utbildningen får endast ges av dem som har av Trafik- och kommunikationsverket beviljat utbildningstillstånd. För tillfället finns det 96 beviljade utbildningstillstånd. Arrangerandet av utbildningen förutsätter tillräckliga pedagogiska, yrkesmässiga och ekonomiska förutsättningar. Kravet på ekonomiska förutsättningar är nytt i lagen. I lagen införs dessutom en ny bestämmelse om att den föreståndare som ansvarar för utbildningen, ska leda, styra, övervaka och utveckla utbildningen och även i övrigt de facto sköta den ansvariga föreståndarens uppgifter. Den person som ger utbildningen ska ha ett gällande ADR-körtillstånd. Det här nya kravet är motiverat för att trygga lärarens yrkeskompetens gällande information om transport av farliga ämnen samt för att stärka helhetsuppfattningen i anknytning till transporter. Syftet med de nya bestämmelserna är att trygga att utbildningen kan ordnas på korrekt sätt.

4.1.16 Omarbetning av myndigheternas uppgifter och befogenheter

Bestämmelserna om myndigheternas befogenheter finns i 6 § i den gällande TFÄ-lagen. Med stöd i TFÄ-lagen har en förordning utfärdats om uppgifterna för myndigheterna i anslutning till tillsynen över transport av farliga ämnen, och också om övriga uppgifter inom respektive verksamhetsområde som avser att trygga transporten av farliga ämnen. I den föreslagna lagen är myndigheterna fortfarande samma som i den gällande TFÄ-lagen.

Enligt 119 § 2 mom. i grundlagen ska de allmänna grunderna för statsförvaltningens organ regleras genom lag, om deras uppgifter omfattar utövning av offentlig makt. I den föreslagna lagen införs tydligare och noggrannare avgränsade bestämmelser än i dag om myndigheterna och myndigheternas verksamhet samt skötseln av myndighetsuppgifterna.

Enligt den i kraft varande TFÄ-lagen är arbetarskyddsmyndigheterna tillsynsmyndigheter inom sin bransch, men enligt de författningar som utfärdats med stöd i lagen är regionförvaltningsverket tillsynsmyndighet för transporter som sker endast i hamnarna, interna förflyttningar och tillfällig förvaring. Enligt arbetarskyddslagen (738/2002) är det arbetarskyddsmyndigheterna som utövar tillsyn över efterlevnaden av arbetarskyddslagen. I bestämmelserna om tillämpning av arbetarskyddslagen omnämns det särskilt att arbetarskyddslagen tillämpas på hamninnehavare. Därmed finns det inget behov att införa en särskild bestämmelse i den föreslagna lagen om arbetarskyddsmyndighetens (regionförvaltningsverkets) roll som tillsynsmyndighet i hamnen. Arbetarskyddsmyndighetens befogenhet i frågor gällande arbetarskyddet kan härledas direkt ur arbetarskyddslagen.

4.1.17 Trafik- och kommunikationsverket blir samordnande myndighet för tillsynen och omarbetning av tillsynen

Det är beroende av objektet ett flertal myndigheter som utövar tillsyn över att transporterna av farliga ämnen uppfyller kraven. Trafik- och kommunikationsverket är den huvudsakliga tillsynsmyndigheten för transporterna vid järnvägs-, luft- och fartygstransporterna. Polisen kontrollerar huvudsakligen vägtransporterna av farliga ämnen. Tullen och Gränsbevakningsväsendet kontrollerar dessutom transporter av farliga ämnen som lämnar Finland och ankommer till Finland.

I samband med lagberedningen har tillsynsmyndigheterna ansett det vara ytterst viktigt att det finns någon myndighet som samordnar, styr och harmoniserar tillsynen. I den gällande TFÄ-lagen finns det bestämmelser om att Trafik- och kommunikationsverket är tillsynsmyndighet för de övriga transportformerna, men inte för vägtrafiken. Det här bör anses vara en betydande brist.

I kommunikationsministeriets uppföljningsrapport av TFÄ-strategin 2008 [11] föreslogs det utveckling av tillsynen och att man för tillsynens del bör undersöka hur tillsynen på ett effektivt sätt också kan koncentreras till avsändarföretagen i transportkedjan. För att transporten ska vara säker är det ytterst viktigt att det sända ämnet är rätt klassificerat, förpackat och märkt samt att rätt handlingar i god tid har sänts till transportören. För att förbättra iakttagandet av säkerhetsföreskrifterna skulle enligt rapporten en utredning göras om hur i synnerhet tillsynen över de avsändande företagen och de förebyggande kontrollerna kan utökas. Redan då var målsättningen att transporterna är i korrekt skick redan innan de lämnar företaget.

I en utredning utförd av kommunikationsministeriet 2009[12] konstaterades det gällande behovet att utveckla tillsynen över transporterna av farliga ämnen att de största praktiska behoven av förbättring av tillsynen fortfarande gäller tillsynen över avsändare och mottagare. Det konstaterades att tillsynen vid riksgränsen, tillsynen över infrastrukturen samt tillsynen över de olika transportformerna och den allmänna tillsynen över trafiken fungerade relativt bra. Enligt utredningen var samordningen av tillsynen dock det överlägset största behovet för utvecklingen av tillsynen. Av de identifierade enskilda utvecklingsbehoven med målsättningen att förbättra säkerheten ansågs det viktigaste vara att stöda säkerhetsrådgivarens arbete samt utvecklingen av företagens egenkontroll.

Enligt de nu presenterade bestämmelserna ska tillsynen utföras så att den på korrekt sätt gäller hela transportkedjan, förberedelse inför och utförande av transporter sålunda att tillsyn inte enbart utövas över transportörens verksamhet. Tillsyn ska utövas över olika parter i transporten, olika skeden i transporten och skyldigheterna inom hela lagens tillämpningsområde.

På tillsynen över fartygstransporter av farliga ämnen och kontrollerna av säkring av last tillämpas IMO:s anvisningar för utförande av kontroller säkert och ändamålsenligt. Vid tillsynen framhävs de tekniska kraven på lasttransportenheterna och innehållet i enheterna och de förfaringssätt som observerade brister kräver. Tillsynen över fartygstransporter utförs av tradition i hamnarna. Tillsynen över fartygstransporterna bör mera än i dag inriktas på att hitta sådana eventuella enheter som transporterar farliga ämnen utan att anmäla korrekta uppgifter. Ute i världen har det förekommit rapporter om hur sådana så kallade mörka transporter orsakar betydande skador på fartygen och miljön samt till och med förlust av människoliv. Inom det arbete med utveckling av tillsynen som IMO utför har en utvidgning av tillsynsverksamheten allmänt förespråkats. Det är dessutom av betydelse att bättre än tidigare hitta sådana lastenheter som innehåller fara för kvävning och förgiftning för vilka ingen anmälan har gjorts om att de innehåller desinficeringsgaser eller andra bekämpningsmedel eller där märkningen saknas på enheten.

[11] Kommunikationsministeriet 18/2008: TFÄ-strategin 2006-2015. Transport av farliga ämnen i Finland Uppföljningsrapport (http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-201-731-4).
[12] Kommunikationsministeriet 42/2009: Transportkedjan för farliga ämnen – utvecklingsbehov av övervakning och koordinering av företag som tar emot och sänder farliga ämnen (http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2016110428101).

Avsikten i samband med godkännandet av den föreslagna lagen är att för tillsynen i anknytning till lufttransport av farliga ämnen trygga att tillsynen över lufttransporterna gäller säkrandet av all verksamhet under hela transporten. Av tradition utförs tillsynen över lufttransporterna huvudsakligen som tillsyn över transportören. Bestämmelserna i bilaga 18 till Chicago konventionen gällande luftfart förutsätter dock att tillsynssystemet gäller samtliga för transportens säkerhet väsentliga parter.

Med kommissionens delegerade förordning gällande tillsynen över järnvägstrafiken (förordning (EU) 2018/761 av den 16 februari 2018 om fastställande av gemensamma säkerhetsmetoder för de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsyn efter utfärdandet av ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 1077/2012) befästs de gemensamma säkerhetsmetoder med vilka de nationella säkerhetsmyndigheterna utövar tillsyn över järnvägsföretagens säkerhetsledning efter det att de har fått ett gemensamt säkerhetsintyg och bannätsförvaltarnas säkerhetsledning efter det att de beviljats säkerhetstillstånd. Därmed sker tillsynen över järnvägstransporterna av tradition huvudsakligen som tillsyn över transportören och bannätsförvaltaren, det vill säga att tillsynen i enlighet med den nämnda förordningen utövas över dem som innehar intyg och tillstånd.

Bestämmelserna i den föreslagna lagen motsvarar IMO:s utvecklingsarbete av tillsynen och beaktande av kraven på hela transportkedjan, vilket betyder att tillsynen över fartygstransporterna är mera övergripande än i dag. Likaså är avsikten med tillsynsbestämmelserna att påverka att tillsynen för att trygga säkerheten vid luft- och järnvägstransporter utförs så att den omfattar lagens hela tillämpningsområde: förberedelsen av transporten och genomförandet samt tryggandet av transportsäkerheten och säkrandet av transporten.

Målsättningen för utvecklingen av tillsynen gäller samtliga transportformer. De nya tillsynsbestämmelserna påverkar Trafik- och kommunikationsverkets uppgifter. Enligt den gällande TFÄ-lagen är verket inte tillsynsmyndighet över vägtransporterna, så för vägtransporternas del är uppgiften helt ny.

Det föreslås nu att Trafik- och kommunikationsverket är tillsynsmyndighet också för vägtransporterna. Den nya uppgiften genomförs så att tillsynen inte utövas på polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets arbetsfält inom den egentliga operativa kontrollen av vägtrafiken eftersom de kontroller som utförs vid vägarna och ansvarsfördelningen där är ett fungerande och effektivt system. I detta sammanhang finns det inte heller något behov av att ingripa i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets uppgifter och befogenheter. Det föreslås därtill att Trafik- och kommunikationsverket ska få sådana tillsynsuppgifter som för tillfället inte alls utförs såsom skyldigheten att utse säkerhetsrådgivare och exempelvis tillsynen över avsändarföretagen. Innehållet i och omfattningen på Trafik- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter specificeras så exakt och noggrant som möjligt.

Det föreslås också att Trafik- och kommunikationsverket blir den myndighet som samordnar myndighetstillsynen. Syftet är att verket grundar en samarbetsgrupp för olika myndigheter för att kunna utveckla den gemensamma tillsynen. För tillfället fungerar den tillsyn som utövas över transporterna av farliga ämnen i hamnarna på de här sättet. Tillsynen över företag som sänder farliga ämnen och tillfällig förvaring kan exempelvis genomföras som en samarbetsgrupp dit de behöriga myndigheterna och arbetarskyddsmyndigheterna kallas samt vid behov också andra myndigheter. Till dessa myndigheter hör exempelvis Säkerhets- och kemikalieverket, som utövar tillsyn över kemikalieanläggningar.

4.1.18 Omarbetning av sanktionerna

Bestämmelsen om förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen i TFÄ-lagen har konstaterats vara problematisk avseende den straffrättsliga laglighetsprincipen eftersom den så kallade blanco-lagstiftningsmodellen har använts i bestämmelsen. Därför föreslås det en omarbetning av vad som är rekvisit för förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen.

I lagen införs i fortsättningen välavgränsade och noggranna bestämmelser om de handlingar och försummelser som är sanktionerade som förseelse. Sanktionerna är fortfarande nödvändiga med beaktande av syftena med lagstiftningshelheten och de skyddade rättsobjekten – trafiksäkerhet och skydd av miljön. Rekvisiten är fördelade som bestämmelser enligt kapitelfördelningen i 1.propositionen. Sanktionerna för brott mot lagen är både straffrättsligt hot om böter och administrativa betalningspåföljder. Majoriteten av brottsrekvisiten är fortsättningsvis straffrättsliga.

Det föreslås inga ändringar i grunderna för kirminalisering i det första lagförslaget i propositionen. Till följd av den allmänfarliga karaktären hos transport av farliga ämnen och verksamhet i anknytning till dem är förseelserna fortfarande straffbara både som avsiktliga och orsakade genom oaktsamhet.

Bestämmelserna om straff för brott mot bestämmelserna om transport finns fortfarande i 44 kap. 13 § i strafflagen. I lagförslaget föreslås det dessutom att bestämmelser om straff för miljöförstöring ska finns i 48 kap. 1–4 § strafflagen. Lagen innehåller fortfarande en hänvisning till tillämpning av strafflagen.

De föreslagna nya administrativa sanktionen för förseelse mot lagen är en avgift för trafikförseelse, som påförs för förseelse mot kraven på dokument. Lagstiftningsmodellen följer den modell som följs i fordonslagen, lagen om transportservice och körkortslagen. Ringa förseelser mot kraven på dokument sammanjämkas med det allmänna systemet för förseelser i vägtrafiken. På förvaltningsförfarandet gällande avgift för trafikförseelse, delgivning av beslut och verkställighet av avgiften tillämpas bestämmelserna i 6 kap. i vägtrafiklagen och därmed för exempelvis verkställighet bestämmelserna i lagen om verkställighet av böter.

Avgiften för trafikförseelse som påföljd för ringa förseelser i vägtrafiken och systemet för detta har i stor omfattning behandlats i regeringens proposition till ny vägtrafiklag (RP 180/2017 rd) samt i riksdagens lagutskotts och grundlagsutskotts utlåtanden (LaUB 9/2018 rd, GrUU 9/2018 rd).

Beloppet av den administrativa påföljdsavgiften sanktioneras för förseelser mot iakttagande av skyldigheterna vid utsläppning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar på marknaden eller inköp eller användning av dem. Enligt artikel 41 i marknadskontrollförordningen ska nationella bestämmelser stiftas gällande sanktioner för brott mot förordningen och bestämmelserna om EU:s harmoniserade unionslagstiftning. Direktivet om transportabla tryckbärande anordningar ingår i bilaga II till marknadskontrollförordningen. I lagförslaget ingår de bestämmelser om påföljdsavgifter som marknadskontrollförordningen kräver i anknytning till transportabla tryckbärande anordningar samt också bestämmelser om påföljdsavgifter för förseelser mot bestämmelser om andra produkter än de som tillämpas på transportabla tryckanordningar. Den för påföljdsavgiften valda lagstiftningsmodellen motsvarar den modell som används för marknadskontroll av fordon i fordonslagen. Påföljdsavgiften är skarpt avgränsad och exakt och avgiftens penningbelopp följer proportionalitetsprincipen i synnerhet med beaktande av den avgift som påläggs en fysisk person.

En ny administrativ sanktion i lagstiftningen om transport av farliga ämnen är sex månaders karensen att på nytt få delta i provet för en person som handlar svikligt vid ett prov för ADR-körtillstånd eller för säkerhetsrådgivare. Enligt Trafik- och kommunikationsverket har man årligen observerat enstaka fall med svikligt handlande och därför är det viktigt att lagen innehåller bestämmelser om de förfaranden som ett svikligt handlande kan leda till. Den nya bestämmelsen motsvarar karensbestämmelsen om fusk vid avläggande av prov för taxiförare i 246a § i lagen om transportservice, som trädde i kraft 1.5.2021. I sitt betänkande om Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om transportservice (KoUB 8/2021 rd) ansåg Kommunikationsutskottet det också vara bra att den som gjort sig skyldig till fusk i provet meddelas ett förbud på sex månader att på nytt delta i provet.

Enligt förslaget ska om en person som deltar i ett prov för ADR-körtillstånd eller för säkerhetsrådgivare handlar svikligt vid provet den som ordnar provet avbryta den personens prov och underkänna provprestationen. Provprestationen kan också underkännas om fusk upptäcks efter provet. Påföljden av svikligt handlande är ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet, som Transport- och kommunikationsverket kan meddela den som har gjort sig skyldig till fusk. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper. Som fusk anses tillgripande av förbjudna medel eller hjälpmedel under provet. Som fusk betraktas bland annat luntning, samtal som inte hör till provet, stöd av annan än på förhand godkänd extern hjälp, genomförande av prov för annans räkning samt kopiering av prov och inspelning på vilket som helst sätt. Som fusk räknas också ett försök till dessa.

Enligt lagen får Transport- och kommunikationsverket dessutom meddela närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om bevisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Allmänt

Den föreslagna lagstiftningen har samhälleliga konsekvenser, såsom ekonomiska konsekvenser. Konsekvenserna av lagstiftningen riktar sig mot myndigheternas verksamhet, men i viss mån riktar sig de ekonomiska konsekvenserna också mot företagen.

Avseende de samhälleliga konsekvenserna av den föreslagna lagstiftningen bör det därtill beaktas att en ändamålsenlig uppställning och harmonisk lagstiftning utgör grunden för transport av farliga ämnen och informationen om det ansvar som verksamheten orsakar också i framtiden. En bra lagstiftning har pedagogisk betydelse och brukarna av lagen tillägnar sig den effektivare. Den i propositionen valda lagstiftningsmodellen, de lagtekniska lösningarna samt indelningen av lagen stöder helheten. Likaså har bestämmelsernas ortografi och begriplighet moderniserats, vilket påverkar tillämpningen och tolkningen av lagstiftningen.

Den föreslagna lagstiftningen påverkar också tillägnandet och hanteringen av de många föreskrifter som utfärdas med stöd i lagen. Det praktiska genomförandet av de skyldigheter som föreslås i lagförslaget föreskrivs genom Trafik- och kommunikationsverkets föreskrifter.

Den omarbetade lagstiftningen utgör dock endast en delfaktor i säkerhetskulturen för transport av farliga ämnen. Utöver det krävs det att andra metoder för styrning används såsom av myndigheterna utfört ändamålsenlig rådgivning, styrning, forskning och utredningsarbete. Ur detta perspektiv har ett samarbete mellan de myndigheter som utövar tillsyn över transporterna av

farliga ämnen eller i övrigt deltar i verksamheten också en viktig betydelse. Det föreslås att detta samarbete effektiviseras genom ändringarna i den föreslagna lagen.

En central delfaktor för en god säkerhetskultur är dessutom de företag som deltar i transportverksamheten. Särskilt viktigt är att de själva satsar på upprätthållandet av en god säkerhetssituation och i synnerhet skapar en ändamålsenlig säkerhetskultur för transporterna av farliga ämnen.

4.2.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Det centrala syftet med propositionen är att förnya och utveckla myndighetstillsynen över transporten av farliga ämnen. Det föreslås att ansvaret för tillsynen huvudsakligen koncentreras till Trafik- och kommunikationsverket.

4.2.3 Konsekvenser för Trafik- och kommunikationsverket

4.2.3.1 Trafik- och kommunikationsverket blir myndighet för samordning av tillsynen och utveckling av tillsynen över transporten av farliga ämnen för alla transportformer.

Skyldigheten att utöva tillsyn över fartygs-, luftfartygs- och järnvägstransporter uppfylls delvis inom ramen för den nuvarande tillsynen, men för förverkligandet av en effektivt tillsyn kräver den förslagsenliga och utvidgade tillsynsplikten koncentration av tillsynen i större omfattning än i nuläget på hela transportkedjan och transportkedjans olika delområden. För Trafik- och kommunikationsverket är tillsynen över vägtransporterna en helt ny uppgift. Enligt förslaget ökar Trafik- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter betydligt. Enligt bedömningen förutsätter den nya och utvidgade tillsynsuppgifterna en permanent ökning med 4,8 årsverken i personalen på Trafik- och kommunikationsverket. Behovet av tilläggsresurser fördelas enligt den gjorda uppskattningen på följande sätt:

Den nya uppgiften gällande tillsyn över lastenheter i fartygstransport kräver en permanent tilläggsresurs på 0,5 årsverken.

Till följd av propositionens bestämmelser om tillsynen kräver den tillsyn som i enlighet med det inom IMO utförda arbetet med utveckling av tillsynen som påverkar fartygstransporterna och har en förebyggande effekt på olyckorna att tillsynen koncentreras till hittandet av sådana enheter som transporterar farliga ämnen utan att anmäla korrekta uppgifter. De nya uppgifterna med tillsyn över den tillfälliga förvaringen i samband med väg-, järnvägs- och fartygstransporterna samt tillsynen över bantrafiken kräver en permanent tilläggsresurs på 1,7 årsverken.

- Tillsynen över platserna för tillfällig förvaring och samarbetet kring detta samt samordningen av tillsynen med de övriga myndigheterna såsom arbetarskyddet och tillsynen över kemikaliesäkerhetslagen kräver permanent extra arbete av verket. Den här nya typen av arbete utförs delvis på de nuvarande tillsynsplatserna såsom i hamnar och på bangårdar, men genom den nya lagstiftningen utvidgas den också till övriga platser för tillfällig förvaring. Till det här arbetet anknyter också det utvidgade kravet på en intern räddningsplan. Behandlingen av planerna inklusive beslutsförfarandet kräver extra arbete.

- De tillsynsuppgifter som finns i lagförslaget förutsätter en expert på bantrafik på platserna för tillfällig förvaring, i transportkedjorna samt för den tekniska kontrollen av bantrafikanläggningarna för transporten av farliga ämnen. Arbetet inkluderar dessutom

tillsynssamarbete inom tillsynen över järnvägstransporternas säkerhetsintyg och -tillstånd samt tillsynens samordnings- och samarbetsuppgifter med de aktuella myndigheterna. Därtill förutsätts tillsyn över säkerhetsplanerna (security).

Den nya uppgiften med tillsyn över avsändaren och företagstillsyn kräver en permanent tilläggsresurs på 2,1 årsverken.

- Tillsynen över avsändaren är en ny uppgift för Trafik- och kommunikationsverket inom väg-, järnvägs- och fartygstransporterna. Tidigare har verket inte haft någon som helst roll vid utövandet av tillsyn över vägtrafiken. För företagstillsynen behöver en modell utvecklas som säkrar transportkedjans säkerhet i början av transportkedjan. Det här omfattar lastning, separering av last och olika avsändningsfunktioner såsom hantering av varor, fyllande av tankar, transportdokument och märkningar. Uppgiften inkluderar dessutom tillsyn över och handledning av aktörer inom olika transportformer (transportörer, bannätsförvaltare, speditionsfirmor) samt samordning och samarbetsuppgifter med de lämpliga myndigheterna.

Den nya uppgiften som utövare av tillsyn över säkerhetsrådgivarna kräver en permanent tilläggsresurs på 0,1 årsverken.

- Den nya uppgiften gäller tillsynen över att säkerhetsrådgivare utses för väg- och järnvägstransporter samt rådgivarens uppgifter.

Den nya uppgiften med harmonisering av tillsynen som inriktas på olika sätt, planering av tillsynen för de olika transportformerna och med olika tillsynsmyndigheter samt upprättandet av tillsynsplanerna kräver en permanent tilläggsresurs på 0,4 årsverken.

- Enligt propositionen ska den nya uppgiften kopplas ihop med Trafik- och kommunikationsverkets tillsyn i anknytning till transporten av farliga ämnen, som utförs i samarbete med de i lagen nämnda tillsynsmyndigheterna och övriga myndigheter. Trafik- och kommunikationsverket samordnar den tillsyn som utövas i samarbete med olika tillsynsmyndigheter. Syftet är att utveckla myndigheternas inbördes arbete som en så kallad TFÄ-myndighetstillsynsgrupp.

- Enligt lagförslaget ska tillsynen över transporterna av farliga ämnen vara systematisk. Verket ska upprätta en plan över tillsynen och vid behov ändra planen. En årlig utvärdering görs av utfallet av planen. Den här beräknas inte ha en sysselsättande effekt utan det är möjligt att räkna in den i de sammanlagda effekterna av tillsynsarbetet.

4.2.3.2 Utvidgad uppgift som utfärdare av föreskrifter

Enligt förslaget utvidgas och preciseras de föreskrifter som Trafik- och kommunikationsverkets får utfärda inom ramen för sitt uppgiftsområde. Enligt propositionen får de omarbetade bemyndigandena skarpa gränser och de utvidgas så att Trafik- och kommunikationsverket har ett bredare ansvar för föreskrifterna för olika transportformer. Enligt förslaget meddelar verket föreskrifter om transporterna av farliga ämnen vid fartygs och lufttransporter på samma sätt som i nuläget gällande väg- och järnvägstransporterna. Föreskrifterna om fartygs- och lufttransporterna grundar sig på de internationella IMDG-reglerna och ICAO-TI bestämmelserna. Dessa är helheter innehållande ytterst omfattande tekniska krav, som i båda transportformerna omfattar över tusen sidor krav på dokument, klassificering, förpackningar, stuveri, separering, strukturer, testning, kontroller och användning.

Det föreslås dessutom att Trafik- och kommunikationsverket enligt bestämmelserna får i uppgift att meddela föreskrifter om tekniska kontroller av ett fordon som utför transporter av farliga ämnen. Sådana tekniska föreskrifter är nya för föreskrifterna om transporter av farliga ämnen. De anknyter till godkännande av fordonet och förutsättningarna för godkännande av besiktning och utförande av besiktning.

Projekten med föreskrifter om lufttransport av farliga ämnen och fartygstransport av styckegods, de relaterade översättningarna samt den fortlöpande uppdateringen av föreskrifterna med två års mellanrum ger en permanent ökning av verkets uppgifter med 0,5 årsverken.

4.2.3.3 Skapandet av ett anmälningssystem för säkerhetsrådgivare

I lagen införs en ny skyldighet avseende anmälning av utsedda säkerhetsrådgivare till Trafik- och kommunikationsverket. Avsikten med anmälningssystemet är att utöva tillsyn över att den skyldighet som företagen har att utse säkerhetsrådgivare följs och stöda de i propositionen avsedda myndighetsuppgifterna. Den nya skyldigheten har behandlats i avsnitt ”4.1 De viktigaste förslagen” här ovanför.

Administrationen av skyldigheten att anmäla säkerhetsrådgivare orsakar Transport- och kommunikationsverket en cirka 30 000 euro stor kostnad av engångsnatur för uppbyggandet av systemet. För ämbetsverket kräver uppbyggnadsskedet dessutom en satsning av engångsnatur på cirka 0,5 årsverken. Därmed blir kostnaderna av engångsnatur för informationssystemet sammanlagt cirka 95 000 euro. De löpande underhållskostnaderna för systemet är därtill cirka 2 000 euro årligen och till detta tillkommer uppskattningsvis cirka 0,5 årsverken i manuellt arbete för upprätthållande av registeruppgifterna (bland annat behandling av anmälningar som kommer via registraturen samt arbeten i anknytning till personuppgifter). Därmed är de fortlöpande underhållskostnaderna sammanlagt cirka 67 000 € årligen.

Trafik- och kommunikationsverket har uppskattat att det är möjligt att skapa systemet på mindre än 12 månader från den tidpunkt då lagförslaget godkänts.

4.2.3.4 Elektroniskt prov för säkerhetsrådgivare och omarbetning av intygsmodellen

I och med den föreslagna nya lagstiftningen har Trafik- och kommunikationsverket för avsikt att skapa ett elektroniskt prov för säkerhetsrådgivare samt omarbeta prov- och intygsmodellen. Det är ändamålsenligt att genomföra reformen i samband med att lagstiftningen omarbetas för att tidtabellen i lagändringarna ska motsvara behovet av utveckling av informationssystemen. På verket arbetar fyra personer deltid vid sidan av sitt övriga arbete med dessa förändringar och dessutom behövs det externa utvecklarresurser för genomförandet av systemändringarna.

Engångskostnaderna för reformen inkluderar enligt verkets uppskattning två årsverken definitions- och testningsarbete samt kostnaderna för den externa utvecklaren 75 000 euro (elektroniskt prov) och 140 000 euro (reform av ansöknings- och intygshelheten samt behandling av provuppgifter).

4.2.3.5 Omarbetning av ruttbegränsningsbesluten för vägtransporter

Ändringarna i ruttbegränsningarna för vägtransporter ger Trafik- och kommunikationsverket 0,75 årsverken med extra uppgifter under övergångsperioden. Lagförslaget och reformen av samtliga gällande ruttbegränsningsbeslut för vägtransporter där samtliga nuvarande ruttbegränsningsbeslut på ansökan av kommunerna ska granskas under övergångsperioden ger projektbaserat arbete på verket. Det finns för tillfället cirka 20 ruttbegränsningsbeslut av vilka en del finns

inom de största stadsområdena och en del på övriga stadsområden och andra väg- och gatusträckor. Arbetsmängdsuppskattningen för behandlingen av ruttbegränsningstillstånden grundar sig på effektiv användning av arbetstiden. Utöver detta bör beaktas anskaffningen och handledningen av den resurs (exempelvis tidsbestämd tjänst) som behövs för behandling av ruttbegränsningstillståndet samt övriga allmänna administrativa åtgärder och arbetstidsanvändning i anknytning till dem.

Det permanenta resursbehovet för arbetsmängden med behandlingen av ruttbegränsningarna ökar som fortlöpande uppgift med 0,2 årsverken eftersom ruttbegränsningsbesluten gäller under en bestämd tid. Begränsningarna ska uppdateras när det sker ändringar som påverkar ruttbegränsningarna eller det gatu- eller vägnät som de gäller och i annat fall minst vart tionde år. Som ett nytt tillägg vid genomgången av ruttbegränsningsbesluten krävs det vid behandlingsförfarandet behandling av trafikstyrningsplanerna i anknytning till ruttbegränsningsansökningarna, vilket inte sker i nuläget.

4.2.3.6 Förnyade utbildnings-, stöd- och rådgivningstjänster

När Trafik- och kommunikationsverkets tillsynsroll ändrar och hela lagstiftningsramen förändras uppskattas utbildnings-, stöd- och rådgivningstjänsterna leda till en permanent årlig ökning av sysselsättningen på Trafik- och kommunikationsverket med 0,5 årsverken.

För genomförandet av de stöd- och rådgivningstjänster som ingår i kraven i bestämmelserna för alla transportformer omarbetar verket i samband med lagreformen TFÄ-söktjänsten, som är ett viktigt verktyg för dem som använder föreskrifterna om farliga ämnen. TFÄ-söktjänsten sammanställer de viktigaste föreskrifterna i elektronisk form samt underlättar och försnabbar hittandet av specialbestämmelserna om farliga ämnen. Arbetena i anknytning till uppdateringen av informationssystemen kan uppskattas till cirka 30 000 euro och kostnaderna för de föreskrifter som förnyas vartannat år till 2 000 - 6 000 euro med två års mellanrum.

4.2.3.7 Övriga nya uppgifter

Enligt lagförslaget innehåller bestämmelserna dessutom diverse uppgifter för Trafik- och kommunikationsverket, såsom utredningar gällande kontroller av transporter av farliga ämnen, alternativa lösningar och mottagande av tekniska specifikationer och förmedling av uppgifterna till internationella organisationer, Europeiska unionen och den behöriga myndigheten i utlandet och utfärdande av förbud att delta i provet för ADR-körtillstånd. Uppgifter av den här typen beräknas inte i högre grad påverka verkets uppgifter.

4.2.3.8 Sammandrag av de ekonomiska konsekvenserna för Trafik- och kommunikationsverket

De ekonomiska konsekvenserna för Trafik- och kommunikationsverkets verksamhet har presenterats i tabellerna här nedanför. Enligt verket är det genomsnittliga priset på ett årsverke vid Trafik- och kommunikationsverket 130 000 euro.

Permanenta kostnader:

	Årsverken / euro	Underhållskostnader i euro per år	
Utveckling och samordning av tillsynen	4,8 / 624000		
Utfärdandet av föreskrifter	0,5 / 65000		
Underhåll av anmälningssystemet för säkerhetsrådgivare	0,5 / 65000	2000	
Omarbetning av ruttbegränsningsbesluten för vägtransporter	0,2 / 26000		
Utbildnings-, stöd- och rådgivningsuppgifter	0,5 / 65000	1000 – 3000	
Totalt	**6,5 / 845000**	**3000-5000**	

Kostnader av engångsnatur:

	Årsverken / euro	Externt upphandlade tjänster i euro	Årligt behov av anslag
Skapandet av ett anmälningssystem för säkerhetsrådgivare	0,5	30 000	1
Elektroniskt prov för säkerhetsrådgivare	2,0 / 260000	215 000	1
Omarbetning av ruttbegränsningsbesluten för vägtransporter	0,75 / 97500		1
Totalt	**3,25 /422 500**	**245 000**	

4.2.4 Konsekvenser för övriga myndigheter

Upprättandet av den i lagen avsedda tillsynsplan som krävs av tillsynsmyndigheterna orsakar en viss mängd kostnader för alla tillsynsmyndigheter. Likaså förväntas det effektiverade samarbetet leda till ökade uppgifter.

I de föreslagna tillsynsplanerna ska den tilläggsresurs beaktas som behövs för bland annat utbildning, styrning, upprättande av anvisningar och föreskrifter, enskilda tillsynsplaner, ledning och uppföljning av tillsynen. Utöver personresursen behövs det förnyande och förbättring av de informationssystem som redan nu används och kontakterna till dem, i vissa fall uppbyggande av helt nya system och gränssnitt för dem mellan olika myndigheter. I det här skedet är det omöjligt att göra en bedömning av vilka kostnadseffekterna av dessa åtgärder är för myndigheterna.

I lagförslaget föreslås Institutet för hälsa och välfärd, Livsmedelsverket och Regionförvaltningsverket få ringa beslutanderätt i anknytning till transport av smittförande ämnen. Uppgifterna är dock inte nya eftersom bestämmelserna om deras befogenheter stöd i den gällande TFÄ-lagen redan finns i förordningen. Uppgifterna och behovet av anslag för dessa uppskattas inte öka.

Inrikesministeriet och Polisstyrelsen anser att totalreformen har kostnadspåverkan. Förändringarna i påföljdssystemet ska uppdateras i informationssystemen och uppdateras i anvisningarna.

Enligt uppskattning kan förslaget ha en viss påverkan för Räddningsväsendets del. I synnerhet de lokala räddningsmyndigheterna får bättre information om platser där farliga ämnen förvaras tillfälligt, när det krävs en intern räddningsplan för samtliga platser för tillfälligt förvar. Det här väntas ha positiva effekter på beredskapen för farliga situationer inom olika räddningsmyndigheters verksamhetsområden. För räddningsväsendet medför administrationen av interna räddningsplaner kostnader för nya uppgifter som anknyter till behandlingen av interna räddningsplaner, utlåtanden och skapande av eventuella nödvändiga system.

Säkerhets- och kemikalieverkets uppgifter utvidgas inom mottagning av anmälningar om olyckor samt registrering av tryckbärande anordningar och tankar i och med att antalet produkter som ska registreras ökar. Säkerhets- och kemikalieverket utvecklar registret och förnyar det här systemet. Systemändringarna beror dock inte på regeringens nu aktuella proposition. Myndighetsuppgifterna i anknytning till det föreslagna registerförandet kräver i synnerhet under berednings- och övergångsperioden tilläggsresurser för utvecklingen och underhållet av tankregistret. I samband med att tillsynen och samarbetet mellan myndigheterna ökar är det sannolikt att en del av de objekt som i dag tillfälligt förvarar farliga ämnen i verkligheten konstateras utöva lagerföring varvid Säkerhets- och kemikalieverkets tillsynsplikt enligt kemikalielagen utvidgas.

Rättsregistercentralen har bedömt att varje ny påföljdsavgift kommer att kräva tilläggsresurser vid ämbetsverket, oberoende av hur de påföljdsavgifter som föreslås i lagförslaget genomförs. I samband med en ny påföljdsavgift finns det ett behov att uppskatta den nödvändiga mängden tilläggsresurs för genomförandet, även om den tilläggsresurs som behövs för varje nytt påföljdsslag är liten. När det hela tiden uppstår nya påföljdsslag är det nödvändigt att göra en bedömning av Rättsregistercentralens ökade resursbehov på längre sikt. Den tilläggspersonal som behövs till följd av de föreslagna nya påföljdsavgifterna är 0,1 årsverken för Rättsregistercentralen. Vid verkställandet av påföljdsavgiften är det fråga om en uppgift av bestående natur som utförs manuellt på ett sätt som kräver personarbete. De behov av tilläggsanslag som behövs för att täcka det extra arbete som orsakas av den påföljdsavgift som föreslås för Rättsregistercentralen och andra motsvarande administrativa påföljdsavgifter behandlas i de årliga ram- och budgetförfarandena.

4.2.5 Konsekvenser för företagens verksamhet

4.2.5.1 Inledning

Transporterna av farliga ämnen orsakar tilläggskostnader för både företagen och konsumenterna jämfört med vanliga transporter. De lösningar som förutsätts för transporterna, till exempel valen av särskilda förpackningar och kraven på tankar, är dyrare och mera krävande. De här kraven är dock inte nya för aktörerna och det föreslås inga betydande tilläggskrav för transporternas del. De föreslagna bestämmelserna påverkar företagens verksamhet enligt följande:

4.2.5.2 Krav på upprättande av intern räddningsplan vid tillfälliga transporter

För företag vars uppgifter anknyter till tillfällig förvaring av farliga ämnen kan det uppstå nya uppgifter till följd av att kravet på intern räddningsplan utvidgas. Flera företag har redan interna räddningsplaner och skyldigheten att upprätta en räddningsplan påverkar inte dem.

De uppskattade kostnaderna för upprättandet av en inter räddningsplan för ett enskilt företag är cirka 10 000 - 15 000 euro, om det är fråga om omfattande verksamhet som redan inletts. Det här inkluderar riskbedömning, scheman, eventuella spridningsscenarier för ämnen och fotografering. Kostnaderna för uppdatering av planen är cirka 5 000 euro. De verkliga kostnaderna beror på objektet och verksamhetens omfattning.

4.2.5.3 Skyldighet att göra anmälan om säkerhetsrådgivare till Transport- och kommunikationsverket

Enligt förslaget är företagen skyldiga att till Transport- och kommunikationsverket göra en anmälan om att en säkerhetsrådgivare har utsetts. Uppgiften är ny.

När lagstiftningen gällande säkerhetsrådgivare trädde i kraft 2000 gjordes uppskattningen att en tillräcklig mängd säkerhetsrådgivare för de transporter av farliga ämnen som sker på vägar och järnvägar i Finland är cirka ett tusen personer. Under årens lopp har antalet personer som avlägger provet för säkerhetsrådgivare sjunkit något, men antalet har trots det under de senaste åren stabiliserats kring cirka ett tusen personer. Enligt Trafik- och kommunikationsverket fanns det 845 av ämbetsverket beviljade giltiga intyg för säkerhetsrådgivare i mars 2021. Majoriteten av dessa är säkerhetsrådgivare för vägtransporter. Endast ett fåtal intyg har beviljats enbart för järnvägstransporter.

För företagen orsakar skyldigheten att meddela om utsedd säkerhetsrådgivare endast få kostnader.

Den föreslagna anmälningsskyldigheten styr dock aktörerna så att de beaktar att transporterna av farliga ämnen och åtgärderna i anknytning till dem har ordnats kravenligt samt vidtar åtgärder för minskning av felaktiga tillvägagångssätt och tar i bruk och utvecklar säkrare och eventuellt också kostnadseffektivare metoder.

4.2.5.4 Skyldighet att anmäla tryckbärande anordning och tank till behörig myndighet

Enligt förslaget ska företagen anmälan en tryckbärande anordning och tank till myndigheten. Det här leder inte till betydande tilläggskostnader eftersom också den gällande TFÄ-lagen innehåller ett anmälningskrav. Nu föreslås det att anmälningsskyldigheten utvidgas till en större mängd tryckbärande anordningar och tankar.

Säkerhets- och kemikalieverket har ett register där också uppgifter som krävs enligt övrig lagstiftning samlas. Systemändringarna och effekterna av dessa på företagen beror dock inte på regeringens aktuella proposition.

4.2.5.5 Utvidgning av ackrediteringskraven för bemyndigade inrättningar

Enligt förslaget utvidgas ackrediteringsskyldigheten för bemyndigade inrättningar något jämfört med nuläget. Ackrediteringskravet är nytt för bemyndigade TFÄ-inrättningar samt för av Strålsäkerhetscentralen bemyndigade inrättningar. Det finns en övergångsperiod för kraven. De utvidgade kraven kan ha små ekonomiska konsekvenser för de företags del som omfattas av det

nya kravet. Det uppstår dock kostnadsinbesparingar av att företagen redan har skaffat ackrediteringen, trots att kraven inte tidigare har gällt dem.

4.2.6 Konsekvenser för kommunernas verksamhet

Reformen av ruttbegränsningsbesluten för vägtransporter förutsätter att kommunerna ansöker om nya ruttbegränsningsbeslut. Här ovanför har det konstaterats att det för tillfället finns 20 ruttbegränsningsbeslut i Finland. Besluten orsakar kostnader som bland annat är beroende av omfattningen på ruttbegränsningsansökan.

Enligt Trafik- och kommunikationsverkets betalningsförordning tar verket ut en avgift på 500 euro för behandling av ansökan. Därtill uppstår det för kunden en administrativ kostnad av engångsnatur för upprättandet av ansökan, som enligt Kommunförbundet beroende av omfattningen på ansökan är 10 000 - 20 000 euro.

4.2.7 Konsekvenser för förverkligandet av grundrättigheterna

Förslaget är tätt förbundet med grundrättigheterna och rättigheternas skyddande syfte. Grundlagens 7 § innehåller bestämmelser om rätten till liv och hälsa och enligt 20 § ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö. Förslagets syfte är att förebygga och avvärja skador och risker som transport av farliga ämnen i stor omfattning kan medföra för människor, miljön eller egendom. I och med den nya lagstiftningen kan man utgå från att sannolikheten för transportolyckor med farliga ämnen minskar när skyldigheterna preciseras och myndighetstillsynen effektiviseras.

Syftet är att inte enbart förbättra trafik- och miljösäkerheten men också säkerheten för dem som arbetar med transporterna. Förslaget minskar exponeringen av de personer som arbetar inom transporten av farliga ämnen genomtt sådana krav ställs på de anställdas utbildning samt på transportmaterialet och de transporterade förpackningarna och tankarna som när de efterföljs förebygger läckage, brandfaror och begränsar följderna av olyckor.

Trots att de föreslagna, preciserade bestämmelserna inte direkt exempelvis minskar antalet olycksfall är det väsentliga för medborgarnas förtroende att transportkraven och grunderna för dem är klart definierade och uppföljningen av olyckorna har ordnats så att transportsäkerheten klart kan påvisas med uppföljningsresultaten.

För att dessa rättigheter ska förverkligas presenteras nu en lagstiftning som utgör grunden medvetenheten om ansvaret för och skyldigheterna vid transporterna av farliga ämnen långt in i framtiden. Det föreslagna utbildningssystemet för farliga ämnen främjar förverkligandet av säkerheten. Det centrala innehållet i den givna utbildningen består av lagstiftningen och de föreskrifter som Trafik- och kommunikationsverket utfärdar. Språkligt begripliga bestämmelser möjliggör en effektiv myndighetstillsyn och överlag en korrekt tillämpning av lagen hos myndigheterna och de företag som utövar transportverksamhet.

Den föreslagna lagstiftningen har inga jämställdhets- och könskonsekvenser.

4.2.8 Konsekvenser för miljön

I lagförslaget ingår krav som främjar miljösäkerheten och gäller transporter och transportmedel. Dessa krav förebygger direkt risken för olyckor samt begränsar konsekvenserna av olyckor och skadornas omfattning. Den föreslagna lagstiftningen och de ändringar som föreslås i den utgör dessutom en omfattande helhet som kan sägas ha en positiv indirekt inverkan på miljöns

tillstånd. Eftersom det är lättare att tillämpa och följa en tydlig lagstiftning kommer den att göra det enklare för transportörer att fullgöra sina skyldigheter. Om lagen följs kommer antalet miljöskador att hålla en god nivå i Finland. Den ökade tillsynen och myndighetssamarbetet förbättrar också efterlevnaden av lagstiftningen och dess verkningsfullhet.

Transport av farliga ämnen kan beroende på transportform, transportsätt och materialmängd-medföra risk för en storolycka. Trafikolyckor orsakar dödsfall och skador samt egendomsskador och miljöskador. Följderna kan bli än allvarligare när det är frågan om farliga ämnen som bränsle, gaser, kemikalier eller gödselmedel och när de farliga konsekvenserna beror på läckage, explosion, brand eller giftmoln. Lagen om transport av farliga ämnen och de etablerade säkra tillvägagångssätt som baserar sig på den bidrar till att förebygga den typen av olyckor och begränsar följderna av dem. Lyckligtvis leder tillbud i samband med transport av farligt gods ofta endast till smärre läckage, och i många fall kan betydande miljöskador undvikas.

Utbildning och utveckling av beredskapen och kapaciteten är centrala element i skyddet mot miljöskador. Lagstiftningen innehåller detaljerade krav på utbildning av personal som deltar i transport av farligt gods i enlighet med deras uppgifter och skyldigheter. Till den berörda personalen hör exempelvis förare, annan besättning och säkerhetsrådgivare. Syftet med utbildningskraven är att ge personalen förutsättningar att utföra sina uppgifter på ett säkert sätt och vidta lämpliga åtgärder för att skydda sig själva och för att undvika eller förhindra skador på miljön om en olycka inträffar.

Harmoniserad rapportering av faror, korrekt märkning av fordon som transporterar farligt gods och skrift-liga säkerhetsföreskrifter bidrar dessutom till att säkerställa snabb, effektiv och lämplig nödhjälp vid olyck-or. Snabba och ändamålsenliga insatser från räddningsmyndigheternas sida förebygger att transporterade ämnen läcker ut och leder till miljöskador.

4.2.9 Omarbetning av sanktionerna

När en lag stiftas som föreskriver att en handling eller försummelse ska straffas som brott betyder det ofta ett ingrepp i individernas grundläggande rättigheter. Skydd av de grundläggande rättigheterna kan också uttryckligen kräva straffrättslig kriminalisering, det vill säga att det föreskrivs att kränkning av de grundläggande rättigheterna är straffbar. Med straff avses en negativ händelse, som döms eller åläggs den som har utfört en enligt lag brottslig handling. Syftet med straffet är att åsamka klandran och fördömande samt skäligt lidande eller olägenhet.

Utöver det samhälleliga behovet av kriminalisering krävs det också att det ur grundrättighetssystemsperspektiv finns en godtagbar orsak till kriminaliseringen. Ur kriminaliseringsprincipsperspektiv kräver bland annat proportionalitetskravet en bedömning av om kriminaliseringen är nödvändig för skydd av det bakomliggande rättsobjektet och om det är möjligt att uppnå målet med andra metoder än genom kriminalisering. Likaså är straffets hårdhet kopplad till proportionalitetskravet och straffets hårdhet ska stå i rätt proposition till hur klandervärd handlingen är.

I avsnitt ”4.2. De viktigaste förslagen” har det konstaterats att inga ändringar föreslås gällande grunderna för kriminaliseringen. Det finns fortfarande starka motiveringar för dessa grunder till följd av den allmänfarliga karaktären på transporter av farliga ämnen och de skyddade rättsobjekten. Brottsbeskrivningen för förseelser vid transport av farliga ämnen förnyas dock på de sätt som de straffrättsliga laglighetsprinciperna förutsätter så att bestämmelserna blir noggrant avgränsade och exakta. Bötesstraff är fortfarande det huvudsakliga straffet för förseelser. Föreskrifterna om straff för brott mot bestämmelserna om transport finns fortfarande i 43 kap. i strafflagen. Förseelserna vid transport av farliga ämnen är straffbara både vid uppsåt och av

oaktsamhet. Detta är fallet eftersom gynnandet av en oaktsam attityd kan ha en negativ effekt på den förebyggande verksamheten, som är speciellt viktig vid verksamhet med transport av farliga ämnen. Genom att genom sanktionerna betona vikten av noggrann verksamhet eftersträvas det att metoder skapas som främjar noggrannhet. Lagstiftningen stärker också i fortsättningen en attityd som främjar transportsäkerheten på det allmännare, moraliska planet. Om sanktionerna grundas endast för att påvisa uppsåtlighet hos part i transporten av farliga ämnen går även en betydande andel av de allvarliga brotten mot lagen ostraffad. Det här påverkar uppfattningen som de parter som deltar i transporterna av farliga ämnen har gällande om det överhuvudtaget finns ett behov av att följa reglerna och, vilket är viktigt, det föreslagna sanktionssystemets avsikt att upprätthålla efterlevnaden av bestämmelserna. Detta behov stöds med noggrant avgränsade och exakta bestämmelser om förseelser.

De föreslagna administrativa sanktionerna har parallellt med de straffrättsliga brottsbestämmelserna en straffande karaktär av samma typ som ett straffrättsligt straff. I fråga om de administrativa sanktionerna är det en typ av påföljder som grundar sig antingen på ett myndighetsavgörande eller en bestämmelse i lag. Förseelser har överförts från det straffrättsliga systemet till det administrativa sanktionssystemet i synnerhet gällande massförseelserna. Den penningavgift som också används inom vissa specialbranscher fastställs i det administrativa förfarandet, exempelvis avgiften för konkurrensförseelse där storleken på sanktionen alltid är kopplad till det ekonomiska intresset. Speciellt genom EU-lagstiftningens påverkan har också i Finlands rättsordning inkluderats nya och penningmässigt tidvis stränga administrativa sanktioner.

Ett straffrättsligt straff karaktäriseras som socialt stämplande bland annat till följd av att det registreras. Det har också ansetts att sanktionssystemet för att trygga en allmänt förebyggande effekt av sanktionssystemet ska vara differentierat och nivån på sanktionerna graderad enligt hur allvarlig handlingen är. Genom att de straffrättsliga och administrativa sanktionerna inkluderas i lagstiftningen på ett balanserat sätt förbättras genomförandet av det straffrättsliga och administrativa ansvaret och tillsynssystemets effekt förbättras. Det kan också ha en förbättrande effekt på rättsskyddet. Såsom det föreslås i det första lagförslaget bör de allra lindrigaste förseelserna vid transport av farliga ämnen, som endast i ringa grad orsakar olägenhet för samhället, inte alls belasta straffrättssystemet. För dessa har skyldigheten att ha vägtransporthandlingarna med sig sanktionerats med en administrativ fast och som penningbelopp lindrig påföljdsavgift.

En sådan övergång till administrativa påföljdsavgifter som föreslås i lagförslaget kan i en viss speciell utsträckning generera små kostnadsinbesparingar utan att förtroendet för straffsystemet som helhet lider. Den föreslagna lagstiftningen gör det möjligt att vissa ärenden i första hand avgörs av den administrativa myndigheten och åklagaren inte alls har någon roll i dessa ärenden. Domstolens uppgift är endast behandling av överklaganden. På längre sikt kan detta leda till små kostnadsinbesparingar.

De nya, noggrant avgränsade och exakta bestämmelserna om förseelserna som helhet förbättrar avsevärt lagstiftningens begriplighet och tillämpning. Det här kan också förbättra rättsskyddet.

5 Övriga handlingsalternativ och deras konsekvenser

5.1 Tillfällig förvaring

5.1.1 Inledning

I regeringens proposition föreslås det att man helt avstår från definitionen av tillfällig förvaring som ingår i TFÄ-lagen eftersom definitionen i praktiken har fått karaktären av bestämmelse. I stället för definitionen föreslås en ny bestämmelse om förutsättningarna för tillfällig förvaring.

Den väsentligaste förändringen är att den tillfälliga förvaring som lagstiftningen gäller förtydligas och beskrivs i större omfattning i motiveringarna till bestämmelserna. Dessutom utvidgas kraven på den tillfälliga förvaringen och skyldigheterna gällande den interna räddningsplanen i anknytning till tillfällig förvaring utvidgas. Det krävs dessutom en ansvarsperson på platsen för tillfällig förvaring. Den föreslagna modellen har behandlats närmare i avsnittet ”4.1 De viktigaste förslagen”.

I beredningen av regeringspropositionen har alternativ till den nämnda modellen utvärderats. Följande alternativ har bedömts:
1) att hålla sig till den nuvarande modellen där lagstiftningen grundar sig på definitionen av tillfällig förvaring,
2) att kräva ett tillstånds- eller anmälningsförfarande för tillfällig förvaring samt
3) att i lagstiftningen fastställa maximala tider för förvaringen som en förutsättning för förvaringen.

5.1.2 Alternativ 1

I den gällande TFÄ-lagen grundar sig förvaringen på definitionen av tillfällig förvaring, som vid lagberedningen har ansetts vara otillräcklig för att tydliggöra skillnaden mellan lagerföringen av farliga ämnen och tillfällig förvaring i anknytning till transport. Under lagberedningen har det därför inte alls ansetts vara ett alternativ att hålla sig till den gällande lagstiftningen.

5.1.3 Alternativ 2

Lagerföringen av farliga ämnen är enligt kemikaliesäkerhetslagen tillståndspliktig eller kräver att en anmälan görs (beroende på volymen av ämnet). Det är också möjligt att även basera den tillfälliga förvaringen av farliga ämnen vid transport på tillståndsplikt eller anmälningsskyldighet.

Vid beredningen har ett sådant alternativ som ökar företagens administrativa börda inte bedömts vara det mest ändamålsenliga alternativet. Ett sådant system kan leda till situationer där tillstånd ansöks för eller anmälan görs om tillfällig förvaring i anknytning till transport, men om det vid närmare granskning observeras att verksamheten inte är kopplad till transporten, kan man ändå vara tvungen att lämna in en ansökan eller anmälan i enlighet med kemikaliesäkerhetslagen. Under tiden för behandlingen av tillståndsansökan, i synnerhet om den tar månader i anspråk som är typiskt för ansökningarna om tillstånd enligt kemikaliesäkerhetslagstiftningen, kan det bli förmånligare för en verksamhetsutövare att flytta verksamheten i anknytning till transporten till en annan plats, vilket leder till ett nytt tillståndsförfarande. I så fall kunde tillståndssystemet styra verksamheten i oönskad riktning.

De nya bestämmelserna om tillstånds- och anmälningsförfarandet kan eventuellt också anses vara sådana bestämmelser som transport och trafik som EU-lagstiftningen inte tillåter. Enligt TFÄ-direktivet får medlemsstaterna reglera transporterna av farliga ämnen på sitt territorium eller förbjuda sådana transporter endast av andra orsaker än orsaker i anknytning till transportsäkerheten. Enligt EU:s lagstiftning om spårtrafiken ska man avstå från alla nationella rättsakter gällande spårtrafik. Som utgångspunkt för utvecklingen av lämplig lagstiftning bör dock anses vara att bestämmelserna med sina motiveringar utan tillståndsbestämmelser styr verksamheten i den önskade riktningen och på så sätt avlägsnar mångtydigheten i lagstiftningen.

5.1.4 Alternativ 3

Som ett alternativ för genomförandet av den tillfälliga förvaringen har vid lagberedningen tagits att en tillåten maximal tid sätts ut för den tillfälliga förvaringen. Syftet har härmed varit att man för att förebygga olyckor i så liten utsträckning som möjligt hanterar och flyttar farliga ämnen och försändelser som innehåller dem. Grunden för att hela transportkedjan ska fungera är att den beställda produkten och varan når kunden och mottagaren så fort som möjligt, vilket betyder att transporttiden och den därtill kopplade tillfälliga förvaringen ska vara så kort som möjligt. Vid beredningen av regeringens proposition har en maximitid för den tillfälliga förvaringen uppskattats, som kan styra verksamheten i en riktning där förvaringstiderna i transportkedjan inte är långa och till och med förkortas. Vid beredningen av förslaget hittades det dock inga obestridliga motiveringar till att tidsfristen ökar transportens säkerhet. Sådana tidsfrister kan tvärtom leda till betydande praktiska svårigheter och i värsta fall styra verksamheten i en oönskad riktning. Leveransen eller lasten kan flyttas med hänvisning till att en ny förvaringstid inleds efter förflyttningen. Vid beredningen av propositionen har bedömningen gjorts att en tidsfrist på 72 timmar bör ställas för tillfällig förvaring.

Nyttan med den uppskattade tidsfristen ansågs bland annat vara att den förtydligar skillnaden mellan tillfällig förvaring och upplagring samt uppmuntrar aktörerna att planera transportkedjan så att onödig tillfällig förvaring undviks.

Under beredningen framkom det dock betydande problem för parterna till transporten i anknytning till tidsfristen. Vissa aktörer lyfte fram att tidsfristen på 72 timmar av många skäl är ytterst besvärlig för det inhemska styckegodssystemet. För tillfället finns det inget system i terminalerna som kunde användas för uträkning av hur länge produkten stannar. Den föreslagna tidsgränsen på 72 timmar eller någon annan motsvarande tidsgräns, skulle inte avse hela transporttiden utan den tid då produkten står stilla i terminalen. För ungefär en tiondel av försändelserna är tidsgränsen 72 timmar, eller till och med en längre tid, utmanande med beaktande av veckosluten. Det här skulle överskridas i små terminaler som besöks endast en eller två gånger i veckan.

Det kan uppstå oväntade fördröjningar i transporterna av flera orsaker såsom exempelvis väderförhållanden, trafikolyckor, förseningar i fartygsturerna, omdirigering, strejk, avbrott i transporterna, bristfälliga märkningar på förpackningarna eller andra motsvarande orsaker. Likaså kan störningar i datasystem och/eller datatrafiken påverka transportkedjan. Under Covid-19 pandemin har nedstängningar mellan länderna och internt orsakat tvärstopp i varuflödet.

För spårtrafikens del var bedömningen att tidsgränsen 72 timmar för tillfällig förvaring försämrar säkerheten för transporterna av farliga ämnen. Det betyder att kostnaderna för transporterna av farliga ämnen stiger och att konkurrenskraften för rutten i Finland försvagas. Kraven på bangårdskapaciteten kan öka, vilket leder till ökad miljöbelastning. Det är mera riskfyllt att utföra grupperingar och förflyttningar av material till följd av överskridningar i maximitiden än att materialet står stilla.

Bland annat till följd av de ovan nämnda problematiska omständigheterna med förvaringstiden föreslås det i regeringens proposition inte fastställandet av en tidsgräns för tillfällig förvaring av farliga ämnen. Däremot strävar man efter att förebygga riskerna med den tillfälliga förvaringen genom att på annat sätt utveckla lagstiftningen. Förebyggande beredskap för olyckor genom planering och övning spelar här en central roll. Bestämmelserna om dessa särskilda förutsättningar finns i 6 kap. i det första lagförslaget.

5.1.5 Internationell jämförelse

Sverige. De aktörer som deltar i transporten av farliga ämnen ska följa de föreskrifter som finns i internationella avtal och uppfylla de skyldigheter som nämns i dem. I Sverige definieras transport av farliga ämnen i den nationella lagen om transport av farligt gods som ”förflyttning av farligt gods med transportmedel samt sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering av det farliga godset som utgör ett led i förflyttningen.” Författningen om transport av farliga ämnen reglerar alla transporter utom transporter utförda av försvarsmakten. I Sverige finns det inte sådana anmälnings- och tillståndsförfaranden som inte nämns i ADR-avtalet. I Sverige krävs det att terminaler som utövar tillfällig förvaring har bra belysning och är skyddade. På järnvägarna har krav på separering ställts för ämnen i klass 1. Det finns också i Sverige ett krav på och prov för säkerhetsrådgivare. Såsom i Finland har ingen exakt tidsgräns satts för tillfällig förvaring. Den tillfälliga förvaringen ska tydligt vara en del av transportkedjan, där destinationen är fastslagen och en väntan på vidaretransport.

Den tillfälliga förvaringen vid transport av farliga ämnen anmäls inte separat till myndigheterna annat än i problemfall. Länsstyrelsen kan meddela lokala trafikföreskrifter om transportrutterna för farliga ämnen och föreskriva lämpliga rutter samt parkeringsplatser för transporterna. Terminalerna eller aktörer på andra uppbevaringsområden kan dessutom ställa egna villkor för uppbevaring på sitt område.

I Sverige tillämpas bestämmelserna i ADR-avtalet på skyldigheten att godkänna och anmäla transporterna av farliga ämnen.

Tyskland. I Tyskland är den tillfälliga förvaringen, liksom också mottagandet och överlåtandet av produkten, stuvningen och lastningen samt bytet av transportform inklusive omlastningen en del av transporthändelsen. Tyskland använder ganska exakt gränsdragningen mellan transport och upplagring i Seveso III-direktivet och ADR-överenskommelsen. Rangerbangårdarna ska utgående från den interna räddningsplanen göra en riskanalys i enlighet med RID-bestämmelserna. Det finns inget tillstånds- eller anmälningsförfarande för tillfällig förvaring i Tyskland och det finns inga bestämmelser på statsnivå gällande mängden farliga ämnen eller hur allmän transporten är.

Såsom i Finland har ingen exakt gräns satts för tillfällig förvaring i Tyskland, men i enlighet med ADR-överenskommelsen ska ämnet vara på väg till sin destination och fraktsedlar ska vara i skick och förpackningar, tankar, containrar och cisternvagnar får inte öppnas i samband med den tillfälliga förvaringen. Förvaringen utgör inte heller en del av transporten om produkten exempelvis finns i ett distributionslager och den inte längre har en fraktsedel som visar att resan fortsätter. Transporten upphör också i det fall att försändelsen inte lossas helt efter mottagandet. Lagerföring definieras på följande sätt: ”Förvaring för senare bruk samt överlåtelse till någon annan”. För transporten av ett farligt ämne som förvaras tillfälligt ska det alltid vara möjligt att utreda att produkten är på väg och att lagstiftningen inte kringgås. Om man vid tillsynen observerar att farliga ämnen stannar kvar längre, exempelvis i flera månader, beordras en förflyttning av produkten till ett område godkänt för lagring. Myndigheterna har också befogenheter att utfärda ordningsavgifter och böter.

På regional nivå kan föreskrifterna dock vara annorlunda. Ett exempel på en regional föreskrift är föreskriften för Hamburgs hamn enligt vilken en anmälan ska göras till de lokala myndigheterna när farliga ämnen förs in på området och lastas, transport av farliga ämnen på järnvägarna samt tillfällig förvaring i transportmedel för vattentransport eller på industriområde. I den aktuella föreskriften har dessutom bland annat tidsfrister, särskilda säkerhetskrav och skyddsavstånd meddelats gällande tillfällig förvaring.

Det händer av och till att man också i Tyskland diskuterar gränsdragningen mellan transport och lagring, men i praktiken ses tillfällig förvaring inte som ett problem. Om villkoren för lagrings- och transportlagstiftningen uppfylls samtidigt gäller båda lagstiftningarna samtidigt och kompletterar varandra. Förordningen om skydd mot farliga ämnen föreskriver att en aktör som förvarar eller lagrar farliga ämnen ansvarar för att ämnena inte äventyrar människornas hälsa eller miljön. Det krävs dessutom att aktören ska använda fungerande metoder för att förhindra avsiktligt missbruk. Lagstiftningen om transport av farliga ämnen i Tyskland definierar inte på hurdana platser tillfällig förvaring är tillåten och det finns exempelvis inga specialkrav för transport av farliga ämnen på de parkeringsplatser som finns vid motorvägarna. Däremot kan det till följd av bygg- och miljöskyddslagstiftningen finnas egna krav för vissa förvaringsområden, såsom terminaler, till följd av egna krav på byggandet och utrustningen på området.

Danmark. I Danmark har en tidsfrist satts för tillfällig förvaring. I Danmark ska transportföretaget iaktta lagstiftningen om lagring, om något av tre kriterier uppfylls. I så fall anses förvaringen inte längre utgöra en del av transporten. Till dessa kriterier hör att aktören tillfälligt lagrar farliga ämnen i en byggnad i sådana mängder som överskrider de givna gränsvärdena, att den tillfälliga förvaringen är regelbunden exempelvis i hamnar och på godsbangårdar och att förvaringen i fraktterminalen eller på bangården varar längre än 60 timmar och för övriga platser om förvaringen varar längre än 48 timmar.

De här kriterierna har införts i den nationella lagstiftningen, såsom i den lag som verkställer Seveso-direktivet, lagen om risker för storolyckor på arbetsplatserna samt lagarna om gaser och antändbara vätskor. Den nämnda tidsbegränsningen har använts de senaste 20 åren för att skilja på transport och lagring. Aktörer som utövar sådan tillfällig förvaring som uppfyller de nämnda kriterierna är förpliktade att ansöka om tillstånd enligt ämnesklassificeringarna av den myndighet som utövar tillsyn. Den nationella lagstiftningen som följer Seveso III-direktivet gällande kemikalisäkerhet i lager och anläggningar tillämpas på alla aktörer för vilka direktivets tidsfrister för farliga kemikalier överskrids.

Liksom i Finland är transportföretagen skyldiga att följa ADR-överenskommelsen vid vägtransporter och RID-bestämmelserna för järnvägstrafik. I Danmark finns bestämmelserna om användning och transport av farliga ämnen i ett flertal lagstiftningar och många myndigheter utövar tillsyn.

5.2 Förbättring av tillgången till information om tanktransporter vid vägtransport

I digitaliseringsstrategin för logistiken [13] nämns förbättring av tillgången till TFÄ-information i transportkedjorna och för myndigheternas användning i anknytning till strategiåtgärderna för utveckling av logistikens datamiljö. Därför har under beredningen av propositionen ett förslag funnits framlagt om förbättring av tillgången till elektroniska uppgifter gällande tanktransporter av farliga ämnen för främjande av säkerheten och räddningsverksamheten vid transporterna. En förbättring av tillgången till uppgifterna uppskattades ha potential för främjande av säkerheten vid transporter av farliga ämnen exempelvis vid olycksfall. Det ansågs också vara viktigt att myndigheterna har tillgång till uppgifter om var farliga ämnen transporteras, vilka ämnen och hurdana mängder som transporteras. Avsikten var att avgränsa den planerade skyldigheten till tanktransporter i vägtrafiken eftersom man uttryckligen med tillgången till uppgifter om tanktransporter kan uppnå betydande säkerhetsnytta.

[13] Digitaliseringsstrategi för logistiken: Mot en effektiv och hållbar logistik genom digitalisering, Kommunikationsministeriets publikationer 2020:1 (https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162463)

Avsikten var att avgränsa skyldigheten till transporter i hemlandet där ett fordon registrerat i Finland används eftersom artikel 5 i TFÄ-direktivet begränsar möjligheten att tillämpa strängare bestämmelser av transportsäkerhetsskäl till sådana transporter. De fordrade uppgifterna hade varit sådana som transportören ska ha för transporten, vilket betyder att inget krav fanns på framställning av nya uppgifter. Eftersom det centrala syftet för förbättring av tillgången till uppgifter hade varit förbättrad säkerhet hade man inte fått ta ut en avgift för uppgifterna när den hämtas från gränssnittet. Uppgifterna hade funnits i maskinläsbar standardform så att uppgifterna hade varit lätta att behandla med datamaskinsprogram.

Under beredningen låg också ett sådant alternativ på bordet där det skulle ha blivit obligatorisk att installera en lokaliseringsapparatur på tankfordon som transporterar farliga ämnen. Lokaliseringsskyldigheten skulle ha gällt fordonet, inte chauffören. Den teknologi som lokaliseringen skulle ha grundat sig på skulle inte ha definierats enligt principerna för teknologineutralitet. Av den använda teknologin skulle man likväl ha krävt att den till sin tillförlitlighet minst ligger på nivå för lokalisering via satellit.

Förslaget beräknades inte i särskilt stor utsträckning förändra nuläget eftersom det redan är allmänt att fordonen i tung yrkesmässig trafik kan lokaliseras för företagens egna behov. Med bestämmelsen hade man dock tryggat en heltäckande tillgång till uppgifterna för de aktörer som bestämmelsen gäller.

Utgångspunkten för förslaget var att personuppgifter hade behandlats i så liten utsträckning som möjligt. Eftersom uppgifterna om läget kan vara kopplad till en identifierbar fysisk person hade man eventuellt varit tvungen att behandla personuppgifter. I den utsträckning som man hade varit tvungen att behandla personuppgifter hade de tillämpliga bestämmelserna huvudsakligen grundat sig på EU:s allmänna dataskyddsdirektiv (Europaparlementets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG)

I det föreslagna alternativet hade överlåtelsemottagaren av uppgifterna endast kunnat vara en myndighet eller tillhandahållare av trafikens styr- och ledningstjänster och en förutsättning för tillgång till uppgifterna hade varit att det är nödvändigt att aktören får uppgifterna för skötsel av sina lagstadgade uppgifter. Ett typiskt exempel är räddningsmyndighetens rätt att få information om exakt position vid ett olycksfall. Uppgiften skulle ha överlåtits om en punktformig placering varvid det exempelvis inte hade varit fråga om att få exakt ruttinformation. För överlåtelsen av uppgifterna hade transportören kunnat använda sitt eget programmeringsgränssnitt eller så hade den kunnat utnyttja Trafik- och kommunikationsverket eller en å verkets vägnar agerande serviceproducent. Tiden för behandling av uppgifterna hade också varit begränsad.

Bland annat räddnings- och tillsynsmyndigheterna förordade utnyttjandet av uppgifterna för främjande av säkerheten på det ovan beskrivna sättet. Vägtransportbranschen motsatte sig dock förslaget. Av transportföretagen hade förslaget krävt ett omfattande informationssystemprojekt, för vilket en tillräcklig uppskattning av den förutsatta tiden och kostnaderna inte kunde presenteras vid beredningen. Till och med i det lättaste genomförandet hade det varit fråga om en betydande programinvestering, som inte ger transportföretagen eller deras kunder motsvarande mervärde.

Enligt branschen skulle förslagen dessutom ha orsakat företagen en oskälig administrativ börda. Om ett transportföretag inte kan investera i förverkligandet av ett gränssnitt för uppgifterna hade det varit tvunget att mata in de krävda uppgifterna manuellt i Trafik- och kommunikationsverkets elektroniska tjänst. Den arbetsbörda som det här orsakar ansågs vara orimlig särskilt med

beaktande av att man av sekretesskäl är tvungen att variera transportrutterna och -tidtabellerna för vissa transporter på grund av orsaker oberoende av företaget.

Branschen fäste dessutom uppmärksamhet vid administrationen av uppgifterna, som vid transport av farliga ämnen sker på olika ställen beroende av transportsättet. Uppgifterna kan finnas i kundens system eller hos transportföretaget. Skyldigheten att öppna uppgifterna hade dock i alla fall gällt för transportföretaget. Det här ansågs inte vara en bra lösning. Därtill anmärkte man på datasäkerheten, transportsäkerheten och bevarandet av affärshemligheter. Uppmärksamhet fästes också vid att kravet på att öppna upp uppgifterna inte skulle ha gällt utländska transportföretag, vilket betyder att lösningen skulle ha gynnat dem på bekostnad av de inhemska aktörerna.

Utgående från den bedömning av kostnaderna-nyttan som gjordes under beredningen har det i regeringens proposition inte beslutats föreslå nya bestämmelser om tillgång till elektroniska uppgifter gällande tanktransporter av farliga ämnen. Utnyttjandet av data i transportlogistiken bör dock anses vara en viktig metod för att uppnå bättre konkurrensförmåga för företagen samt främjande av miljömålsättningarna. Effektivt utnyttjande av data förbättrar också transporternas säkerhet.

5.3 Skapandet av ett anmälningssystem för säkerhetsrådgivare

5.3.1 Bakgrund

I regeringens proposition föreslås det för Trafik- och kommunikationsverket en utvidgad tillsynsuppgift, som är förknippad med tillsynen över att en säkerhetsrådgivare utses. Därför föreslås det att företagen blir skyldiga att anmäla den utsedda säkerhetsrådgivaren till Trafik- och kommunikationsverket. Den nya uppgiften har behandlats här ovanför i propositionens avsnitt ”4.1 De viktigaste förslagen.”

5.3.2 Säkerhetsrådgivarsystemet i vissa länder

Enligt ADR-överenskommelsen, RID-bestämmelserna och TFÄ-direktivet ska säkerhetsrådgivarna anmälas till myndigheterna på begäran. I vissa länder finns det bestämmelser om anmälningsplikt och olika slags register används för administration av uppgifterna. Under beredningen gjordes en utredning av praxis för anmälan av säkerhetsrådgivare i vissa länder. Därtill ställdes frågor om anmälan av uppgifter om säkerhetsrådgivare till myndigheterna samt lagring av uppgifterna i informationssystemet till Sverige, Norge, Danmark, Tyskland, Nederländerna och Frankrike.

I *Sverige* är företagen skyldiga att anmäla den utsedda säkerhetsrådgivaren till myndigheterna. De här uppgifterna upprätthålls i myndighetens (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB) register, som är offentligt med undantag för personuppgifterna. Myndigheten följer också i samband med kontrollerna upp att skyldigheten att utse säkerhetsrådgivare iakttas. I *Norge* är man också skyldig att anmäla säkerhetsrådgivaren till myndigheten (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB), men de här uppgifterna finns inte i ett offentligt register. I *Danmark* har man motsvarande skyldighet som i Norge att göra anmälan till myndigheten (Beredskabsstyrelsen), men endast myndigheterna använder uppgifterna. Likaså råder i *Frankrike* anmälningsskyldighet till myndigheten (Ministère de la Transition écologique), som för ett register avsett endast för myndigheterna.

I *Tyskland* finns det inget register och ingen anmälningsskyldighet. Där ligger tyngdpunkten på tillsynen över företagen, som inkluderar kontroll av att skyldigheten att utse säkerhetsrådgivare

följs och att säkerhetsrådgivarens uppgifter utförs. I *Nederländerna* har man diskuterat ett säkerhetsrådgivarregister och en eventuell nytta av det. För tillfället utövar myndigheten i Nederländerna tillsyn på motsvarande sätt som i Tyskland utan anmälningsskyldighet och register.

5.3.3 Bedömning av de ekonomiska effekterna av alternativen för skapandet av ett informationssystem

Vid beredningen av regeringens proposition har bedömningar gjorts av olika alternativ för anmälan av uppgifter om säkerhetsrådgivaren till Trafik- och kommunikationsverket samt administration av dessa uppgifter. Enligt Trafik- och kommunikationsverket beror kostnaderna och arbetsmängden för det valda anmälningssystemet på hur man går vidare, kravnivån på behandlingen av uppgifter och av vilken typ de är samt målsättningarna för systemet. Det är inte möjligt att till denna del noggrant uppskatta de exakta kostnaderna förrän definitionerna av det nya förfarandet har fastställts och ett eventuellt anbudsförfarande i anknytning till genomförandet har genomförts.

I målsättningarna för tidtabellen bör det, utöver det nya arbete som Trafik- och kommunikationsverket ska sköta, beaktas att ökningen av de verksamhetsresurser som krävs för utvecklingsarbetet inte sker med snabb tidtabell utan att det tar tid att rekrytera, hantera processerna och substansen samt få sakkunskap och kompetens, varefter det för arbetseffektivitetens del är möjligt att uppnå en så kallad normal sakkunnignivå. Det är klart att det inte på någon nivå är möjligt att genomföra företagsanmälningssystemet utan tilläggsfinansiering anvisad till Trafik- och kommunikationsverket.

Ovan i regeringens proposition nämns det att de som är skyldiga att utse säkerhetsrådgivare ska anmäla att en sådan utsetts till Trafik- och kommunikationsverket. Enligt den gjorda bedömningen är förfarandet i det här skedet på tillräckligt sätt effektiv för genomförande av den erfordrade utnämningsskyldigheten. Det främjar i tillräcklig utsträckning genomförandet av ändamålet för lagstiftningen och är kostnadsmässigt rimligt.

5.3.3.1 Alternativ 1

Parallellt med den föreslagna modellen för anmälan har också ett helt automatiserat anmälningssystem utvärderats under beredningen, där den som är skyldig att anmäla utsedd säkerhetsrådgivare gör anmälan elektroniskt till Trafik- och kommunikationsverket och behandlingen och överlåtelsen av uppgifterna sker helt automatiserat i enlighet med bestämmelserna och kraven i avdelning VI 26-28 kap. i lagen om transportservice. Genomförandet av en sådan informationsförvaltning förutsätter att en ny del planeras och byggs upp i informationssystemet *(”Företagskundens anmälningar”)* på Trafik- och kommunikationsverket.

Vid ibruktagandet av anmälningssystemet grundar sig verksamheten på att mottagandet av nya anmälningar och ändringar, uttagningen av avgifter och registreringen av uppgifter samt administrationen och underhållet av uppgifter sker via datasystemet för Trafik- och kommunikationsverkets serviceproducentmodell. Med serviceproducentmodellen har verket utöver kostnaderna för planering, uppbyggnad och underhåll av systemet också kostnader i form av ersättningar för service.

Det är möjligt att koppla den nya delen i informationssystemet till Trafik- och kommunikationsverkets gemensamma lösning för överlåtelse av uppgifter, som kan användas för att överlåta uppgifter om företagen och de personer som anmälts som säkerhetsrådgivare till exempelvis andra myndigheter. Det här möjliggör användning av uppgifterna i samband med tillsynen samt

säker och effektiv överlåtelse av uppgifterna till myndighetsinstanser. Vid överlåtelsen och utnyttjandet av uppgifterna beaktas dataskydds- och datasäkerhetsfrågorna noggrant, såsom exempelvis hur den registrerades rättigheter förverkligas. Kopplat till företagsanmälningarna är det möjligt att kontrollera giltighetstiden och omfattningen på den anmälda säkerhetsrådgivarens kompetens.

Enligt en uppskattning av Trafik- och kommunikationsverket är engångskostnaderna för ett helautomatiserat system för de externa utvecklingsresursernas del cirka 450 000 euro och Trafik- och kommunikationsverkets resursbehov för styrning av det här arbetet beräknas vara två nya årsverken. De fortlöpande underhållskostnaderna för systemhelheten uppskattas därmed vara cirka 100 000 euro per år och kräva cirka 0,5 nya årsverken.

Enligt uppskattning kräver genomförandet en beredningstid på två år från det att valet av tillvägagångssätt och de på systemet ställda kraven har säkerställts. Det är dock inte fullt möjligt att garantera att uppgifterna är aktuella, heltäckande och sanningsenliga med modellen eftersom dessa är beroende av de uppgifter som företagen lämnat in. I lagen föreslås det sanktioner för försummelse att göra anmälan, vilket effektiviserar efterlevnaden av anmälningsskyldigheten.

Senare är det möjligt att vidareutveckla automatiseringen av inlämnandet av anmälningarna om den utsedda säkerhetsrådgivaren samt ändringen och uppdateringen av uppgifterna så att företagskundens befullmäktigade representant behandlar dem via Trafik- och kommunikationsverkets elektroniska tjänst. I den elektroniska tjänsten ska det i så fall i systemet byggas in heltäckande och dataskyddsbeaktande bakgrundskontroller av den säkerhetsrådgivare som företaget anmält. Kostnaderna för förverkligandet av den här tjänsten är som engångskostnad uppskattningsvis 150 000 euro och ett nytt årsverke, det vill säga sammanlagt uppskattningsvis 280 000 euro. Underhållet kräver cirka 50 000 euro och 0,25 nya årsverken, det vill säga cirka 82 500 euro årligen.

5.3.3.2 Alternativ 2

Enligt en bedömning gjord på Trafik- och kommunikationsverket är det möjligt att genomföra mottagandet av anmälningarna och ändringarna som ett separat, lättare register med hjälp av en separat plattformlösning. I den här modellen kan företagets representant identifiera sig i den elektroniska tjänsten via suomi.fi-identifieringstjänsten och den behörighetstjänst som där erbjuds. Representanten kan göra en ny anmälan, se på de säkerhetsrådgivare som representanten anmält och avlägsna uppgifterna om de anmälda säkerhetsrådgivarna. Det är möjligt att samla de företag som har anmält en säkerhetsrådgivare till en öppen lista som är synlig på Trafik- och kommunikationsverkets sidor på internet.

Med den här modellen är det dock inte möjligt att automatiskt granska att de personuppgifter som ges i samband med anmälan stämmer eller att säkerhetsrådgivarens behörighet gäller. Det är inte möjligt att dölja uppgifterna på säkerhetsrådgivare med säkerhetsförbud (personbeteckning och namn) från listan. Det skulle åtminstone inte i början vara möjligt att ta ut en automatiserad anmälningsavgift i samband med att anmälan görs.

Med modellen är det inte heller möjligt att garantera att uppgifterna är aktuella, heltäckande och inte heller att de är sanna eftersom modellen är beroende av hur heltäckande och högklassiga uppgifter företagen lämnar in. Överlåtelse eller hantering av uppgifter är inte möjlig i enlighet med lagen om transportservice utan exempelvis överlåtelsen av uppgifter till andra myndigheter sker manuellt. I stället för att göra ändringar i lagen om transportservice förutsätter detta att bestämmelserna om registret införs i den nu föreslagna lagstiftningen.

Kostnaderna för ett företagsanmälningsregister baserat på en plattformlösning kan för uppbyggnad av systemfunktionerna uppskattas vara av engångsnatur uppskattningsvis 30 000 euro och för detta uppstår för verket behovet av ett årsverke i personresurser och dessutom underhållskostnader för cirka 2000 euro årligen och ett årligt årsverke för uppgifter med underhåll, dataöverlåtelse och manuell fakturering. Kostnaden av engångsnatur för systemet är uppskattningsvis 160 000 euro och underhållskostnaderna cirka 132 000 euro årligen.
Enligt uppskattning förutsätter ibruktagandet av modellen cirka ett halvt år i beredningstid från den tidpunkt då det har bekräftats vilket tillvägagångssätt som väljs och vilka krav som ställs på systemet.

5.3.3.3 Alternativ 3

Enligt Trafik- och kommunikationsverket skulle ett alternativ för genomförandet av informationssystemet också vara att anmälningarna lämnas in per e-post och brevpost samt att anmälningarna hanteras manuellt. Företagens anmälningar tas emot av Trafik- och kommunikationsverkets registratur, som för in dem manuellt i ärendehanteringssystemet. Trafik- och kommunikationsverkets handläggare plockar sedan informationen från anmälningen och registrerar den manuellt i en lätt registerlösning, exempelvis en *Excel*-fil.

Enligt Trafik- och kommunikationsverket är överlåtelse av uppgifter för exempelvis myndighetsändamål inte möjlig i den här modellen i enlighet med lagen om transportservice utan den sker på verket som manuellt personarbete. I stället för att göra ändringar i lagen om transportservice förutsätter detta att bestämmelserna om registret införs i den nu föreslagna lagstiftningen. Med modellen kan man inte garantera att uppgifterna är aktuella, heltäckande och inte heller sanningsenliga eftersom de beror på hur heltäckande och högklassiga uppgifter företagen har lämnat in.

Kostnaderna för den här modellen kan uppskattas bestå av en engångskostnad om cirka 10 000 euro för planering av processen samt uppbyggnad av funktionen. Enligt uppskattning kräver mottagningen av anmälningar, registrering och uppdatering av uppgifterna samt den manuella faktureringen och överlåtelsen av uppgifter årligen cirka tre nya årsverken. Kostnaden av engångsnatur för systemet är uppskattningsvis 10 000 euro och underhållskostnaderna cirka 390 000 euro årligen. Kostnaderna kan ytterligare påverkas av de säkerhets- och dataskyddslösningar som krävs för registret.

Det är möjligt att ta i bruk modellen inom cirka ett halvt år från den tidpunkt då det har bekräftats vilket tillvägagångssätt som väljs och vilka krav som ställs på systemet.

6 Remissvar

Utkastet till regeringsproposition var ute på remiss 2.6–2.8.2021. Det lämnades 54 yttranden och dessutom meddelade 9 aktörer att de inte hade något yttrande att lämna om propositionen. Yttrandena och ett sammandrag av dem är tillgängliga på internetadressen https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM065:00/2018.

I den fortsatta beredningen av utkastet till proposition har man strävat efter att grundligt beakta remissvaren.

Rådet för bedömning av lagstiftningen gav ett utlåtande om utkastet till proposition 8.10.2021. Enligt rådet har utkastet till proposition med förslag till lag om transport av farliga ämnen i sin

helhet beretts väl. På basis av utkastet får man en god uppfattning om behoven av att ändra lagen, om målen med regleringen och om de viktigaste förslagen. Olika regleringsalternativ har bedömts i utkastet. Propositionen innehåller åskådliggörande exempel och statistiska uppgifter, varigenom frågekomplexets tekniska sidor konkretiseras också för dem som är mindre insatta i frågan. Konsekvenserna har bedömts i allt väsentligt och konsekvenserna för Transport- och kommunikationsverket har bedömts exemplariskt väl.

Enligt utvärderingsrådet bör man vid den fortsatta beredningen av propositionen i större detalj ta upp vilka negativa miljökonsekvenser som kan förhindras effektivare än tidigare genom de nya författningarna..

Rådets utlåtande har beaktats vid den fortsatta beredningen av utkastet till proposition.

Allmänna observationer

Kommunikationsministeriets begäran om yttrande hade delats in i 13 olika teman. Syftet med indelningen var att göra det lättare att lämna yttrande och att behandla de yttranden som lämnats. Remissinstanserna hade många synpunkter och förslag i fråga om hur den lagstiftning som föreslås samt praxisen kunde utvecklas. Flest yttranden lämnades om tillfällig förvaring.

Rent allmänt kan det konstateras att remissinstanserna ansåg att det är viktigt, aktuellt och nödvändigt att lagen om transport av farliga ämnen och lagstiftningen i anslutning till den revideras.

Förslaget att Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets transporter av farliga ämnen inte ska omfattas av lagens tillämpningsområde

Remissinstanserna ansåg att tillämpningsområdet i huvudsak var klart och ändamålsenligt. En del av remissinstanserna ansåg emellertid att det också fanns problem i anslutning till det föreslagna tillämpningsområdet. Dessa gällde särdragen i Försvarsmaktens transporter och det sätt på vilket Försvarsakten inte skulle omfattas av det tillämpningsområde som föreslogs i utkastet till proposition. Enligt 2 § i det första lagförslaget i propositionen ska lagen om transport av farliga ämnen inte tillämpas på bl.a. transport av farliga ämnen som utförs av Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet. Den ska inte heller tillämpas på sådan transport av farliga ämnen som sker med en främmande stats eller en internationell organisations transportmedel och som hänför sig till internationella militära övningar eller annat militärt samarbete. Lagens tillämpningsområde kommer emellertid fortfarande att omfatta sådan transport av farliga ämnen som betjänar de militära myndigheternas och andra säkerhetsmyndigheters verksamhet men som utförs av civila aktörer och övervakas av en civil myndighet.

Till denna del yttrade sig North European Oil Trade Oy (NEOT) att yrkeskunskaperna hos partnerföretagen inom den civila sektorn och deras möjlighet att vara tjänsteleverantör i samband med transporter av farliga ämnen bör möjliggöras i fråga om särskilt konfidentiella projekt, om iakttagandet av lagstiftningen medför begränsningar i den form som den nu har enligt utkastet till regeringsproposition. Försörjningsberedskapscentralen ansåg att det är viktigt att regelverket om transport av farliga ämnen beaktar särdragen och behoven hos Försvarsmaktens transporter. Logistiikkayritysten Liitto ry påpekade att lagens tillämpningsområde behövde preciseras i fråga om Försvarsmakten. Koneyrittäjät ry ansåg att gränsdragningen bör vara klar för både de övervakande myndigheterna och de små företag som utför transporterna, så att dessa kan utföra sådana transporter av farliga ämnen som betjänar Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet på ett konsekvent sätt och så att det betjänar deras behov samtidigt som de följer de föreskrifter som gäller för dem.

Inrikesministeriet konstaterade att under normala förhållanden är Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets egna transportresurser ganska begränsade. En ökning av den egna transportkapaciteten genom en ökning av den egna personalstyrkan kommer att ta sin tid. Under undantagsförhållanden eller vid störningar under normala förhållanden kan det, om den militära beredskapen höjs, uppstå ett behov av att snabbt kunna flytta stora mängder farliga ämnen från ett ställe till ett annat. Då kan det vara nödvändigt att anlita privata aktörer för att utföra Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets transporter. Enligt inrikesministeriets uppfattning skulle den lagstiftning som föreslås i utkastet till proposition vara tillämplig under sådana förhållanden och den undantagsbestämmelse som finns i det första lagförslaget skulle inte tilllämpas på transport, om inte transporten gällde räddnings-, polis-, gränsbevaknings- eller tullverksamhet. Därför föreslog inrikesministeriet att man skulle överväga att utöka undantagsbestämmelsen med verksamhet som anknyter till det militära försvaret.

Landtransportpoolen föreslog att specialmotiveringen till 2 § i det första lagförslaget skulle ändras så att man strök hänvisningen till förare som är i Försvarsmaktens tjänst. Den föreslog också att paragrafen skulle ändras så att den överensstämmer med TFÄ-direktivet.

Transport- och kommunikationsverket ansåg det vara viktigt att lagens tillämpningsområde är klart ur verkets perspektiv. Verket lyfte fram att det med hänsyn till militärt specialmaterial och militära transporter inte är motiverat att en civil myndighet övervakar och administrerar Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets transporter, eftersom transporterna också är förenade med hemlig information som gäller exempelvis Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets kapacitet.

Enligt försvarsministeriets yttrande behöver Försvarsmakten när det gäller transport av farliga ämnen redan vid störningar under normala förhållanden och i oförutsedda situationer transportstöd även av civila aktörer för att kunna fullgöra sina lagstadgade uppgifter. Den begränsning i fråga om föraren som nämns i motiveringen till begränsningen av tillämpningsområdet och avsaknaden av en paragraf om undantag som gäller sådana situationer som nämnts ovan, eller undantag som gäller olika paragrafer, gör att det inte är möjligt för Försvarsmakten att få det stöd som den behöver av civila aktörer till den del detta stöd inte till alla delar uppfyller kraven enligt den föreslagna TFÄ-lagen. Enligt försvarsministeriet får denna utmaning sin lösning genom den speciallagstiftning som just nu är under beredning vid försvarsministeriet. Syftet med den övergångsbestämmelse som ingår i utkastet till proposition är också att möjliggöra störningsfri transport av farliga ämnen inom Försvarsmakten till dess att lagstiftningen om transport av farliga ämnen inom Försvarsmakten har satts i kraft. Dessutom kommer de förordningar av försvarsministeriet som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen, de beslut av försvarsministeriet som meddelats i enskilda fall samt de föreskrifter som meddelats av huvudstaben att gälla till utgången av 2023.

Med anledning av försvarsministeriets yttrande ändrades inte bestämmelserna om tillämpningsområdet i den fortsatta beredningen av utkastet till proposition.

Närmare definition av hamn och hamnområde

Finlands Transitotrafikförening rf ansåg att begreppen hamn och hamnområde borde definieras närmare, vilket även skulle skapa klarhet i definitionerna av hamninnehavare och en hamninnehavares uppgifter.

I den fortsatta beredningen av utkastet till proposition kompletterades motiven för tillämpningsområdet vad gäller hamnar och hamninnehavare.

Förslaget att jord- och skogsbruksverksamhet inte ska omfattas av tillämpningsområdet

Enligt Finlands Transport och Logistik SKAL rf uttrycktes den begränsning i fråga om jord- och skogsbruk som finns i 2 § 1 mom. 4 punkten i utkastet klart allmännare där än i motiven. Remissinstansen förutsatte att det även enligt paragrafen är endast verksamhet som bedrivs inom jord- och skogsbruk som inte omfattas av tillämpningsområdet. Transport av farliga ämnen som utförs med traktor för något annat ändamål ska omfattas av lagens tillämpningsområde när de konkurrerar på samma marknad som lastbilstrafiken, och i synnerhet när riskerna är desamma för transporter som sker på allmän väg.

Enligt Koneyrittäjät ry kunde sådan transport av farliga ämnen som sker inom jord- och skogsbruket undantas från lagens tillämpningsområde när man använder traktorer som färdas högst 60 kilometer i timmen. Koneyrittäjät ansåg att sådan transport av farliga ämnen som sker inom jord- och skogsbruket är så småskalig och regional att den inte har några reella marknadskonsekvenser för lastbilstrafiken.

2 § i det första lagförslaget i utkastet till proposition har preciserats på det sätt som SKAL föreslog. Det förslag som gavs av Koneyrittäjät är inte möjligt, eftersom hastighetsbegränsningen 40 kilometer i timmen grundar sig på TFA-direktivet.

Samordning av EU:s rättsakter om genteknik och rättsakter om transport av farliga ämnen

Gentekniknämnden lyfte fram sådana problem i anknytning till tillämpningsområdet som gällde en samordning av EU:s rättsakter om genteknik och rättsakter om transport av farliga ämnen. Problemen gäller både tillämpningsområdet för rättsakterna om farliga genetiskt modifierade organismer (GMO) och ett förtydligande av klassificeringen av ämnen, särskilt till den del GMO:n hör till klass 9 av farliga ämnen. För närvarande är det avsändaren av GMO som ansvarar för klassificeringen och förutom när det gäller smittfarliga genetiskt modifierade mikroorganismer (GMM) har det inte funnits tillräckligt med kriterier för detta i rättsakterna. Därför har avsändarna, transportföretagen och myndigheterna olika tolkningar av de bestämmelser som gäller transport av GMO.

Nämndens förslag är omfattande och på grund av propositionens tidsplan har det inte varit möjligt att bedöma förslaget i den fortsatta beredningen av utkastet till proposition.

Tillfällig förvaring

Flera remissinstanser ansåg att det fortfarande är viktigt att definiera platsen för tillfällig förvaring (t.ex. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, NEOT, Fortum Waste Solutions Oy). Enligt Finlands Transitotrafikförening rf bör även ansvaren i anslutning till en plats för tillfällig förvaring tydligt beskrivas i lagen. I definitionen av en plats för tillfällig förvaring bör det observeras att platsen inte kan vara exempelvis en odefinierad del av bannätet eller ett parkeringsområde för långtradare. Även enligt HaminaKotka Satama Oy ger lagförslaget inte en klar bild av vem som ansvarar för olika saker på en plats för tillfällig förvaring.

Enligt Trafikledsverket behövde de formuleringar som i utkastet till proposition använts i anslutning till tillfällig förvaring ännu definieras närmare och ändras. Helsingfors stads räddningsverk ansåg att det är viktigt att man noggrant definierar tider och vilka de övervakande myndigheterna är när det handlar om tillfällig förvaring av farliga kemikalier.

Finsk Energiindustri rf uppmärksammade den viktiga gränsdragningen mellan tillfälliga avbrott i en transporthändelse och tillfällig förvaring. Enligt föreningen var denna gränsdragning inte

tillräckligt tydligt beskriven i förslaget. Det är viktigt att motiverade avbrott i transporterna är tillåtna på ett sådant sätt att situationen inte tolkas som tillfällig förvaring med de skyldigheter detta innebär.

Kajanalands räddningsverk ansåg att det med tanke på tillsyn i praktiken är svårt att fastställa förvaringstider. Vad som är viktigast är att man beaktar platserna för regelbunden tillfällig förvaring, vilka enligt räddningsverkets uppfattning för närvarande delvis inte omfattas av skyldigheterna. Enligt räddningsverket är det viktigt att också skilja ett tillfälligt avbrott och stopp i färden som sker på grund av transportförhållandena och trafiken från tillfällig förvaring.

Till följd av de synpunkter som framfördes i yttrandena preciserades 29, 30 och 33 § i det första lagförslaget, vilka gäller tillfällig förvaring, i den fortsatta beredningen av utkastet till proposition.

Tillfällig förvaring inom grundvattenområden

Regionförvaltningsverket i Södra Finland ansåg i anknytning till tillfällig förvaring att det är viktigt med omsorgsfullhet och försiktighet inom grundvattenområden. Även närings-, trafik- och miljöcentralen i Tavastland, Helsinfors stad och miljöministeriet påminde om vikten av att skydda grundvattenområden. En plats för tillfällig förvaring ska i princip inte alls förläggas till viktiga grundvattenområden eller andra grundvattenområden som lämpar sig för vattentäkt. Miljöministeriet ansåg att det är viktigt att tillfällig förvaring av farliga ämnen koncentreras till platser där riskerna för olyckor och i förlängningen miljöskador och miljöföroreningar kan förhindras med hjälp av noggrann planering, förberedelse, beredskap och övervakning.

Remissinstansernas synpunkter vad gäller platser för tillfällig förvaring inom grundvattenområden är viktiga. Förutom att skydda grundvattnet ska lagen även på ett övergripande sätt förebygga miljöförstöring. Enligt utkastet till proposition förutsätter en plats för tillfällig förvaring att det upprättas en intern räddningsplan. I den interna räddningsplanen fastställs utifrån riskhanteringen de säkerhetåtgärder och andra åtgärder som förutsätts på en plats för tillfällig förvaring. Innan Transport- och kommunikationsverket godkänner den interna räddningsplanen är verket skyldigt att höra kommunen, räddningsmyndigheterna, regionförvaltningsverket och närings-, trafik- och miljöcentralen. Genom förordning av statsrådet får det utfärdas närmare föreskrifter om innehållet i en räddningsplan.

Den interna räddningsplanen

Även den nya skyldigheten att upprätta en intern räddningsplan för en plats för tillfällig förvaring fick många yttranden. Remissinstanserna tyckte i regel att det var en bra sak att det skulle krävas en intern räddningsplan och en ansvarig person för varje plats för tillfällig förvaring. Räddningsverkens partnerskapsnätverk ansåg emellertid inte att räddningsplanen var en ändring som märkbart förbättrade säkerheten vid tillfällig förvaring.

Enligt inrikesministeriet var det att den interna räddningsplanen utvidgas till att omfatta alla transportformer ett välkommet tillägg med tanke på säkerheten. Finlands Speditions- och Logistikförbund rf ansåg att skyldigheten att upprätta en intern räddningsplan var en bra sak. Enligt förbundet innebär den obligatoriska räddningsplanen med innehåll en betydande förändring jämfört med nuläget. Om ett företag inte tidigare har haft en räddningsplan eller om planen inte från tidigare har varit heltäckande och baserad på annan lagstiftning, kommer skyldigheten att medföra kostnader för företaget. Finlands Speditions- och Logistikförbund rf önskade att myndigheterna skulle informera företagen om detta. I Tekniska Handelsförbundet rf:s och Finsk

Handel rf:s gemensamma yttrande föreslogs det att det till den paragraftext som gäller räddningsplanen fogas det som konstateras i motiven om att denna skyldighet ska kunna integreras med en annan säkerhets- eller beredskapsplan för ett objekt, och att det i sådana fall inte ska krävas någon separat intern räddningsplan vad gäller tillfällig förvaring. Finlands Hamnförbund rf ansåg att kravet på en obligatorisk intern räddningsplan skulle behöva en ännu mera konkret beskrivning av förändringarna jämfört med nuläget. Även övergången från ”grundnivån” till den nivå som innebär risk för storolyckor behöver enligt remissinstansen öppnas upp mera detaljerat.

I avsnitt 4.2.3 i regeringens proposition har det gjorts en bedömning av vilka kostnader upprättandet av en intern räddningsplan medför för företagen. Företagen ska informeras om ikraftträdandet av den nya lagstiftningen och dess verkställighet. En intern räddningsplan kan enligt utkastet till proposition ingå i exempelvis säkerhetsutredningen för en hamn utan att det åläggs en skyldighet om det i lagstiftningen. Det skulle vara oändamålsenligt att föreskriva om detta i lagen.

Många kommentarer gällde definitionen av en ansvarig person. NEOT lyfte fram frågan om vad som avses med ansvarig person vid tillfällig förvaring, och i synnerhet vad som krävs av denna person (brandmanskompetens, första hjälpen-kompetens). Kajanalands räddningsverk ansåg att det underlättar de praktiska frågorna om det utses en ansvarig person.

Utkastet till regeringsproposition innehåller inget förslag om kompetenskrav för den som är ansvarig person i samband med tillfällig förvaring. Bestämmelser om ansvariga personer finns i 33 § 5 mom. i det första lagförslaget. Bestämmelsen motsvarar det krav som föreskrivits med stöd av den gällande TFÄ-lagen om ansvariga personer som utsetts av hamninnehavare och verksamhetsidkare med verksamhet i hamnar. Alla som förutsätts ha en intern räddningsplan förutsätts i fortsättningen även ha en ansvarig person. I praktiken ska den ansvariga personen vara en person som ser till att bestämmelser och föreskrifter iakttas och att det råder god ordning och finns första hjälpen-utrustning på platsen för tillfällig förvaring. Den ansvariga personen kan också vara företagets säkerhetsrådgivare eller annars ha gott samarbete med säkerhetsrådgivaren.

Verkställandet av skyldigheterna i fråga om en intern räddningsplan och bestämmelser i lag

Arbets- och näringsministeriet ansåg att det är viktigt att verkställandet av de skyldigheter som gäller den interna räddningsplanen följs upp efter att den nya lagstiftningen har trätt i kraft. Ministeriet påpekade också att de viktigaste grundläggande bestämmelserna om den interna räddningsplanen till alla delar ska ingå i en lag på det sätt som grundlagen förutsätter. Bland annat bestämmelserna om en ekonomisk aktörs skyldighet att lämna in en intern räddningsplan till räddningsmyndigheterna innan verksamhet inleds ska ingå i en lag.

Till följd av arbets- och näringsministeriets yttrande har bestämmelserna om den interna räddningsplanen kompletterats i det första lagförslaget. Verkställandet av skyldigheterna i fråga om en intern räddningsplan ska följas upp. Enligt 33 § 4 mom. i det första lagförslaget ska den interna räddningsplanen skickas till Transport- och kommunikationsverket innan verksamheten inleds och när planen revideras.

Innehållet i den interna räddningsplanen

Posti Ab ansåg att det krav på en intern räddningsplan som föreslagits inte ger någon klarhet i bl.a. hur ämnen, mängder och deras placering ska anmälas i situationer där dessa varierar i fråga om timmen, tiden på dygnet och dygnet. NEOT lyfte även fram oro över om räddningsverken

har tillräckligt med resurser för att hantera, öva och säkra handlingsmodellerna för en räddningsplan inom ett område. Koneyrittäjät betonade att omfattningen av räddningsplanerna bör ställas i relation till omfattningen av den tillfälliga förvaringen (kvantitativt och tidsmässigt). Neste Abp föreslog att man skulle granska om det är tillräckligt med enbart en räddningsplan eller om man även borde överväga riskbedömning eller andra krav som främjar säkerheten.

Enligt utkastet till proposition får det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om upprättandet av, innehållet i och översynen av interna räddningsplaner. Genom förordning är det möjligt att föreskriva om exempelvis hur ämnesmängder och placeringen av ämnen ska anges i den interna räddningsplanen. Det ska anses vara klart att omfattningen av den interna räddningsplanen ska ställas i relation till verksamhetens omfattning när det gäller de uppgifter som ska anges i förordningen. Enligt utkastet till förordning ska räddningsplanen upprättas riskbaserat.

Yttrande om den interna räddningsplanen

Kommunförbundet föreslog att Transport- och kommunikationsverket, när det gäller tillfällig förvaring, ska begära yttrande om den interna räddningsplanen även av kommunen. Kommunen har till uppgift att sköta planläggningen, och i anslutning till det främja en hälsosam, trygg och trivsam livsmiljö, och även att organisera trafiken och se till att servicen är tillgänglig. Inrikesministeriet föreslog att den interna räddningsplanen ska lämnas även till räddningsmyndigheterna.

Utkastet till regeringsproposition kompletterades i den fortsatta beredningen i överensstämmelse med Kommunförbundets yttrande. Enligt det utkast till proposition som varit ute på remiss ska den interna räddningsplanen lämnas in till räddningsmyndigheternas förfogande.

Finlands Hamnförbund rf föreslog att övergångsbestämmelsen i 166 § 6 mom. i det första lagförslaget skulle ändras så att övergångstiden vad gäller upprättandet av de nya interna räddningsplanerna skulle vara 18 månader i stället för ett år. Enligt förbundet förutsätter den föreslagna skyldigheten att man utvärderar och eventuellt omorganiserar planerna för hamnen och samarbetet med företagen i området. En förlängning skulle ge tillräckligt med tid och möjlighet att vid behov komplettera personalens utbildning i fråga om detta.

Hamnförbundets förslag till ändring har beaktats i den fortsatta beredningen av övergångsbestämmelserna i utkastet till proposition. Även i fråga om lagens ikraftträdande är det möjligt att beakta den tid som krävs för att upprätta en intern räddningsplan.

Utveckling av bestämmelserna om tillfällig förvaring rent allmänt

Arbets- och näringsministeriet betonade allmänt att platserna för tillfällig förvaring är platser där man återkommande och på samma ställe förvarar farliga kemikalier. Med avseende på den fara detta medför kan platser för tillfällig förvaring alltså jämföras med kemikalieupplag. Därför är det viktigt att tillsynen, bestämmelserna och anvisningarna enligt den lagstiftning som gäller upplagring av kemikalier och tillfällig förvaring så långt som möjligt strävar efter samma säkerhetsnivå i fråga om dessa verksamheter. Genom bestämmelserna om transport av farliga ämnen bör en transporthändelse begränsas så att den tidsmässigt och med avseende på rutten blir så kort och säker som möjligt, så att transporten kan genomföras med så få avbrott som möjligt och enbart på de villkor som anges i lag. Detta bör vara ett tydligt mål och huvudprincipen för bestämmelserna. Eventuella gränsdragningssituationer vad gäller tillämpningsområdet (tillfällig förvaring eller upplagring) förutsätter effektiv och fungerande myndighetstillsyn samt nära samarbete mellan tillstånds- och tillsynsmyndigheterna.

Arbets- och näringsministeriets ståndpunkt om att samma tillsyn, bestämmelser och anvisningar bör gälla för både upplagring av kemikalier och tillfällig förvaring av farliga ämnen är i princip motiverad. Denna ståndpunkt skulle kräva betydande resurser i fråga om tillsyn och förvaltning och det har inte varit möjligt att genomföra förslaget inom detta lagstiftningsprojekt. Förslaget skulle också öka den administrativa bördan avsevärt för företagsverksamheten på grund av exempelvis tillståndsförfarandet. I avsnitt 5.1 i propositionen har man som ett alternativ för genomförandet bedömt en tidsfrist för tillfällig förvaring. Ett syfte med utkastet till regeringsproposition är att utveckla myndighetstillsynen och myndighetssamarbetet inom tillsynen.

Utnämnande av säkerhetsrådgivare

Det lämnades många yttranden om det förslag som gällde utnämnande av säkerhetsrådgivare och informationshanteringen vad gäller säkerhetsrådgivare. Pirkanmaan Liikenneopisto Oy ansåg att kravet på att anmäla namnet på säkerhetsrådgivarna är en bra ändring. Även Finlands miljöcentral SYKE, regionförvaltningsverket i Södra Finland, inrikesministeriet och Polisstyrelsen såg detta som en positiv ändring.

Kemiindustrin KI rf föreslog att den skyldighet att anmäla säkerhetsrådgivare och det register över säkerhetsrådgivare som föreslagits skulle granskas en gång till. Myndigheterna har redan enligt nuvarande praxis information om personer som godkänts i provet för säkerhetsrådgivare och om de företag för vilka dessa personer arbetar som säkerhetsrådgivare. Det bör finnas mycket starka grunder för att man ska inrätta ett nytt personregister över samma personer. Tekniska Handelsförbundet rf påpekade i sitt gemensamma yttrande med Finsk Handel rf att det med tanke på främjandet av säkerheten kunde vara en effektivare lösning att satsa på anvisningar och rådgivning till företagen än att utvidga skyldigheten att utse en rådgivare.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy ansåg att kravet på att anmäla namnet på säkerhetsrådgivarna var en bra ändring och föreslog att Transport- och kommunikationsverket skulle upprätta en öppen lista över dessa personer enligt företag, eller så att räddningsväsendet i systemet kommer åt kontaktuppgifterna för ett företags säkerhetsrådgivare.

Transport- och kommunikationsverket understödde inte ett register över säkerhetsrådgivare i den omfattning som hade föreslagits och ansåg att ett sådant omfattande register som det som hade föreslagits var för dyrt. Med tanke på tillsynen kan det emellertid understödjas att myndigheten har information om de företag som har utnämnt en säkerhetsrådgivare. Följaktligen stödde verket målet med förslaget, men inte det sätt att genomföra ett omfattande register som hade föreslagits. Om genomförandet och driften av anmälningsregistret för säkerhetsrådgivare stannar vid ett sådant register som föreslagits i bestämmelserna, bör verket självt få bestämma om hur det genomförs, utvecklas och drivs.

Till följd av yttrandena har bestämmelserna om anmälan av säkerhetsrådgivare utvecklats i den fortsatta beredningen av utkastet till proposition. Enligt den regleringsmodell som föreslås ska ett företag informera Transport- och kommunikationsverket om att det har utsett en säkerhetsrådgivare åt sig. Inga personuppgifter anmäls. Denna lättare regleringsmodell är enklare och billigare att genomföra för både företagen och Transport- och kommunikationsverket. Genom den modell som valts är det möjligt att nå de tillsynsmål som ställts för anmälningsskyldigheten.

Säkerhetsrådgivarens uppgifter

Enligt Finsk Energiindustri rf:s ståndpunkt bör säkerhetsrådgivarens roll klart vara en rådgivande roll, som inte inbegriper något operativt ansvar av jourkaraktär i den normala verksamheten eller i exceptionella situationer och inte heller något sedvanligt ansvar som går utöver

ansvaret för en arbetstagare eller konsulttjänst. Ur detta perspektiv såg Finsk Energiindustri rf 94 § 1 mom. 2 punkten i det första lagförslaget som problematisk i och med att det står att rådgivaren ska ”övervaka och styra verksamheten i samband med transport av farliga ämnen”. Denna uppgift borde skrivas på ett sådant sätt att det beskriver uppgiftens verkliga karaktär, dvs. tillräcklig förtrogenhet med verksamhet som anknyter till transport av farliga ämnen, så att rådgivaren utifrån detta kan fullgöra rådgivningsskyldigheten enligt 1 punkten samt den skyldighet att främja säkra förfaranden som anges i 3 punkten i bestämmelsen i fråga.

Kraven i fråga om säkerhetsrådgivarens uppgifter motsvarar bestämmelserna i 10 c § i den gällande TFÄ-lagen. De grundar sig på de bestämmelser om transport av farliga ämnen som finns i de internationella överenskommelserna om väg- och järnvägstransporter och på det motsvarande EU-regelverket. Därför har Finsk Energiindustri rf:s förslag inte beaktats i den fortsatta beredningen av utkastet till proposition.

Beredskap inför säkerhetsrisker

De förslag till bestämmelser som gällde beredskap inför säkerhetsrisker ansågs i huvudsak vara viktiga och värda att stödja. Man var medveten om att beredskap inför säkerhetsrisker utgör en del av den övergripande säkerheten vid transport av farliga ämnen. Flest yttranden gavs om säkerhetsutredning av person. Enligt utkastet till proposition har arbetsgivaren möjlighet att vid behov låta göra en begränsad säkerhetsutredning av person. Enligt Kemiindustrin KI rf:s yttrande bör beredskapen inför säkerhetsrisker vara riskbaserad på platser för tillfällig förvaring. När det meddelas närmare föreskrifter är det skäl att se till att förfarandena överensstämmer med kemikaliesäkerhetslagstiftningen. Det är också skäl att överväga om beredskapen inför säkerhetsrisker på platser för tillfällig förvaring borde granskas tillsammans med den interna räddningsplanen. Också enligt Fortum Waste Solutions Oy:s yttrande bör beredskapen inför säkerhetsrisker på platser för tillfällig förvaring vara riskbaserad och beredskapen bör överensstämma med räddningsplanen för platsen för tillfällig förvaring.

Transport- och kommunikationsverket understödde att skyddsåtgärder (security) tas med i lagen tillsammans med bestämmelser som främjar säkerheten (safety) på ett sådant sätt att det på nationell nivå på tillbörligt sätt har föreskrivits om de krav som ingår i de internationella överenskommelserna. Till följd av Kemiindustrin KI rf:s yttrande kan det konstateras att beredskapen inför säkerhetsrisker enligt den lagstiftning som föreslås ska vara riskbaserad och att beredskapen ska överensstämma med den interna räddningsplan som ansluter sig till tillfällig förvaring.

Begränsad säkerhetsutredning av person

Finlands Hamnförbund rf, Kemiindustrin KI rf, Tekniska Handelsförbundet rf tillsammans med Finsk Handel rf, Finlands miljöcentral, Neste Abp och Fortum Waste Solutions Oy samt Genteknikämnden ansåg att ändringsförslaget var viktigt eller stödde möjligheten att göra en begränsad säkerhetsutredning av person i fråga om personer som arbetar med transport av farliga ämnen. Även NEOT ansåg att ändringen var ett mycket bra utvecklingsobjekt inom branschen. NEOT konstaterade att den begränsade säkerhetsutredningen av person är ett viktigt utvecklingsobjekt. Justitieministeriet ansåg att begränsad säkerhetsutredning är en ändamålsenlig lösning.

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy frågade i sitt yttrande om säkerhetsutredningarna kan störa eller förhindra näringsidkande om Skyddspolisens resurser inte räcker till för att göra säkerhetsutredningarna. Logistiikkayritysten Liitto ry stödde inte heller förslaget, eftersom förbundet ansåg

att det inte var nödvändigt. Finlands Speditions- och Logistikförbund rf stödde på grund av kostnaderna inte heller en ändring av 21 § i säkerhetsutredningslagen.

Posti Ab påpekade att omfattningen av personkontrollerna bör övervägas noggrant och likaså vem som har rätt att kräva en utredning av ett transportföretags personal. När rätten att göra en begränsad säkerhetsutredning av person utvidgas kan det förbättra säkerheten, men samtidigt leder förfarandet till en ökning av de personresurser som krävs av verksamhetsutövare och myndigheter och i förlängningen till ökade kostnader för aktörerna.

Inrikesministeriet ansåg att det är motiverat att säkerhetsutredningslagen ändras. Ministeriet föreslog att normala säkerhetsutredningar kunde vara en möjlighet i fråga om dem som har som arbetsuppgift att transportera de farligaste ämnena. På så sätt kunde man effektivare förebygga de risker som är förenade med transport av de farligaste ämnena.

Enligt Skyddspolisens ståndpunkt kan man genom en normal säkerhetsutredning effektivare än genom en begränsad skyddsutredning förebygga exempelvis den risk för terrorism och organiserad brottslighet som eventuellt är förenad med transporter av farliga ämnen. Vid en begränsad utredning är det inte möjligt att använda Skyddspolisens underrättelseinformation eller de uppgifter som Centralkriminalpolisen har lämnat om organiserad brottslighet. På grund av dessa omständigheter ansåg Skyddspolisen att det var mera motiverat att möjliggöra normala säkerhetsutredningar i fråga om personer som arbetar med fordonstransporter av de farligaste ämnena.

Remissinstansernas ståndpunkter i fråga om säkerhetsutredningens nödvändighet och omfattning varierade alltså på det sätt som beskrivits ovan. Därför har det inte framkommit något behov av att ändra innehållet i utkastet till proposition i den fortsatta beredningen av utkastet.

Revideringen av ruttbegränsningar

En förenkling och ett förtydligande av ruttbegränsningarna ansågs vara ett bra och motiverat förslag, eftersom det skapar klarhet i den praktiska verksamheten. I yttrandena betonades särskilt en centralisering av informationen om ruttbegränsningar och att informationen i anslutning till detta skulle skötas på ett ändamålsenligt sätt.

Kemiindustrin KI rf föreslog till denna del att motivtexten till 55 § i det första lagförslaget skulle skrivas in i själva paragrafen. I motiven konstateras det att fastställda ruttbegränsningar granskas på nytt vid förändringar i infrastrukturen och andra faktorer.

Finlands Kommunförbund rf ansåg att den övergångstid som hade föreslagits för ansökan om och handläggningen av nya beslut om ruttbegränsningar var stram och föreslog att övergångstiden förlängs med ett år. Dessutom föreslog Kommunförbundet att 55 § i det första lagförslaget utökas med en mening om att verket, innan det fattar beslut om att slopa en ruttbegränsning, ska höra kommunen. Kommunförbundet betonade att om verket meddelar sådana här tekniska föreskrifter bör de beredas i samarbete med kommunerna.

Birkalands räddningsverk föreslog att lagen utökas med en möjlighet för även räddningsverken att av grundad anledning lämna en ansökan om ruttbegränsning.

Remissinstanserna ansåg att det är viktigt att ruttinformation och ruttbegränsningar samlas på en och samma plats, exempelvis på en webbplats som förvaltas av en myndighet. Posti Ab föreslog att uppdaterad information om ruttbegränsningar kunde vara tillgänglig på webbplatser

som drivs av myndigheterna. Även Finlands Speditions- och Logistikförbund rf och Logistikkayritysten Liitto ry understödde att informationen koncentreras till exempelvis en webbplats som drivs av Transport- och kommunikationsverket. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry ansåg att ruttbegränsningarna för vägtransporter bör finnas på en och samma plats. Enligt Kemiindustrin KI rf skulle det vara utmärkt om ruttbegränsningarna framgick i (yrkestransportörernas) kartsystem och besluten om ruttbegränsningar samt motiveringarna till dem var tillgängliga på Transport- och kommunikationsverkets sidor. Fortum Waste Solutions Oy föreslog att ruttbegränsningarna för transporter av farliga ämnen på längre sikt skulle vara tillgängliga direkt i yrkestransportörernas ruttplaneringssystem.

Med anledning av de yttranden som gavs kan man i fråga om ruttbegränsningarna konstatera att ansökan om nya beslut om ruttbegränsningar och tidsfristen för handläggningen är beroende av när lagen träder i kraft. När lagens ikraftträdande ska fastställas är det möjligt att beakta den tid som behövs för ansökan om och handläggningen av begränsningsbeslut. Under lagberedningens gång har det inte framkommit att det skulle finnas några särskilda problem med de nuvarande begränsningsbesluten och därför kommer ändringarna att vara små jämfört med nuläget. Det är klart att den kommun som är sökande och den kommun vars område berörs av ett eventuellt begränsningsbeslut ska höras i det förvaltningsförfarande som gäller beslutet. Räddningsverket har möjlighet att föreslå för en kommun att det ansöks om en ruttbegränsning. Transport- och kommunikationsverket ska informera om rutt- och tunnelbegränsningar på behörigt sätt.

Anmälnings- och tillståndsplikt för långvarigare parkering

Enligt inrikesministeriets yttrande bör en sådan anmälan om långvarigare parkering som avses i 14 § i det första lagförslaget göras så fort som möjligt till polisen. Inrikesministeriet konstaterade att det inte av vare sig paragrafen eller motivtexten framgår vad som avses med långvarigare parkering och när anmälan ska göras till polisen. Även Polisstyrelsen önskade en precisering av långvarigare parkering och vad som avses med tvingande situationer. Polisstyrelsen och Strålsäkerhetscentralen föreslog en precisering av vem som har anmälningsplikt. Enligt Strålsäkerhetscentralens yttrande bör det föreskrivas om under vilka förutsättningar tillstånd beviljas och i vilken mån beviljande av tillstånd är obligatoriskt eller enligt prövning. Inrikesministeriet och Polisstyrelsen ansåg att det bör föreskrivas att utebliven anmälan är straffbar.

I den fortsatta beredningen av utkastet till proposition utökades den aktuella bestämmelsen med en skyldighet för avsändaren och transportören att tillsammans försäkra sig om att tillståndet har beviljats eller anmälan gjorts. Dessutom har motiveringen till bestämmelsen utökats med exempel på när ett tillstånd eller en anmälan inte krävs. Paragrafen utökades också med ett bemyndigande att utfärda förordning. Genom förordning får det utfärdas bestämmelser om bl.a. tillstånds- och anmälningsförfarandet och uppgifter som krävs. Bestämmelser om straffbarhet finns i 142 § i lagförslaget.

Utredning om olycka och tillbud

Säkerhets- och kemikalieverket ansåg att det förfarande för att lämna uppgifter om olyckor och tillbud som det föreskrivs om i 58 § i det första lagförslaget är begränsat och anser att det nuvarande förfarandet är bra och understöder att det fortsätter som sådant. Verket föreslog att förhållandet mellan skyddet för anmälaren och marknadskontrollåtgärder för tydlighetens skull preciseras i motiveringen till paragrafen. Dessutom föreslog Säkerhets- och kemikalieverket att det i motiven för 59 § preciseras vad förhållandet är mellan det skydd för anmälaren som avses i paragrafen och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1937 om skydd för personer som rapporterar om överträdelser av unionsrätten.

I den fortsatta beredningen av utkastet till proposition har motiven för bestämmelsen kompletterats så att de har utökats med ett omnämnande av direktivet och ett omnämnande av att bestämmelserna utgör speciallagstiftning om skyddet för anmälare och att de ska tillämpas parallellt med annan lagstiftning.

Precisering av förarens och transportörens skyldigheter i samband med vägtransporter

I den gällande lagstiftningen anges förarens och transportörens skyldigheter i egna bestämmelser. Enligt 65 § i det första lagförslaget i det utkast till proposition som varit på remiss betraktas föraren framöver som företrädare för transportören. Enligt Logistiikkayritysten Liitto ry, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf och Polisstyrelsen kunde det vara klarare med tanke på praktiken om förarens skyldigheter inte ingick bland transportörens skyldigheter. Enligt Finlands Speditions- och Logistikförbund rf är förarnas skyldigheter en väsentlig sak och ska inte bara överföras på transportören. De utgör en viktig grund för säkerställandet av transportsäkerheten. Transportkedjorna kan inbegripa långa sammanlänkningar och flera transportörer. Polisstyrelsen ansåg att även med tanke på övervakningen skulle det vara klarare om det fanns separata paragrafer för föraren och transportören eller om föraren nämndes separat. Enligt Posti Ab kan det i praktiken bli oklart hur förarna framöver ska handla om de riktade kraven slopas.

De bestämmelser om föraren och transportören som finns i utkastet till proposition motsvarar bestämmelserna i den internationella ADR-överenskommelsen och därför har remissinstansernas ståndpunkter inte beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

Anmälan om att en tank tas i bruk för transport

Kemiindustrin KI rf konstaterade att skyldigheten enligt 28 § i det första lagförslaget i utkastet till proposition att underrätta Säkerhets- och kemikalieverket om att en tank tas i bruk för transport delvis förblir oklar vad gäller motivering, genomförande och effekt. Tekniska Handelsförbundet rf och Finsk Handel rf upplevde inte att en utvidgning av skyldigheten att lämna anmälan om transporttankar är en ytterligare skyldighet som är nödvändig eller som märkbart främjar säkerheten. Eftersom skyldigheten enbart gäller inhemska aktörer försämras dessutom jämlikheten och konskurrensställningen för dem i relation till utländska aktörer. Det är ägaren som ser till att hyrestankar som är i utländsk ägo besiktas regelbundet och remissinstansen betraktade det inte som ändamålsenligt att sådana tankar anmäls till ett finländskt register.

Säkerhets- och kemikalieverket föreslog att importören stryks i 28 § 1 mom. i det första lagförslaget. Det har upplevts som problematiskt att samla in uppgifter om importörer.

Enligt Säkerhets- och kemikalieverkets yttrande gör uppföljning av tankarnas livscykel det möjligt att rikta in tillsynen särskilt på riskobjekt. För närvarande har myndigheterna ingen helhetsbild av beståndet av TFÄ-tankar i Finland. Uppföljning skulle göra det möjligt att följa konstruktionsändringar och betydande reparationer. Registrering skulle också vara till nytta när man ska bedöma vilka tekniska konsekvenser eventuella ändringar av bestämmelserna har för TFÄ-materielet och vilka konsekvenser de har för ekonomin för de företag som bedriver transportverksamhet.

I utkastet till proposition föreslås en bestämmelse som motsvarar den gällande om att uppgifter om tryckbehållare och tankar ska lämnas till Säkerhets- och kemikalieverket, som för register över dem. Trots delvis negativa yttranden är skyldigheten motiverad med tanke på säkerheten. Anmälningsskyldigheten ska även i fortsättningen fullgöras av samma aktörer, dvs. de som äger eller innehar tryckbehållare och tankar samt besiktningsorganen. Anmälningsskyldigheten utvidgas emellertid till en större grupp nya, importerade begagnade eller på ett väsentligt sätt

ombyggda tryckbehållare och tankar. Med undantag för utvidgningen av bestämmelsen är kravet inte nytt, så nuvarande praxis förändras inte. Anmälan ger möjlighet att förbättra tillsynen över tankar. Uppföljning gör det dessutom möjligt att följa konstruktionsändringar och betydande reparationer. Registrering är också till nytta när man ska bedöma vilka tekniska konsekvenser eventuella ändringar av bestämmelserna har för det materiel som används vid transport av farliga ämnen och vilka konsekvenser de har för ekonomin för de företag som bedriver transportverksamhet.

Marknadskontroll

Säkerhets- och kemikalieverket ansåg att det är viktigt och värt att understödja att bestämmelserna om marknadskontrollen förenhetligas, i och med att man kan anta att det är till nytta för alla aktörer. De ändringar som föreslås harmoniserar bestämmelserna om marknadskontroll på nationell nivå. Dessutom stöder Säkerhets- och kemikalieverket att myndigheternas urval av åtgärder utökas med bestämmelser om påföljdsavgift.

Arbets- och näringsministeriet ansåg att det är bra att kommunikationsministeriets förvaltningsområde drar stor nytta av den horisontella marknadskontrollagen i genomförandet av den produktlagstiftning som hör till dess ansvarsområde. Ministeriet ansåg emellertid att man i den fortsatta beredningen borde göra befogenheterna enligt lagförslaget tydligare och mera klart avgränsade.

Arbets- och näringsministeriets ståndpunkter har beaktats i den fortsatta beredningen av utkastet till proposition.

Utveckling av myndighetstillsynen

Remissinstanserna ansåg att en precisering av tillsynsbestämmelserna kunde stödjas. Det ansågs även att man kunde stödja det att tillsynen över efterlevnaden av lagstiftningen och de bestämmelser och föreskrifter som meddelats med stöd av den koncentreras till Transport- och kommunikationsverket. Ett flertal remissinstanser betonade emellertid sin oro över om verkets resurser räcker till för de uppgifter som hör till en samordnande myndighet. Det konstaterades att en ovillkorlig förutsättning för skötseln av uppgifterna är att Transport- och kommunikationsverket får de resurser som det behöver för de utökade uppgifterna.

Kemiindustrin KI rf föreslog att man i lagen även i fortsättningen tilldelar kommunikationsministeriet uppgiften att styra verksamheten med transport av farliga ämnen i Finland. Tekniska Handelsförbundet rf tillsammans med Finsk Handel rf önskade att Transport- och kommunikationsverkets samordnande roll ska utgöra ett stöd för de andra myndigheterna som utövar tillsyn över transporterna av farliga ämnen och främja myndighetssamarbetet. Förbundet föreslog att rådgivning ska identifieras och fastställas som en del av förhandstillsynen.

Posti Ab påpekade i sitt yttrande att myndighetstillsynen även bör gälla de företag som sänder och tar emot. Om en avsändare agerar ansvarsfullt i överensstämmelse med lagar och förordningar, är det mycket lättare för transportföretagen att hålla säkerheten. Finlands Speditions- och Logistikförbund rf ansåg att om en tillräckligt omfattande tillsyn även ska gälla avsändarnas verksamhet och det att de företag som sänder farliga ämnen har den sakkunskap som behövs, kommer detta att utgöra ett stort sakområde och kräva mycket myndighetsresurser.

Kemiindustrins förslag om att kommunikationsministeriet ska ha en styrande roll är oändamålsenligt. Däremot föreslås det att Transport- och kommunikationsverkets roll som myndighet som samordnar tillsynen ska utvecklas. Tillsyn över avsändarens verksamhet är inte utesluten ur

utkastet till proposition, utan enligt propositionen ska man satsa på tillsyn över hela transportkedjan för att se till att transporterna av farliga ämnen sker på ett säkert sätt.

Tullens och Gränsbevakningsväsendets roll i tillsynen

Pirkanmaan Liikenneopisto Oy påpekade att Tullen och gränsbevakningssektionerna även framöver bör vara myndigheter som tillsammans med polisen sköter vägövervakningen. Säkerhets- och kemikalieverket önskade ett förtydligande av de olika myndigheternas roller och stödde till exempel att Tullens och Gränsbevakningsväsendets nuvarande befogenheter bevaras och att fungerande myndighetssamarbete fortsätter som tidigare. Även Polisstyrelsen och inrikesministeriet ansåg att tillsynsuppgifterna till denna del behövde förtydligas så att polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet beroende på transportformen övervakar efterlevnaden av lagen inom sina egna uppgiftsområden. Finansministeriet ansåg att det förblev oklart om polisens nuvarande övervakningsuppgifter ska överföras på verket.

Med anledning av yttrandena har Tullens och gränsbevakningssektionernas roller preciserats i den fortsatta beredningen av utkastet till proposition. Tullen och Gränsbevakningsväsendet ska även i fortsättningen ha samma uppgifter i fråga om övervakning av transporter av farliga ämnen som de har enligt den gällande lagen.

Rådgivning

Ett flertal remissinstanser påminde om vikten av rådgivning och att den kräver resurser. Kemiindustrin KI rf föreslog att Transport- och kommunikationsverkets uppgifter utökas med uppgiften att ordna rådgivning till stöd för verkställandet av lagen och de författningar som ansluter sig till den. Finlands Speditions- och Logistikförbund rf och Tekniska Handelsförbundet rf i sitt gemensamma yttrande tillsammans med Finsk Handel rf ansåg att rådgivning kunde ingå i den förhandstillsyn som det föreskrivs om i den föreslagna lagstiftningen. Även Neste Abp ansåg att sakkunnig rådgivning ökar säkerheten vid transport av farliga ämnen. Finsk Energiindustri rf och Logistiikkayritysten Liitto ry ansåg att rådgivning är viktig. Finlands Hamnförbund rf ansåg att det i samband med verkställandet lönar sig att betona rådgivningens betydelse för en säker verksamhet.

Enligt förvaltningslagen hör rådgivning till myndigheternas uppgifter och det behövs inga bestämmelser om det i lagen om transport av farliga ämnen.

Sanktioner

Remissinstanserna ansåg att de sanktioner och administrativa tvångsmedel som ingår i utkastet till proposition i regel är grundligt presenterade i propositionen. Lagförslaget är till denna del mycket detaljerat. I fråga om en del av de bestämmelser och motiveringar som ingår i propositionen önskade remissinstanserna emellertid preciseringar eller ändringar.

Justitieministeriet föreslog i sitt yttrande många lagtekniska ändringar i fråga om sanktionerna och motiveringarna till dem. Ändringarna har i regel beaktats i den fortsatta beredningen av utkastet till proposition. Även Rättsregistercentralens ändringsförslag i fråga om administrativa påföljder och förfarandet för dem har beaktats i den fortsatta beredningen.

Åklagarmyndigheten föreslog att man skulle överväga om det till strafflagens 44 kap. 17 § om juridiska personers straffansvar är skäl att foga även brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen, eftersom transporter nästan alltid utförs inom ramen för en juridisk persons verksamhet.

I den fortsatta beredningen av utkastet till proposition har det inte ansetts vara nödvändigt att föreslå att juridiska personers straffansvar utvidgas, eftersom transporter omfattas av bestämmelserna om miljöförstöring i strafflagens 48 kap. I fråga om bestämmelserna i strafflagens 48 kap. tillämpas också juridiska personers straffansvar. I 141 § i utkastet till proposition föreskrivs det om tillämpning av strafflagen.

Enligt Helsingfors Hamn Ab:s yttrande är det enligt utkastet hamninnehavaren som ska ansvara för säkerheten när det gäller transporter av farliga ämnen som sker i en hamn. Hamninnehavarens förutsättningar att svara för transportsäkerheten ska i överensstämmelse med det även garanteras. Följaktligen ska även försummelse av säkerhetsförfaranden som utarbetats av hamninnehavaren sanktioneras.

Noggrant avgränsade och exakta bestämmelser om sanktioner av försummelser finns i 23 kap. i det första lagförslaget.

Finlands Transport och Logistik SKAL rf och Polisstyrelsen påpekade att man vid revideringen av sanktionerna även behöver beakta att överträdelser som ska straffas med avgift för trafikförseelse inte ska räknas med bland de överträdelser som påverkar körrätten. SKAL:s och Polisstyrelsens påpekanden har beaktats i den fortsatta beredningen av utkastet till proposition.

Observationer i fråga om de övriga lagarna

Utifrån yttrandena gjordes det vissa lagtekniska ändringar i de övriga lagförslagen. Förslaget till lag om ändring av lagen om transportservice slopades i den fortsatta beredningen av propositionen med anledning av att förslaget till bestämmelse om anmälningsskyldighet i fråga om säkerhetsrådgivare ändrades.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om transport av farliga ämnen

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* Enligt *1 mom*. tillämpas lagen på transporter av farliga ämnen, och på både utförande av transporter och förberedelse inför dem. Bestämmelsen behövs eftersom lagen innehåller bestämmelser om både den egentliga transporthändelsen och olika åtgärder för att säkerställa att transporten överensstämmer med kraven och är säker. Före den egentliga transporten ska det till exempel upprättas dokumentation, göras en klassificering av ämnena enligt deras farliga egenskaper, väljas rätt transportsätt och transportmedel, väljas en förpackning eller tank som är lämplig med tanke på konstruktionen och tillverkningen, säkerställas att förpackningen, fyllningen, lastningen och stuvningen sker på ett säkert sätt och ges behövlig information om transportkedjan till andra delaktiga före transporten. Dessa åtgärder för att garantera säkerheten ska alltså omfattas av lagens tillämpningsområde.

Eftersom lagen också i övrigt ska tillämpas på säkerställandet av transportsäkerheten och säkrandet av transporter, innehåller lagen bestämmelser om sådant som inte nödvändigtvis är transporthändelser eller förberedelser inför sådana, men som indirekt ändå påverkar transportsäkerheten. Sådana bestämmelser är bland annat bestämmelserna om säkerhetsrådgivare, behörighetskraven för personer som beviljar godkännanden av fordon och som utför besiktningar, be-

siktningsorgan och deras uppgifter, kraven på förpackningars, tankars och bulkcontainrars tillverkning och konstruktion och beredskapen inför säkerhetsrisker förenade med transport av farliga ämnen samt säkerhetsåtgärder.

Bestämmelserna i *2 och 3 mom.* motsvarar tillämpningsområdet för den gällande TFÄ-lagen. Separata bestämmelser om avgränsning av tillämpningsområdet finns i 2 §.

Lagen ska till exempel gälla transport av farliga ämnen på ett hamnområde från upplag till fartyg och mellan olika upplag, till den del denna verksamhet i övrigt omfattas av lagens tillämpningsområde. Bestämmelser som ska tillämpas på sådana platser är exempelvis bestämmelserna om transport, lastning och lossning, samlastning, tillfällig förvaring, märkning av transportenheter och de skyddsavstånd mellan vagnarna som behövs vid tågbildning.

Lagen tillämpas i regel inte på bränsletransporter som sker på flygplatser på samma sätt som bestämmelserna om vägtransporter tillämpas på bränsletransporter som sker på vägar, eftersom bränsletransporterna på flygplatserna sker med hjälp av specialfordon som konstruerats för detta syfte och som inte är avsedda att används på sådana vägar som avses i vägtrafiklagen (729/2018). När det gäller sådana bränsletransporter behöver det emellertid ställas vissa tekniska krav vad gäller tankarnas konstruktion, utrustning, besiktning och märkning. Regleringsmodellen motsvarar bestämmelserna i den gällande TFÄ-lagen.

Syftet med *4 mom.* är att förtydliga hur TFÄ-lagstiftningen ska tillämpas när det är fråga om terräng. Därför föreskrivs det att det som föreskrivs om vägtransport i den föreslagna lagen ska tillämpas på transport av farliga ämnen i sådan terräng som avses i terrängtrafiklagen (1710/1995). Enligt 3 § i terrängtrafiklagen avses med terräng markområden och isbelagda vattenområden som inte är vägar och som inte är avsedda för motorfordons-, spår- eller lufttrafik. Enligt motiven till 3 § i regeringens proposition om terrängtrafiklagen (RP 163/1995 rd) anses alla andra områden än de vägar som avses i 2 § vägtrafiklagen eller områden för spår- eller lufttrafik vara terräng.

Definitionen av vägtransport i den gällande TFÄ-lagen omfattar sådan transport i terräng som avses i terrängtrafiklagen. Eftersom transport i terräng emellertid i praktiken inte kan betraktas som vägtransport, tas transport i terräng med i lagens tillämpningsområde genom en egen bestämmelse. Bestämmelsen innebär dock inte direkt rätt till transport i terräng, eftersom terrängtrafiklagen också innehåller förbud och begränsningar som gäller användningen av motordrivna fordon i terräng.

Den bestämmelse som föreslås i *5 mom.* är ny. Syftet med den är att förtydliga lagens eventuella tillämplighet när det gäller spårbunden stadstrafik, även om det inte är sannolikt att försändelser och laster som innehåller farliga ämnen transporteras där. Enligt definitionen i spårtrafiklagen avses med bannät för spårbunden stadstrafik metrobannät eller spårvägsnät som förvaltas av ett kommunalt affärsverk eller bolag eller något annat bolag eller någon annan sammanslutning som är bannätsförvaltare för spårbunden stadstrafik. På så sätt kommer lagens bestämmelser om järnvägstransport av farliga ämnen också att gälla transporter som sker i metrobannät eller spårvägsnät. De farliga ämnen som kommer att vara av betydelse i sådan här spårtrafik är närmast de som transporteras som resgods.

2 §. *Avgränsning av lagens tillämpningsområde.* Paragrafen innehåller bestämmelser om avgränsningar av tillämpningsområdet.

Enligt *1 mom. 1 punkten* gäller lagen inte bulktransport av farliga ämnen med bulkfartyg eller transport med olje-, kemikalie- och gastankfartyg, vilka till sin karaktär avviker från sådan transport som avses i denna lag. Följaktligen omfattas inte heller exempelvis lastning av bulkfartyg i en hamn av lagens tillämpningsområde. Det finns särskilda bestämmelser om transport med bulkfartyg. En sådan försändelse eller last med ett farligt ämne som avses i denna lag kan utan att öppnas flyttas över från en transportform till en annan. I praktiken byts transportformen i transportkedjan ut från en transportform till en annan för fordon, vagnar eller containrar eller mindre enheter såsom förpackningar. Vid transport med bulkfartyg och olje-, kemikalie- och gastankfartyg behöver man alltid fylla och lasta det ämne som ska transporteras direkt i fartyget. En sådan här avgränsning av tillämpningsområdet motsvarar bestämmelsen i den gällande TFÄ-lagen.

Enligt *2 punkten* gäller lagen inte fartygstransport av farliga ämnen med fritidsfarkoster som är under 45 meter långa. Avgränsningen av tillämpningsområdet motsvarar det som föreskrivs om fritidsbåtar i lagen om fartygstrafikservice (623/2005). Fartyg som är under 45 meter långa behöver inte delta i fartygstrafikservice och inte heller lämna meddelande om fartyget och dess last av farliga ämnen när de anlöper en hamn. Denna avgränsning av tillämpningsområdet motsvarar bestämmelsen i den gällande TFÄ-lagen.

Enligt *3 punkten* gäller lagen inte interna flyttningar av farliga ämnen inom ett fabriksområde, när åtgärden inte hör nära samman med transportkedjan från avsändare till mottagare. Lagen gäller alltså inte exempelvis transport av farliga ämnen från ett upplag till ett annat på privata fabriksområden. Sådan transport är normal verksamhet för fabriker och förknippas vanligen inte med väg-, järnvägs-, fartygs- eller lufttransport. Däremot gäller lagen flyttning och annan hantering av farliga ämnen när den hör samman med en transportkedja, såsom vid lastning och upprättande av dokument inför en transport. Denna avgränsning av tillämpningsområdet motsvarar bestämmelsen i den gällande TFÄ-lagen.

Enligt *4 punkten* tillämpas lagen inte på vägtransport av farliga ämnen med traktorer som används i jord- och skogsbruk och med deras släpfordon. Förutom att traktorn ska användas i jord- och skogsbruk är villkoret också att körhastigheten för traktorn och släpfordonet inte överstiger 40 kilometer i timmen. Avgränsningen av tillämpningsområdet grundar sig på artikel 2 led 4 i TFÄ-direktivet. Undantaget gör det lättare att bedriva sådant jord- och skogsbruk där man även hanterar farliga ämnen. Enligt 2 § 16 punkten i fordonslagen avses med släpfordon ett fordon som kopplas till ett annat fordon och som inte primärt är avsett att vara självgående utan dragfordon. Traktorer definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon (den s.k. ramförordningen om traktorer och släpfordon till dem). Transporter inom jordbruket är exempelvis transporter av gödsel och andra nyttigheter som används inom jordbruket till en gård eller åker.

I *2 mom.* föreskrivs det om de avgränsningar av tillämpningen som gäller transport av särskilt material i anknytning till militär verksamhet eller upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet. När det gäller sådana uppgifter ingår transport av farliga ämnen inte heller i Europeiska unionens lagstiftning eller de internationella avtalssystemen på grund av det transporterade materialets speciella karaktär. Enligt exempelvis artikel 1 i TFÄ-direktivet ska direktivet inte tillämpas på transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar där transporten sker med fordon, vagnar eller fartyg i inlandssjöfart som tillhör försvarsmakten eller som denna ansvarar för. Konventionen angående internationell civil luftfart gäller som namnet redan anger enbart civil luftfart.

Enligt den gällande TFÄ-lagen hör exempelvis transport av farliga ämnen som sker inom försvarsmakten till lagens tillämpningsområde, om det inte finns särskilda bestämmelser om att

försvarsmaktens verksamhet inte omfattas av lagen eller har getts behörighet att reglera verksamheten genom en förordning av försvarsministeriet eller föreskrifter av Huvudstaben. På grund av förändringar i den militära verksamhetsmiljön är det för det första inte ändamålsenligt att en civil myndighet ska övervaka och administrera specialmaterial som försvarsmakten transporterar, eftersom transporterna är förenade med information om försvarsmaktens kapacitet. För det andra är det oskäligt att förutsätta att en civil myndighet ska ha sådant kunnande som övervakningen och administrationen av militärt material förutsätter. Försvarsmakten har den bästa kunskapen och förmågan att transportera militärt material på ett säkert sätt.

Det är emellertid fortfarande viktigt att låta den föreslagna lagens tillämpningsområde omfatta sådan transport av farliga ämnen som betjänar de militära myndigheternas och även andra säkerhetsmyndigheters behov och som utförs av civila aktörer och övervakas av en civil myndighet. Med sådan transport utförd av Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet som det föreslås bestämmelser om i momentet avses transport av farliga ämnen som utförs av en person som är i Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets tjänst och som av Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet har beordrats att utföra transporten under deras tillsyn och ansvar. Med en person som är i Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets tjänst avses en person som är i ett tjänste-, tjänstgörings- eller arbetsavtalsförhållande hos Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet. Bestämmelser om anställningsförhållanden inom Försvarsmakten finns i värnpliktslagen (1438/2007), lagen om försvarsmakten (551/2007), lagen om frivillig militärtjänst för kvinnor (194/1995) och lagen om militär krishantering (211/2006). Med transport utförd av Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet avses inte transporter som utförs av en civil aktör, mot vederlag eller utan vederlag, på basis av ett avtalsrättsligt transportavtal eller ett motsvarande avtal.

Den föreslagna lagen ska alltså inte tillämpas på vägtransporter där det används ett militärfordon eller något annat fordon som används av Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet och som framförs av en person som är i Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets tjänst. Bestämmelser om militärfordon finns i försvarsministeriets förordning om militärfordon (180/2006). Med ett militärfordon som innehas av Försvarsmakten eller ett fordon som är särskilt avsett för att användas av Försvarsmakten avses ett sådant fordon enligt 6 § i förordningen som har antecknats i militärfordonsregistret. Försvarsmakten förvaltar militärfordonsregistret i samband med skötseln av de uppgifter som hör till den enligt lagen om försvarsmakten (551/2007) eller som har föreskrivits för den med stöd av den lagen. Huvudstaben är personuppgiftsansvarig för militärfordonsregistret. Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet använder också fordon på basis av exempelvis leasing-avtal.

Den föreslagna lagen ska med stöd av 2 mom. inte tillämpas på järnvägstransporter där Försvarsmaktens vagnar eller vagnar som Försvarsmaken ansvarar för används, och med stöd av *3 punkten* inte heller på fartygstransporter med Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg. Det finns ingen separat lagstiftning om Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets vagnar och fartyg.

Enligt momentet undantas sådan transport av farliga ämnen som sker med en främmande stats eller en internationell organisations transportmedel och som hänför sig till internationella militära övningar eller annat militärt samarbete från lagens tillämpningsområde. Även i samband med sådan här transportverksamhet kan det förekomma civilt transportmateriel och civil personal. I sådana fall omfattas transporterna av lagens tillämpningsområde.

Den föreslagna lagen tillämpas inte heller på transporter som genomförs som sådan militär eller statlig luftfart som avses i luftfartslagen. Bestämmelsen grundar sig på artikel 2 i EASA-förordningen, enligt vilken förordningen, inbegripet kraven i fråga om transport av farliga ämnen, inte

tillämpas på luftfartyg när dessa används för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, flygräddning, brandbekämpning, gränskontroll, kustbevakning eller liknande verksamheter eller tjänster under överinseende och ansvar av en medlemsstat, vilka utförs i allmänhetens intresse av eller på uppdrag av ett organ som har myndighetsbefogenheter, samt på personal och organisationer som medverkar i de verksamheter och tjänster som utförs av dessa luftfartyg.

Enligt 2 § 12 punkten i luftfartslagen avses med militärt luftfartyg ett luftfartyg som införts i det militära luftfartsregistret. Enligt 2 § 17 punkten i luftfartslagen avses med statsluftfartyg ett luftfartyg som används för statlig luftfart. Med statlig luftfart avses enligt 16 punkten i samma paragraf luftfart för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, flygräddning, brandbekämpning, gränskontroll, kustbevakning eller luftfart för sådana liknande verksamheter eller tjänster som under överinseende och ansvar av en myndighet utförs i allmänhetens intresse av eller på uppdrag av ett organ som har myndighetsbefogenheter.

3 §. *Definitioner.* I *1 punkten* definieras sådana farliga ämnen som omfattas av lagens tillämpningsområde. Enligt definitionen syftar termen ämne inte snävt på enbart ett enskilt ämne, utan med ämne avses på ett övergripande sätt även blandningar, lösningar, föremål, redskap och varor. Följaktligen är definitionen inte avsedd att begränsa ett ämnes form eller vad ett redskap eller en vara vanligen kallas. Vad som har betydelse är att ämnet har en egenskap som är förenad med risker som man försöker kontrollera med hjälp av reglering och som gör att det måste klassificeras som farligt när det ska transporteras. På så sätt kan även avfall betraktas som ett ämne, om det har egenskaper som uppfyller de kriterier för klassificeringen som anges i lagen. Ett ämne kan också vara ett laboratorieprov, annat prov, vaccin, preparat eller halvfabrikat, eller ett smittfarligt ämne, en biologisk produkt, ett djur, en organism eller en mikroorganism såsom bakterier och virus. Definitionen kompletteras av 8 § om klassificering, som innehåller olika klasser av ämnen med farliga egenskaper.

I de bestämmelser om transport av farliga ämnen som finns i de internationella överenskommelserna definieras farliga ämnen som sådana ämnen som räknas upp i bestämmelserna och vars transport är förbjuden enligt bestämmelserna om transportformen i fråga eller vars transport är tillåten endast i överensstämmelse med bestämmelserna i fråga. En sådan definition ger emellertid ingen väsentlig information om ett ämnes farlighet, så det föreslås en definition i lagen som motsvarar den som finns i den gällande TFÄ-lagen och som bättre beskriver farliga egenskaper.

Enligt den föreslagna *2 punkten* avses med transport den egentliga transporten, där farliga ämnen transporteras från en plats till en annan, samt anknytande verksamhet inom transportkedjan som påverkar transportsäkerheten: lastning, lossning och annan hantering i anslutning till transporten samt tillfällig förvaring. Enligt definitionen av transport i bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna omfattar transport tillfällig förvaring och sådana temporära avbrott i färden som beror på transporten.

Ett farligt ämne som medförs under transporten och som under transporten används som drivmedel för det transportmedel som används för transporten, såsom ett flytande bränsle eller gas, och som finns i transportmedlets normala bränsletank, betraktas inte som sådan transport som avses i lagen. Å andra sidan innebär detta dock inte att transportmedlets normala bränsletank kunde modifieras och förstoras för transportbehov utan att man följer de krav som ställs på transporttankar. Sådan transport som avses i lagen omfattar inte heller sådana förnödenheter och hjälpmedel som innehåller farliga ämnen och som ska medfölja vid och som behövs under transporten (”stores” och ”equipment” i de internationella bestämmelserna), såsom sådan utrustning som behövs i nödsituationer. Följaktligen betraktas exempelvis brandsläckare som ingår i ett fordons utrustning eller syrgasflaskor och andra gasflaskor som ingår i ett fartygs utrustning

under transporten inte som sådan last som omfattas av lagens tillämpningsområde, men motsvarande förnödenheter, hjälpmedel och utrustning kan också transporteras som last och då tillämpas lagen vid transporten av dem.

Definitionen av transport inbegriper också temporära avbrott i färden på grund av transportförhållandena och trafiken, vilket har ingått i definitionen av tillfällig förvaring i den gällande TFÄ-lagen. Temporära avbrott och förvaring av farliga ämnen i transportmedlet, tankar och containrar på grund av trafiken är uppehåll som på ett väsentligt sätt hör samman med den egentliga transporthändelsen, så avsikten är att de ska höra till definitionen av transport. Under en transport finns det i olika situationer olika behov av uppehåll, men försändelsen och lasten lossas inte under dem och avsikten är att färden ska fortsätta när orsaken till avbrottet har försvunnit. Sådana här orsaker kan vara en oplanerad situation som uppstår på grund av trafiken, där man inte kan använda en viss del av vägen eller bannätet, utan man blir tvungen att vänta på att den frigörs. Vanligen är det föraren som har hand om transportmedlet medan avbrottet varar.

Paragrafens *3 punkt* innehåller en definition av vägtransport, vilken i huvudsak motsvarar definitionen i den gällande TFÄ-lagen. Transport som sker i terräng ingår emellertid inte längre i definitionen, utan det föreskrivs särskilt om sådan transport i 1 § om lagens tillämpningsområde. Enligt definitionen i punkten avses med vägtransport transport med motordrivna fordon med minst fyra hjul samt deras släpfordon. Motordrivna fordon är enligt fordonslagen bilar, mopeder, motorcyklar och tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L samt traktorer, motorredskap och terrängfordon. Enligt 2 § i vägtrafiklagen avses med väg en landsväg, gata, enskild väg, snöskoterled eller något annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik.

Paragrafens *4 punkt* innehåller en definition av järnvägstransport, vilken motsvarar definitionen i den gällande TFÄ-lagen. En ny hänvisning till bannät enligt spårtrafiklagen tas emellertid med i definitionen, på motsvarande sätt som det i definitionen av vägtransport finns en hänvisning till vägar enligt vägtrafiklagen. Enligt definitionen i spårtrafiklagen avses med bannät statens bannät som förvaltas av förvaltaren av statens bannät samt privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde. Definitionen innehåller inte längre någon hänvisning till bangårdar och begreppet bangård används inte heller längre i lagen. I praktiken är bangårdarna en del av bannätet och begreppet bangård är inte heller allmänt definierat i järnvägslagstiftningen.

Definitionen av fartygstransport i *5 punkten* motsvarar definitionen i den gällande TFÄ-lagen. En ny hänvisning till fartyg enligt lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) tas med i definitionen. Enligt definitionen i den lagen avses med fartyg färdmedel och anordningar som vilar på och är avsedda för färd på vatten.

Definitionen av lufttransport i *6 punkten* motsvarar definitionen i den gällande TFÄ-lagen. En ny hänvisning till luftfartyg enligt luftfartslagen tas med i definitionen. Enligt definitionen i luftsfartslagen avses med luftfartyg en anordning som kan få bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av luftens reaktioner mot mark- eller vattenytan. Transporten av last sker inne i luftfartyget eller, i specialfall, utanför luftfartyget.

Definitionen av hamninnehavare i *7 punkten* motsvarar definitionen i den gällande TFÄ-lagen. En hamninnehavare kan ha flera hamnområden. Nordsjö hamn och Västra hamnen hör till exempel till Helsingfors hamn.

Definitionen av besiktningsorgan i *8 punkten* grundar sig på definitionen i den gällande TFÄ-lagen. Det föreslås att definitionen ändras så att den utökas med containrar utöver förpackningar

och tankar. Dessutom hänvisas det i definitionen till organ som godkänts av en finsk myndighet, eftersom det i lagen föreskrivs om uttryckligen finländska besiktningsorgan. Preciseringen behövs eftersom lagen i enlighet med paragrafen om lagens tillämpningsområde ska tillämpas på både inrikes och utländska transporter.

Definitionen av direktivet om transportabla tryckbärande anordningar i *9 punkten* motsvarar definitionen i den gällande TFÄ-lagen. Målet med direktivet om transportabla tryckbärande anordningar är att öka transportsäkerheten för transportabla tryckbärande anordningar, samtidigt som fri rörlighet för transportabla tryckbärande anordningar på en gemensam transportmarknad säkerställs.

Definitionen av transportabla tryckbärande anordningar i *10 punkten* motsvarar definitionen i den gällande TFÄ-lagen. Enligt definitionen i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar är transportabla tryckbärande anordningar alla tryckbehållare som omfattas av kapitel 6.2 i bilagorna till TFÄ-direktivet och tankar, batterifordon, batterivagnar och gasbehållare bestående av flera element samt ventiler och andra tillbehör till dem som omfattas av kapitel 6.8 i bilagorna till TFÄ-direktivet, vilka används för transport av gaser och andra farliga ämnen som specificeras i bilaga I till direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Förutom dessa tryckbehållare och tryckbärande tankar ska transportabla tryckbärande anordningar enligt direktivet anses omfatta små behållare med gas, dvs. gaspatroner. Transportabla tryckbärande anordningar ska inte anses omfatta aerosoler, öppna kryokärl, gasflaskor för andningsapparater, eldsläckare, transportabla tryckbärande anordningar undantagna enligt punkt 1.1.3.2 i bilagorna till TFÄ-direktivet och transportabla tryckbärande anordningar undantagna från bestämmelserna om tillverkning och provning av förpackningar i enlighet med särskilda bestämmelser i punkt 3.3 i bilagorna till TFÄ-direktivet.

Enligt *11 punkten* visar ett pi-märke att det är fråga om en transportabel tryckbärande anordning. Reglerna och villkoren för pi-märket anges i artikel 15 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar, vilken det hänvisas till i definitionen. I den artikeln anges de tekniska uppgifterna om märket: symbol, minimimått och proportioner.

Definitionen av marknadskontroll i *12 punkten* är ny och den grundar sig på den definition som finns i marknadskontrollförordningen.

Definitionen *i 13 punkten* innehåller en ny definition av produkter som används för transport av farliga ämnen. Definitionen behövs eftersom marknadskontrollagen enligt propositionen ska tillämpas på marknadskontrollen av förpackningar, tankar och bulkcontainrar. Definitionen klargör tillämpningen av kraven vad gäller marknadskontroll och att begreppet produkt inom marknadskontrollen syftar på den förpackning, tank eller bulkcontainer som används vid transporten av ett farligt ämne och inte på det farliga ämnet i sig.

I *14 punkten* finns det en definition av ADR-överenskommelsen om vägtransporter. När det gäller transport av farliga ämnen på väg finns det en gällande internationell överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) (FördrS 23/1979). Överenskommelsen innehåller bestämmelser om klassificeringen av farliga ämnen, transportdokument, kraven på förpackningars, tankars och containrars konstruktion och på provningen och användningen av dem, hanteringen av last och andra tekniska krav på vägtransporter. Den definierar också skyldigheterna för dem som är delaktiga i en transport. Bestämmelserna i ADR-överenskommelsen uppdateras och anpassas kontinuerligt i takt med teknikutvecklingen. Det är 52 stater som har anslutit sig till överenskommelsen. I Europeiska unionens medlemsstater förutsätts det att bestämmelserna i ADR-överenskommelsen sätts i kraft även i fråga om inrikes transporter.

I *15 punkten* finns det en definition av RID-bestämmelserna om järnvägstransporter. RID-bestämmelserna om järnvägstransporter och bestämmelserna om vägtransporter i ADR-överenskommelsen har till stor del harmoniserats med varandra: RID-bestämmelserna i bilaga C till COTIF-konventionen (FördrS 52/2006) innehåller sådana bestämmelser om transport av farliga ämnen som motsvarar bestämmelserna i ADR-överenskommelsen. RID-bestämmelserna, som kontinuerligt uppdateras, tillämpas på internationella järnvägstransporter av farliga ämnen mellan 45 konventionsstater i Europa, Asien och Nordafrika. I Europeiska unionens medlemsstater tillämpas RID-bestämmelserna inte bara på internationella transporter utan även på transporter i hemlandet, på det sätt som TFÄ-direktivet förutsätter.

Definitionen av SOLAS-konventionen i *16 punkten* är en ny definition. SOLAS-konventionen (*International Convention for the Safety of Life at Sea*, FördrS 11/1981) är en internationell konvention om sjösäkerhet. SOLAS-konventionen tillämpas i princip på passagerarfartyg i internationell trafik oberoende av deras storlek samt på lastfartyg vars bruttodräktighet överstiger 500 ton. Det huvudsakliga syftet med den är att fastställa minimikrav för byggandet, utrustandet och användningen av fartyg. Det är flaggstaternas ansvar att säkerställa att de fartyg som seglar under deras flagg uppfyller kraven i konventionen. Tillsynsbestämmelserna ger konventionsparterna möjlighet att inspektera även andra konventionsstaters fartyg, om det finns klara skäl att anta att ett fartyg och dess utrustning inte i allt väsentligt uppfyller kraven i konventionen.

I *17 punkten* tas det in en definition av IMDG-koden, vilken är ett regelverk som definieras i kapitel VII del A regel 1 i bilagan till SOLAS-konventionen. IMDG-koden innehåller bestämmelser om klassificeringen av farliga ämnen, transportdokument, kraven på förpackningars konstruktion och provningen och användningen av förpackningar, stuvning, separering av last och andra tekniska krav på fartygstransporter. Koden uppdateras kontinuerligt så att nya farliga ämnen tas med i bestämmelserna och så att de gällande bestämmelserna kompletteras eller justeras.

I *18 punkten* tas det in en definition av INF-gods. INF-koden (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships) ingår i SOLAS-konventionen. INF-koden innehåller bestämmelser om transport av förpackat bestrålat kärnbränsle, plutonium och högaktivt avfall, vilka gäller tillämpningen av IMDG-koden, säkrande av lasten, beredskapsplaner och anmälan av olyckor och tillbud.

I *19 punkten* finns det en definition av ICAO-TI, som gäller lufttransporter. ICAO-TI innehåller de tekniska föreskrifter (TI: *technical instruction*) som publicerats av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). ICAO-TI innehåller, på motsvarande sätt som de internationella bestämmelser om transport av farliga ämnen som gäller andra transportformer, bestämmelser om klassificeringen av farliga ämnen, transportdokument, kraven på förpackningars konstruktion och på provningen och användningen av förpackningar, hanteringen av last samt andra tekniska krav på lufttransporter.

I *20 punkten* tas det in en ny definition av säkerhetsrisk. Med säkerhetsrisk avses den risk som olagliga handlingar som riktar sig mot transporter av farliga ämnen utgör, dvs. enligt lag straffbar verksamhet som syftar till att äventyra säkerheten vid transport av farliga ämnen eller den allmänna säkerheten.

Paragrafens *21 punkt* innehåller en ny definition av skyddsåtgärder. Med skyddsåtgärder avses alla åtgärder och förfaranden som syftar till att avvärja säkerhetsrisker och förhindra stöld och annat uppsåtligt missbruk av de farliga ämnen som transporteras.

Paragrafens *22 punkt* innehåller en definition av bulkcontainer. Generellt är det containerlagen och den internationella konventionen om säkra containrar som gäller för containrar som används i internationell trafik. De internationella bestämmelserna om transport av farliga ämnen innehåller alltså inte några ytterligare tekniska krav för sådana här containrar, utan bestämmelserna förutsätter att konventionen iakttas vid transport av farliga ämnen. En container enligt den nämnda konventionen godkänns i enlighet med containerlagen, och avsikten är inte att det ska föreskrivas om den saken i denna lag. Föreskrifterna om transport av farliga ämnen innehåller ytterligare krav enbart när det är fråga om sådana bulkcontainrar som används för transport av farliga ämnen som inte omfattas av konventionen. När det gäller containrar som används för bulktransporter gäller följaktligen även de krav i fråga om konstruktion och godkännande som ingår i den föreslagna lagen enbart sådana här bulkcontainrar.

4 §. *Tillämpning av internationella överenskommelser på inrikes transporter.* I paragrafen föreskrivs det att de internationella bestämmelserna om lufttransport av farliga ämnen (ICAO-TI) ska tillämpas på inrikes lufttransporter. Det är inte ändamålsenligt att införa sådana krav på inrikes transporter som avviker från de som gäller för internationella transporter. Därför föreskrivs det i momentet att de internationella bestämmelserna också ska tillämpas på inrikes transporter. Det är fråga om en ny bestämmelse som ska klargöra den nuvarande praxisen.

I paragrafen föreskrivs det även i fråga om fartygstransporter på motsvarande sätt att IMDG-koden ska tillämpas också på inrikes fartygstransporter.

ICAO-TI och IMDG-koden om transport av farliga ämnen definieras i 3 §.

2 kap.

Allmänna säkerhetsprinciper

5 §. *Skyldighet att känna till krav.* Som en allmän säkerhetsprincip i lagen föreslås det en ny styrande bestämmelse om skyldighet att känna till krav, vilken gäller all transport av farliga ämnen. De som utför uppgifter i anknytning till säkerheten vid transport av farliga ämnen ska ha tillgång till de uppgifter som behövs om de farliga egenskaperna hos och klassificeringen av de ämnen som ska transporteras eller hanteras inför en transport. Dessutom ska verksamhetsutövaren i fråga om de uppgifter i anknytning till transport av farliga ämnen som hör samman med olika transportformer vara medveten om vilka krav lagen ställer, så att den kan agera i överensstämmelse med föreskrivna skyldigheter.

Dessa skyldigheter ska gälla hela transportkedjan från avsändare till mottagare och alla delaktigas alla uppgifter som påverkar transportsäkerheten, så att man i all verksamhet som gäller transporter iakttar skyldigheterna enligt lagen och vidtar de praktiska åtgärder som följer av skyldigheterna. I och med att bestämmelsen är av allmän karaktär innehåller den föreslagna lagen inga sanktioner för överträdelser av denna bestämmelse.

6 §. *Aktsamhets- och försiktighetsplikt.* Paragrafen motsvarar 7 § i den gällande TFÄ-lagen. I paragrafen föreskrivs det om den allmänna aktsamhets- och försiktighetsplikt som styr verksamheten för dem som är delaktiga vid transport av farliga ämnen. Syftet är att farliga ämnen som kan orsaka fara för hälsa, säkerhet, egendom eller miljö inte ska få transporteras utan att man följer förfaranden och tillvägagångssätt som minimerar riskerna och som kan garantera en säker transport. Närmare bestämmelser om skyldigheterna för dem som är delaktiga vid transport finns i 9 kap. I och med att bestämmelserna är av allmän karaktär ingår det inga sanktioner för överträdelser av dem.

Skyldigheterna enligt det föreslagna *1 mom.* gäller i överensstämmelse med definitionen av transport i 3 § i även andra åtgärder som hör samman med transporter, såsom lastning i transportmedlet, lossning och annan hantering samt tillfällig förvaring, så dessa åtgärder nämns inte särskilt i momentet. Vid bedömningen av hurdan aktsamhet och försiktighet som krävs i varje enskild situation ska arten av det ämne som ska transporteras beaktas, liksom mängden och transportformen. Arten av ämne visar ämnets farlighet. Alla farliga ämnen kännetecknas av att de, om de hanteras fel, orsakar skada eller åtminstone fara för människor och miljö. Ju mera av ett farligt ämne som transporteras, desto mera bör man ägna uppmärksamhet åt säkerheten vid transporten. Vid transport av exempelvis radioaktiva ämnen är emellertid ämnets strålningsegenskaper viktigare än mängden ämne som transporteras. Skillnaderna mellan olika transportformer bör beaktas vid transporten, eftersom bestämmelserna och föreskrifterna för olika transportformer skiljer sig från varandra. Den skyldighet som föreslås i momentet gäller alla uppgifter som påverkar transportsäkerheten i hela transportkedjan och i all verksamhet som anknyter till transport.

I det föreslagna *2 mom.* nämns de viktigaste aktörerna som påverkar en transport. Dessa, liksom andra delaktiga som påverkar de verksamheter som nämnts, ska för egen del se till att olyckor och skadliga följder av olyckor förebyggs på det sätt som krävs.

7 §. *Transportförbud.* Paragrafens princip vad gäller transportförbud motsvarar det allmänna transportförbudet i 14 § i den gällande TFÄ-lagen. Förutom denna princip föreslås det i lagen separata detaljerade materiella bestämmelser om lämnande av uppgifter, transportmedlets och transportsättets säkerhet och andra krav som ska garantera transportsäkerheten, såsom exempelvis tillstånd, godkännanden och utbildning, vilka är garantier för en säker transport av farliga ämnen. I och med att principen vad gäller transportförbud är av allmän karaktär ingår det inga sanktioner för överträdelser av den.

3 kap.

Klassificering, märkning och transportinformation

8 §. *Klassificering av farliga ämnen.* Klasserna av farliga ämnen motsvarar de klasser som anges i de bestämmelser om transport av farliga ämnen som finns i de internationella överenskommelserna. Utifrån klassificeringen avgörs det om ett ämne omfattas av denna lags tillämpningsområde. Rätt klassificering utgör grunden för en säker transport i och med att övriga skyldigheter och säkerhetskrav som föreskrivits och meddelats i och med stöd av lagen bestäms utifrån den. Varor eller ämnen som, i den form de här när de ska transporteras, under normala transportförhållanden kan explodera, reagera på ett farligt sätt, orsaka brand, ge upphov till farlig värme eller farliga utsläpp av giftiga, frätande eller lättantändliga gaser eller ångor får inte transporteras. I de klasser som avses i paragrafen ska det specificeras vilka potentiella risker som är förenade med transporter av de farliga ämnena. Klasserna har fastställts av Förenta nationernas expertkommitté för transport av farligt gods, vars arbete resulterar i att det publiceras rekommendationer om transport av farliga ämnen. Alla klasser och klassificeringskriterier för farliga ämnen som gäller för olika transportformer grundar sig på dessa klasser och klassificeringar.

För att ett farligt ämne ska få överlåtas för transport och transporteras ska dess egenskaper enligt det föreslagna *1 mom.* identifieras. Ett ämne kan till sina farliga egenskaper vara sådant att det är alltför farligt att transportera det, och därför föreslås det i momentet en bestämmelse om transportförbud för sådana ämnen. Transporten av ett ämne kan kräva sådana särskilda åtgärder som är omöjliga att vidta under en transport rent allmänt eller i samband med vissa transportformer, vilket betyder att transporten av ett ämne kan vara förbjuden enbart när det gäller vissa

transportformer. Till exempel är det förbjudet att med tåg transportera ämnen som måste temperaturövervakas. Ett ämne kan också till sina egenskaper vara exempelvis för känsligt eller mottagligt för reaktioner som sker av sig själva, på annat sätt självreaktivt eller så att det upphettas spontant, kemiskt instabilt eller så att det ger upphov till giftiga gaser, eller annars särskilt farligt på ett sådant sätt att det under normala transportförhållanden inte är säkert att transportera ens när det har vidtagits särskilda åtgärder.

I det föreslagna *2 mom.* tas det in en förteckning över de klasser till vilka farliga ämnen som ska transporteras måste höra så att andra villkor för transporten kan fastställas. Definitionen av farligt ämne i 3 § inbegriper en beskrivning av olika farliga egenskaper som ett ämne kan ha och som tillsammans med de klasser som angetts i detta moment ger en bild av hurdana ämnen som omfattas av denna lag när de ska transporteras. Eftersom ett ämnes farliga egenskaper ska identifieras inför en transport, ska ämnets fysikaliska, kemiska, fysiologiska och andra egenskaper bestämmas genom mätning, provning eller kalkyler och klassificeringen ska göras i enlighet med kriterierna för de olika klasserna. Till klass 9 Övriga farliga ämnen och föremål hör exempelvis ämnen som är farliga för miljön och som inte har sådana farliga egenskaper som hör till någon annan klass, samt litiumbatterier. Med stöd av bemyndigandena i paragrafen får Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om dessa kriterier.

Enligt det föreslagna *3 mom.* krävs det att det för ett ämne som ska transporteras fastställs en specificerande benämning som baserar sig på ämnets egenskaper samt andra uppgifter för identifiering, utifrån vilka de närmare krav som ska följas vid en transport bestäms, såsom vilken typ av förpackning eller tank som ska användas. Uppgifterna för identifiering av faror är till hjälp när man ska vidta sådana nödåtgärder som en eventuell olyckssituation kräver. Benämningarna är noggrant fastställda för enskilda ämnen och föremål eller gruppbenämningar fastställda för grupper av ämnen eller föremål, eller allmänna gruppbenämningar. Alla benämningar och identifieringsuppgifter för farliga ämnen är nämnda i de internationella bestämmelserna om transport av farliga ämnen och de kommer också att finnas i de föreskrifter om olika transportformer som Transport- och kommunikationsverket utfärdar med stöd av bemyndigandet.

Paragrafens *4 mom.* innehåller ett krav som gäller klassificeringen av ämnen som medför allvarlig fara. En behörig myndighet ska ansvara för klassificeringen av dessa ämnen. Exempel på sådana här ämnen är vissa explosiva prov, organiska peroxider och självreaktiva ämnen som inte har klassificerats tidigare. Enligt de internationella överenskommelserna krävs vanligen en klassificering som gjorts av en myndighet när det är fråga om luft- och fartygstransporter av explosiva ämnen. Närmare föreskrifter om dessa ämnen meddelas ämnesvis eller på annat sätt detaljerat med stöd av bemyndigandet i paragrafen. Bestämmelser om de myndigheter som är behöriga när det gäller klassificering finns i 19 kap.

Paragrafens *5 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter, med stöd av vilket det får meddelas närmare ämnesspecifika eller ämnesgruppspecifika föreskrifter om klassificeringen av ämnen och metoderna i anknytning till den. Föreskrifterna får också inbegripa omfattande tabeller över transportbenämningarna för olika ämnen och föreskrifter om de ämnen som är förbjudna att transportera eller som kräver en klassificering som bestäms av en myndighet.

9 §. *Märkning av varningsinformation.* Paragrafens krav i fråga om märkning motsvarar de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats och meddelats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Som paragraf i en lag är bestämmelsen ny.

I *1 mom.* föreskrivs det om märkning av varningsinformation. När de farliga ämnena har förpackats, fyllts i en tank eller lastats i ett transportmedel, ska de ha blivit försedda med de väsentliga uppgifterna och alla märkningar som beskriver de potentiella riskerna med innehållet. Exempel på märkningar är varningsetiketter, storetiketter och andra etiketter som visar vilka risker som är förenade med försändelsen och som kan realiseras i samband med en olycka eller ett tillbud eller i en nödsituation. Vid behov kan en förpackning också ha symboler och text som beskriver innehållet. På så sätt kan det säkerställas att farliga ämnen och de försändelser och transportenheter som innehåller sådana ämnen kan identifieras och att det varnas för eventuella risker utan att man behöver vända sig till de uppgifter som finns i transportdokumenten. När en försändelse åtföljs av ett transportdokument för farliga ämnen vilket innehåller detaljerad information, kan försändelsens innehåll tillsammans med varningsinformationen vid behov identifieras ännu noggrannare. Bestämmelser om transportinformation finns i 10 §. De märkningar som används på förpackningar, tankar och andra transportenheter för att identifiera risker styr de olika aktörernas verksamhet i transportkedjan även med tanke på arbetssäkerheten samt underlättar tillsynsmyndigheternas och räddningsmyndigheternas verksamhet.

Paragrafens *2 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna får innehålla beskrivningar av varningsetiketterna och storetiketterna för olika klasser samt andra märkningar, såsom den symbol som anger miljöfara och andra ämnesspecifika tilläggsuppgifter. De tekniska föreskrifterna får också innehålla krav på märkningarnas storlek, färg, material, fastsättningsmetoder samt sätten att märka försändelser och transportmedel i samband med olika transportsätt och transportformer, placeringen av märkningar och andra detaljer.

10 §. *Uppgifter om farliga ämnen och andra uppgifter som behövs för transporten.* Kravet i paragrafen motsvarar det krav som anges i 11 c § 1 mom. i den gällande TFÄ-lagen.

Det ingår inga närmare bestämmelser om transport- eller försändelsedokumentet och dess fysiska format, utan det räcker med att uppgifterna är tillgängliga på lämpligt sätt och att de innehåller de uppgifter som behövs för transporten på ett tydligt sätt. Det sätt på vilket uppgifterna om en transport förmedlas håller allt mer på att digitaliseras. Därför tas det inte in något krav i paragrafen om att uppgifter ska förmedlas genom en godsdeklaration eller följesedel eller något annat dokument i tryckt pappersform. Paragrafen innehåller ett krav på att väsentliga och viktiga uppgifter ska medfölja transporten, men inte något krav på hur informationen ska förmedlas. Det är till stor del valfritt var och i vilken ordningsföljd de uppgifter som krävs anges i en godsdeklaration, men den viktigaste informationen, såsom transportbenämningar och klassificeringsuppgifter, bör dock anges i en viss ordningsföljd på det sätt som krävs för en tydlig presentation av uppgifterna. Föreskrifter om sättet på vilket uppgifterna ska presenteras meddelas med stöd av ett bemyndigande i paragrafen.

Enligt det föreslagna *1 mom.* ska de viktigaste uppgifterna om de farliga ämnen som transporteras i princip medfölja i transportmedlet. På så sätt säkerställs det att ämnet hanteras på rätt sätt under transporten. Uppgifterna behövs också vid eventuella olyckor eller tillbud. Det primära syftet är att förmedla väsentlig information om farorna med de ämnen som transporteras och de transportkrav som är förenade med dem. Därför behöver ett dokument som gäller en försändelse eller last av farliga ämnen innehålla tekniska grunduppgifter, så att en korrekt hantering kan garanteras under hela transportkedjan.

Enligt bestämmelsen i det föreslagna *2 mom.* ska all sådan information som behövs under en transport medfölja transporten. Sådan information är exempelvis uppgifter om avsändaren och mottagaren och om mängden ämne, transportrutten och transportsättet, luftfartygstypen och godkännandet av fordonet. Dessa uppgifter kan, beroende på uppgiften i fråga, ingå i samma

dokument som de uppgifter som krävs enligt 1 mom., eller så kan de ingå i separata dokument eller i bilagor till andra transportdokument.

I *3 mom.* finns det ett bemyndigande med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska medfölja transporten eller förmedlas för transporten. Avsikten är att det i föreskrifterna ska anges vilka uppgifter som krävs enligt de internationella överenskommelserna för olika transportformer eller EU-lagstiftningen: detaljerade uppgifter om det ämne som ska transporteras och mängderna av ämnet, samt annan information såsom stuvningsintyg, anvisningar, försäkringar om överensstämmelse, godkännanden, lastförteckningar och stuvningsplaner. En del av informationen är sådan som hör samman med de uppgifter om ämnen som avses i 1 mom. och de ska ingå i transportdokumenten. En del av informationen är av mera allmän karaktär och av den ska en del medfölja som separat dokumentation som är tillgänglig under transporten. Avsikten är att de föreskrifter om tekniska detaljer som gäller transportdokument även i fortsättningen ska motsvara de internationella överenskommelserna och Europeiska unionens bestämmelser. Dessa bestämmelser och föreskrifter är delvis mycket omfattande. Till exempel ADR-överenskommelsen innehåller över tio sidor bestämmelser om de uppgifter som ska ingå i dokument, där det delvis enligt ämne och klass eller annars i detalj anges vilka uppgifter som ska antecknas i transportdokumenten eller bland de elektroniska transportuppgifterna och hur de ska uttryckas.

11 §. *Transportinformation i elektroniskt format och förvaring av transportinformation.* I *1 mom.* finns det en bestämmelse om förmedling av information i elektroniskt format och enligt den är det också tillåtet att använda elektronisk databehandling (EDI, *Electronic Data Processing*) eller elektroniskt datautbyte (EDI, *Electronic Data Interchange*) som komplement till eller i stället för dokument som är tryckta på papper. Det är i dagens läge vanligt att uppgifter ännu förmedlas i skriftlig form i en godsdeklaration eller följesedel eller i något annat dokument som är tryckt på papper. I framtiden kommer användningen av elektroniska metoder för informationsförmedling att öka. Införandet av ny teknik för även med sig maskinläsbara förmedlingssätt och det är inte ändamålsenligt att förhindra införandet av sådana eller andra nya sätt att förmedla information. För närvarande måste uppgifterna i praktiken emellertid vid behov kunna visas som dokument tryckta på papper när transportuppgifter om farliga ämnen överlämnas med hjälp av EDP- eller EDI-teknik till den som ska utföra transporten. Det är emellertid viktigt att uppgifterna förmedlas till dem som behöver dem, såsom de som är delaktiga i transportkedjan, tillsynsmyndigheterna och räddningsmyndigheterna, i den form som gör att de kan användas.

Europaparlamentet och rådet har antagit en förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation. Genom förordningen blir de behöriga myndigheterna skyldiga att godta och ta emot godstransportinformation i elektronisk form. Denna skyldighet gäller alla transportformer och gränsöverskridande transporter inom Europeiska unionen. Förordningen sporrar till digitalisering av godstransporterna och logistiken, vilket också skulle förbättra de behöriga myndigheternas förmåga att upprätthålla regelefterlevnaden. Förordningen innehåller däremot ingen skyldighet för företagen att lämna uppgifter i elektronisk form. Förordningen ska tillämpas från och med den 21 augusti 2024.

Det krav som finns i *2 mom.* och som gäller förvaring av uppgifter motsvarar det krav som finns i 11 c § i den gällande TFÄ-lagen. Enligt de internationella överenskommelserna om transport av farliga ämnen och Europeiska unionens regelverk ska avsändaren och den som utför transporten kunna visa upp dokumenten i tryckt form ifall dokumenten förvaras i elektronisk form eller i ett datasystem. Det är emellertid inte ändamålsenligt att ta in en bestämmelse om detta i lagen, eftersom nästan all användning av pappersdokumentation, enligt dagens kunskap, kommer att försvinna i framtiden och information kommer att förvaras elektroniskt när samhället i takt med digitaliseringen även i övrigt blir digitalt. Syftet med bestämmelsen är emellertid att

garantera att den information som förmedlas till transportkedjan är tillgänglig även efter transporthändelsen, exempelvis om man ska utreda de delaktigas skyldigheter, bevisning, en olycka eller en transport som inte skedde i överensstämmelse med kraven.

I *3 mom.* finns det ett bemyndigande med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de saker som det föreskrivs om i paragrafen, i överensstämmelse med de krav vad gäller transport av farliga ämnen som ställs i de internationella överenskommelserna och på det sätt som EU-regelverket förutsätter.

4 kap.

Säkerhetskrav för transporter och transportmedel

12 §. *Transportsätt.* I *1 mom.* föreskrivs det om det sätt på vilket farliga ämnen får transporteras. Transportsättet avgör hur ett ämne får transporteras i en förpackning, tank, i bulk eller i övrigt oförpackat. Beroende på ämnets form kan man välja ett eller flera transportsätt, som dessutom kan begränsas även av transportformen: att transportera ett fast ämne löst i ett fordon, en vagn eller en container kan vara säkert som landtransport, men exempelvis som lufttransport transporteras i princip enbart förpackade ämnen, styckegods. En maskin eller anordning kan klassificeras som farlig på grund av det ämne den innehåller, men om dess hölje eller vagga ger ett tillräckligt bra skydd mot att ämnet läcker ut krävs det inte nödvändigtvis någon särskild form av förpackning eller presenning för transporten. Med stöd av de föreskrifter som får meddelas enligt ett bemyndigande i paragrafen kommer det alltid att krävas ett lämpligt transportsätt som är förenat med transportvillkor för transporterna. På så sätt kan det säkerställas en tillräckligt hög transportsäkerhet.

Paragrafens *2 mom.* innehåller ett bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om sådana transportsätt som avses i paragrafen samt om andra detaljer i anknytning till dem. Det ska fastställas tillåtna transportsätt för varje farligt ämne.

13 §. *Last.* Paragrafen innehåller bestämmelser om de krav som ställs på last och som syftar till att säkerställa säkerheten före, under och efter transporten. Kraven i *1–2 mom.* gäller placeringen av last i transportmedlet och lastutrymmet, hur lasten ska separeras och säkras under transporten och hur den ska lossas. Det föreslagna 1 mom. kräver att lasten lastas i transportmedlet, lossas och placeras på ett säkert sätt. Detta arbete ska utföras utan att man förorsakar fara. I 2 mom. föreskrivs det dessutom om den separation av de farliga ämnen som transporteras som krävs under transporten, så att man enligt farans art kan minska risken för olyckor och tillbud. Lastning, stuvning och lossning inbegriper förutom de uppgifter som utförs för hand mekaniskt arbete som utförs med hjälp av olika lastningsredskap. Detta förutsätter att de anordningar som ska användas är på rätt plats och i användning, fungerar klanderfritt och används på korrekt sätt. De internationella överenskommelserna och EU-regelverket innehåller en stor mängd krav som gäller lastning samt säkring, separering och lossning av lasten, och i överensstämmelse med dem får det med stöd av ett bemyndigande i paragrafen meddelas närmare krav genom föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket.

Med öppen eld avses i *3 mom.* exempelvis brasor och sådan användning av eld där det är möjligt för elden att sprida sig via marken eller till följd av gnistor. Bestämmelser om när det inte får göras upp öppen eld finns i räddningslagen (379/2011). Med tobaksrökning avses också användning av e-cigarretter och motsvarande redskap.

I *4 mom.* finns det ett bemyndigande med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela sådana närmare föreskrifter som grundar sig på de internationella överenskommelserna och EU-regelverket. Föreskrifterna får innehålla tekniska föreskrifter om lastning, separering och lossning samt om andra åtgärder och tekniska krav som det föreskrivs om i paragrafen och som inbegriper föreskrifter om bland annat krav på skyddsavstånd mellan ämnen, ämnesgrupper och lasttransportenheter, stuvnings- och separationstabeller och samlastning.

14 §. *Hantering av last vid vägtransport.* I *1 mom.* finns det bestämmelser om att vid vägtransport av de farligaste ämnena måste fordonet övervakas när det parkeras eller så måste fordonet parkeras på en säker plats. För närvarande finns detta krav i en föreskrift som meddelats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Nu föreskrivs det i lagen om tillståndspliktig och anmälningspliktig parkering. Enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen ska fordon som transporterar sådana mängder farliga ämnen som nämns i de särskilda bestämmelserna övervakas eller eventuellt parkeras i en säker depå eller på ett säkert industriområde. Om det inte finns sådana möjligheter, får ett fordon som undergått lämpliga säkerhetsåtgärder parkeras på en separat plats på ett övervakat parkeringsområde eller på en plats där det sannolikt inte annars orsakas skada, eller som en sista utväg på ett öppet område där allmänheten normalt inte rör sig. Med stöd av ett bemyndigande i paragrafen får det enligt ämne och mängden av ett ämne meddelas närmare föreskrifter om dessa åtgärder. När det är fråga om exempelvis vissa giftiga, smittfarliga och oxiderande ämnen samt organiska peroxider är parkering i anslutning till en transport av dem inte tillåten utan anmälan till polisen. Också i fråga om dessa ämnen får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter.

Paragrafens *2 mom.* innehåller en bestämmelse om det tillstånd som krävs för lastning och lossning av explosiva ämnen samt om anmälningsplikt i anslutning till vägtransporter. Bestämmelsen grundar sig på ADR-överenskommelsen. För närvarande finns detta krav i en föreskrift som meddelats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Nu föreskrivs det i lagen om tillståndspliktig och anmälningspliktig verksamhet. Syftet är att explosiva ämnen inte i onödan ska lastas och lossas på platser där det inte kan säkerställas att verksamheten är säker. Det krävs tillstånd om last ska lastas eller lossas i en tätort, men utanför tätorter räcker det med en anmälan. Det finns inget omfattande behov av att transportera explosiva ämnen till tätorter, men ett behov uppstår dock i anslutning till exempelvis försäljning av fyrverkeripjäser, sprängningar i samband med byggande och patronhandel. Anmälan krävs inte om lastning eller lossning av explosiva ämnen är brådskande och nödvändig av säkerhetsskäl. En trafikolycka eller brandfara utgör exempel på sådana situationer av brådska och nödvändighet som avses i momentet och som inte kräver tillstånd eller anmälan.

Avsändaren och transportören ska tillsammans försäkra sig om att tillstånd har beviljats eller anmälan gjorts. På så sätt säkerställs det att den egentliga transporten inte utförs innan man har försäkrat sig om att lasten kan lossas på ett säkert sätt vid destinationen. På detta sätt säkerställs det också att det inte förekommer onödig tillfällig förvaring.

Tillstånd eller anmälan krävs inte heller om det finns något annat tillstånd av en myndighet eller har gjorts en anmälan till en myndighet i fråga om upplagringen, användningen eller hanteringen av de explosiva ämnena i fråga. Exempel på sådana här tillstånd eller anmälningsskyldigheter är de tillstånd och anmälningsskyldigheter som krävs enligt kemikaliesäkerhetslagen, såsom anmälan av sprängningsarbeten till polisen, anmälan om hantering och upplagring av explosiva varor till räddningsmyndigheten och tillstånd av Säkerhets- och kemikalieverket för omfattande hantering och upplagring av explosiva varor, samt sådant tillstånd av Polisstyrelsen för handel med och kommersiell förvaring samt tillverkning av patroner och projektiler som krävs enligt skjutvapenlagen (1/1998). Om det alltså för sådan här tillståndspliktig verksamhet som bedrivs av ett försäljningsställe, en butik, ett upplag, en förvaringsplats eller något annat ställe behövs

lastning eller lossning i anslutning till en vägtransport av explosiva ämnen krävs det inte någon separat anmälan till polisen eller något separat tillstånd från polisen. Polisen har med beaktande av verksamhetens allmänfarliga karaktär prövningsrätt i fråga om beviljande av tillstånd och får förbjuda verksamheten efter att anmälan har gjorts. Det är emellertid inte ändamålsenligt att begränsa lastning och lossning mera än vad som krävs för att avvärja riskerna med en verksamhet.

Enligt *3 mom*. kan polisen på basis av tillståndsansökan eller anmälan meddela sådana begränsningar för den planerade lastning eller lossning som behövs med tanke på en säker hantering av explosiva varor. Polisstyrelsen kan vid behov också bestämma om de försiktighetsåtgärder som verksamheten förutsätter. Det ska dessutom vara möjligt att förbjuda lastning eller lossning, om det på den avsedda platsen och vid den planerade tidpunkten kan anses medföra uppenbar fara som inte kan avvärjas med vissa begränsningar eller försiktighetsåtgärder.

I *4 mom.* finns det ett bemyndigande att utfärda förordning om tillstånds- och anmälningsförfarandet. Med stöd av ett annat bemyndigande får Transport- och kommunikationsverket meddela sådana närmare föreskrifter som grundar sig på de internationella överenskommelserna och EU-regelverket. Föreskrifterna får innehålla tekniska föreskrifter enligt ämne eller ämnesgrupp om sådana transporter som kräver övervakning av fordonet vid parkering eller anmälan till polisen och om sådana explosiva ämnen som kräver tillstånd av eller anmälan till polisen när de ska lastas eller lossas.

15 §. *Anvisningar och utrustning för olyckor, tillbud och nödsituationer.* I denna nya paragraf föreskrivs det om anvisningar och utrustning som förutsätts med tanke på olyckor, tillbud och nödsituationer i samband med transport. När det gäller sjöfart, luftfart och spårtrafik innehåller de internationella överenskommelserna och EU-lagstiftningen skyldigheter i fråga om säkerhetsledningssystem, vilka är strukturerade och dokumenterade system för genomförande av ett företags säkerhetsprogram. Inom ett säkerhetsledningssystem behövs det förfaranden för eventuella nödsituationer. Anvisningar och förfaringssätt för olyckor, tillbud och nödsituationer i samband med transport av farliga ämnen tas ofta också med i säkerhetsledningssystemet eller något annat motsvarande ledningssystem på grundval av annan lagstiftning som gäller transporter. Därför är det inte motiverat att till denna del ta in bestämmelser om företagens säkerhetsledningssystem i TFÄ-lagen, utan bestämmelserna ska gälla enbart sådana anvisningar som ska följas i fråga om de åtgärder som behövs vid tillbud eller i nödsituationer i samband med transport av farliga ämnen samt eventuell utrustning som behövs.

I det föreslagna *1 mom.* tas det in en bestämmelse om sådana anvisningar som den som framför ett fordon och ett fartygs eller luftfartygs befälhavare och annan besättning behöver för att säkerställa att man, ifall det sker en olycka eller ett tillbud eller uppstår en nödsituation medan en transport pågår, kan agera korrekt med tanke på säkerheten och i enlighet med anvisningarna. Utgående från de internationella överenskommelserna för olika transportformer och EU-lagstiftningen bör man, i syfte att skydda människor, egendom och miljö, i samband med en transportolycka beakta relevanta nationella och av internationella organisationer godtagna föreskrifter om nödsituationer, enligt vilka det i fråga om transporter ska finnas sådana detaljerade anvisningar om nödåtgärder och vid behov första hjälpen som gäller vid tillbud i anknytning till farliga ämnen. Anvisningarna ska på det sätt som transportformen förutsätter beakta olika ämnen, mängder av ämnen och vid behov exempelvis fartygets eller luftfartygets typ samt hur försändelserna eller lasten med farliga ämnen har placerats i fartyget eller luftfartyget. Bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna kräver att formbundna skriftliga säkerhetsanvisningar (instructions in writing) som innehåller instruktioner för hur man ska agera ska medföras vid transporten. Ett tillägg till IMDG-koden (Supplement) innehåller bland

annat IMO:s anvisningar för nödsituationer (Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods, EmS) och en första hjälpen-handledning (Medical First Aid Guide for Use in Accident Involving Dangerous Goods, MFAG). ICAO:s EmS-anvisningar (Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods, Doc 9481) innehåller behövlig information som kan användas i nödsituationer vid olyckor eller tillbud i samband med lufttransport. Även Internationella atomenergiorganet, IAEA, har utarbetat rekommendationer i fråga om föreskrifter om nödsituationer i publikationerna "Preparedness and Response for a Nuclear or Radiological Emergency", IAEA Safety Standards Series No. GSR Part 7, IAEA, Wien (2015), "Criteria for Use in Preparedness and Response for a Nuclear or Radiological Emergency", IAEA Safety Standards Series No. GSG-2, IAEA, Wien (2011), "Arrangements for Preparedness for a Nuclear or Radiological Emergency", IAEA Safety Standards Series No. GS-G-2.1, IAEA, Wien (2007), "Arrangements for the Termination of a Nuclear or Radiological Emergency", IAEA Safety Standards Series No. GSG-11, IAEA, Wien (2018) och "Planning and Preparing for Emergency Response to Transport Accidents Involving Radioactive Material (TS-G 1.2 (2002)", Wien (2002). Anvisningarna anses vara sådana dokument som behövs i samband med transport och därför tillämpas det som föreskrivs i 11 § i fråga om deras elektroniska form. Det språk som är fartygets eller luftfartygets arbetsspråk kan vid fartygs- och lufttransporter betraktas som ett språk som förstås av besättningen. Med stöd av ett bemyndigande i paragrafen får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om anvisningarna. Bestämmelser om åtgärder i en nödsituation och om anmälningar i samband med olyckor och tillbud finns i 13 kap.

Kravet i det föreslagna *2 mom.* motsvarar en bestämmelse i förordningen om transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg (666/1998), vilken har utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Enligt ett krav i kapitel 10 i INF-koden, som det hänvisas till i SOLAS-konventionen, ska ett fartyg som transporterar en INF-last ha en beredskapsplan som är godkänd av en myndighet (administration) (Shipboard emergency plan). Enligt INF-koden bör en beredskapsplan grunda sig på de anvisningar för utarbetandet av beredskapsplaner (Guidelines for developing shipboard emergency plans for ships carrying materials subject to the INF Code) som godkänts genom IMO:s resolution A.854(20). Om en beredskapsplan krävs enligt andra internationella krav, kan olika planer sammanställas till en gemensam beredskapsplan för fartyget. Beredskapsplanen för ett finländskt fartyg ska i överensstämmelse med det gällande kravet godkännas av Transport- och kommunikationsverket.

Paragrafens *3 mom.* innehåller ett krav på utrustning som behövs med tanke på olyckor, tillbud och nödsituationer. Sådan utrustning är den utrustning som krävs vid väg- och järnvägstransporter och som nämns i de skriftliga säkerhetsanvisningarna, såsom en bärbar ljuskälla och varningsklädsel. Enligt bestämmelserna i exempelvis ADR-överenskommelsen krävs det särskilt vid vägtransporter även handbrandsläckare, och när det gäller transport av vissa farliga ämnen krävs det andningsskydd, spade, avloppsskydd och ett uppsamlingskärl samt annan utrustning för varje besättningsmedlem. Med stöd av ett bemyndigande i paragrafen får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om dessa. När det är fråga om fartygstransporter av farliga ämnen avses med sådan här utrustning sådan utrustning enligt brandsäkerhetskraven som avses i kapitel II-2 regel 19 i bilagan till SOLAS-konventionen, såsom skyddsutrustning för personalen och handbrandsläckare, vilka är en förutsättning för att ett sådant intyg över överensstämmelse som nämns i motiven till 16 § ska beviljas för ett fartyg.

Bilaga 14 till den MFAG-handledning som nämns i motiven till 1 mom. ovan innehåller en förteckning över läkemedel och behandlingsutrustning som kan användas till att förebygga eller vårda direkta eller indirekta skadliga konsekvenser av farliga ämnen vid kemikalieolyckor som sker i samband med fartygstransporter av farliga ämnen. Särskilda bestämmelser om dessa har utfärdats i och med stöd av lagen om fartygsapotek (584/2015) och avsikten är därför inte att ta

in några bestämmelser om dem i TFÄ-lagen. Vid lufttransporter avgör fraktutrymmets klassificering vilken nivå på utrustningen som krävs för fraktutrymmet, exempelvis vad gäller brandsläckare. När det gäller EU-regelverket bestäms i praktiken den obligatoriska utrustningen för varje luftfartyg enligt luftvärdighetskraven för luftfartyg, vilka syftar till att säkerställa att brandsläkare är tillgängliga i en farosituation.

Det föreslagna *4 mom.* innehåller ett bemyndigande med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de anvisningar och den utrustning som behövs vid transporter. Avsikten är att föreskrifterna ska innehålla sådana anvisningar som kan anses vara lämpliga och ändamålsenliga med tanke på olyckor, tillbud och nödsituationer. Anvisningarna kan vara särskilda formbundna anvisningar med bestämt innehåll, sådana anvisningar som har utarbetats av internationella transportorganisationer särskilt för transport av farliga ämnen, eller så kan de beroende av transportformen vara andra separata dokument som innehåller motsvarande information. Föreskrifterna kan också ge möjlighet att låta anvisningarna ingå i andra transportdokument, såsom lastförteckningar eller andra anmälningar som lämnas inför en transport. Även i fråga om kraven på utrustning ska det meddelas föreskrifter om var utrustningen ska placeras samt ämnesspecifika eller annars detaljerade och tekniska föreskrifter som i överensstämmelse med de internationella överenskommelserna och EU-regelverket innehåller krav som gäller bland annat brandsläckare och personlig skyddsutrustning såsom skyddshandskar och ögonskydd.

16 §. *Transportmedel.* I denna paragraf tas det in en mera omfattande bestämmelse än den nuvarande med de krav som ska ställas på ett transportmedels lämplighet om det ska användas för transport av farliga ämnen. Denna bestämmelse ska gälla de transportmedel som används inom alla transportformer. Det krav i paragrafen som ställs på fordon som ska användas för vägtransporter motsvarar det krav som finns i 7 a § 1 mom. i den gällande TFÄ-lagen.

Det föreslagna *1 mom.* innehåller en allmän bestämmelse om att transportmedel och deras lastutrymmen ska överensstämma med de allmänna bestämmelserna om dem och vara lämpliga för transport av farliga ämnen. Närmare bestämmelser om särskilt godkännande av fordon för transport av farliga ämnen på väg finns i 17 och 18 §.

Avsikten är inte att det i lagen ska tas in några bestämmelser om särskilt godkännande eller intyg om överensstämmelse med kraven för fartyg, luftfartyg eller materielenheter inom järnvägstrafiken, eftersom det finns bestämmelser om dem i annan lagstiftning och i de internationella överenskommelserna för olika transportformer.

Ett fartyg som transporterar farliga ämnen ska ha ett intyg om överensstämmelse med kraven som ger rätt att transportera farliga ämnen när ett sådant krävs enligt lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) eller med stöd av den lagen, eller när det krävs enligt kapitel II-2 regel 19 i bilagan till SOLAS-konventionen. Sådana här intyg som gäller transport av farliga ämnen är sådana intyg om överensstämmelse för fartyg som transporterar IMDG- eller INF-laster som nämns i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om besiktning av fartyg.

I förordning (EU) nr 748/2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer och i de godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC, *Acceptable Means of Compliance*) som publicerats av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, EASA, beskrivs luftfartygens fraktutrymmen och klassificeringen av dem. De brandsläckningssystem och rök- och brandvarnare som luftvärdigheten förutsätter utgör grunden för hur fraktutrymmena klassificeras. På så sätt kan i princip vilket luftfartyg som

helst användas för lufttransport av farliga ämnen, men i praktiken kan ändå luftfartygets fraktutrymme, dess konstruktion och utrustning på samma sätt som i fråga om fartygstransporter begränsa vilka ämnen det är tillåtet att transportera.

Materielenheter inom järnvägstrafiken, såsom vagnar, ska ha ett sådant typgodkännande eller tillstånd för utsläppande på marknaden som krävs enligt de allmänna kraven för spårtrafik, men användningen av dem för transport av farliga ämnen förutsätter inte något särskilt godkännandeförfarande, utan sökanden ger vid ansökan om godkännande och tillstånd en försäkran om överensstämmelse, där det fastställs att vagnen och dess tankar uppfyller kraven för transport av farliga ämnen.

Paragrafens *2 mom.* innehåller ett krav på att farliga ämnen ska transporteras i det utrymme i transportmedlet som är lämpligt för det ämne som ska transporteras när det transporteras med det aktuella transportsättet: till exempel när det transporteras förpackat i säckar eller lådor, i bulk, eller i övrigt oförpackat. Användningen av lastutrymmet och ämnesmängden kan begränsas om transporten är förenad med en fara som inte kan avvärjas med sedvanliga åtgärder. Med stöd av ett bemyndigande i paragrafen får det meddelas närmare föreskrifter om bland annat hurdant fraktutrymme som ska användas vid lufttransport (t.ex. om det i praktiken går att utföra transporten med ett passagerarluftfartyg eller om man bör använda ett fraktluftfartyg), hurdana fordon, vagnar eller containrar som ska användas (t.ex. tillslutna eller försedda med en presenning) och hurdant utrymme som ska användas för lasttransportenheterna vid fartygstransport (stuvning under eller på däcket). Transportmängden måste begränsas i fråga om vissa ämnen på grund av ämnenas farlighet, behovet av särskilda åtgärder eller transportmedlets egenskaper. Enligt exempelvis ADR-överenskommelsen måste mängden explosiva ämnen och organiska peroxider, självreaktiva ämnen och polymeriserande ämnen begränsas per transportenhet vid vägtransport. Begränsningarna kan också vara beroende av vilka egenskaper transportenhetens lastutrymmen har. Exempelvis får farliga ämnen enbart i begränsad mängd transporteras i ett luftfartygs cockpit eller passagerarutrymme tillsammans med passagerare, och transport i ett fraktutrymme som ligger i samma plan som ett passagerarluftfartygs passagerarutrymme är förbjuden om inte fraktutrymmet i fråga överensstämmer med typgodkännandekraven för klass B eller C enligt den klassificering av fraktutrymmena som används inom luftfarten. Med stöd av bemyndigandet i paragrafen får det meddelas närmare föreskrifter om detta.

I *3 mom.* finns det ett bemyndigande med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket i överensstämmelse med de internationella överenskommelserna om transport av farliga ämnen samt EU-regelverket får meddela föreskrifter om tekniska krav på ett transportmedels och lastutrymmes konstruktion. Följaktligen får det i föreskrifterna meddelas tekniska krav vad gäller exempelvis ett fordons elanordningar och bromsar, hur man förebygger brandfara, kopplingsanordningarna för släpvagnar och karosseriets byggnadsmaterial. Likaså får det meddelas föreskrifter om begränsningar av användningen av ett transportmedel, dess fraktutrymme eller något annat utrymme för transport av farliga ämnen samt om begränsningar av de mängder av ett ämne som får transporteras beroende av transportsättet, det transportmedel som används och dess konstruktion eller frakt- eller lastutrymmet.

17 §. *Godkännande och besiktning av fordon för transport av farliga ämnen.* Ett fordon som används för transport av farliga ämnen måste till konstruktionen, de tekniska egenskaperna och utrustningen vara lämpligt särskilt för transport av farliga ämnen. Bestämmelsen om godkännande och besiktning av fordon för vägtransport av farliga ämnen motsvarar kravet i den gällande TFÄ-lagen. TFÄ-godkännande och TFÄ-besiktning ändras till begreppen TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning, så att godkännandet och besiktningen av inrikestransporterna av farliga ämnen (TFÄ) och de internationella transporterna av farliga ämnen (ADR) separeras. ADR syftar i detta begrepp på den internationella ADR-överenskommelsen.

Det föreslagna *1 mom.* innehåller inte längre en sådan bestämmelse om typgodkännande av fordon som finns i den gällande TFÄ-lagen, eftersom det finns bestämmelser om typgodkännande av fordon och enskilt godkännande av fordon för transport av farliga ämnen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (nedan ramförordningen om bilar och släpfordon till dem). Dessutom finns det bestämmelser om saken i fordonslagen (82/2021) och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013). Enligt ADR-överenskommelsen ska godkännanden och besiktningar som ger rätt att transportera farliga ämnen genomföras i fordonets registreringsstat som har anslutit sig till ADR-överenskommelsen.

Enligt momentet ska tankfordon, fordon som transporterar tankar och fordon som transporterar explosiva varor och som används för vägtransport av farliga ämnen, för att säkerställa deras skick och konstruktionsmässiga överensstämmelse med kraven, godkännas för transport av farliga ämnen och besiktas periodiskt, om de används till att transportera sådana mängder farliga ämnen som är större än ringa.

Ett sådant fordon som transporterar tankar som avses i paragrafen är ett fordon som transporterar avmonterbara tankar, tankcontainrar och UN-tankar. Med tankfordon avses i paragrafen ett fordon som har en fast tank (tankfordon eller batterifordon). Exempel på fordon som används för tanktransporter och som kräver godkännande är bland annat sådana fordon som är avsedda för transport av brandfarliga vätskor, brandfarliga gaser och vissa väteperoxider. Med fordon som transporterar explosiva ämnen avses fordon som transporterar sådana explosiva ämnen som klassificeras till klass 1 enligt 8 §. Föreskrifter om sådana fordon och typer av tankar som kräver godkännande får med stöd av bemyndiganden i lagen meddelas av Transport- och kommunikationsverket.

Förutom att genomgå sådan periodisk besiktning som det föreskrivs om i fordonslagen ska ett fordon alltså enligt 1 mom. också vara godkänt för transport av farliga ämnen. Fordonet ska besiktas periodiskt för att säkerställa att de fordonskrav som gäller transport av farliga ämnen uppfylls. Det kommer även i fortsättningen att vara möjligt att utföra periodisk besiktning av ett fordon och sådan besiktning av ett fordon som ansluter sig till transport av farliga ämnen separat eller samtidigt, men en TFÄ-ADR-besiktning ersätter inte den periodiska besiktningen. I samband med en TFÄ-ADR-besiktning bedöms det också om ett fordons allmänna skick uppfyller trafiksäkerhetskraven, såsom att bromsarna och styrinrättningen fungerar som de ska.

I *2 mom.* föreskrivs det om sådana krav vad gäller intyg om godkännande och besiktning som meddelats med stöd av den gällande TFÄ-lagen och i *3 mom.* om befrielse från den första besiktningen. TFÄ-ADR-godkännanden ska beviljas och TFÄ-ADR-besiktningar ska utföras av en sådan innehavare av besiktningskoncession och beviljare av enskilt godkännande av fordon som har bemyndigats av Transport- och kommunikationsverket och som det föreskrivs om i 96 §. Enligt ADR-överenskommelsen ska ett intyg om ADR-godkännande som en behörig myndighet i en stat som har anslutit sig till ADR-överenskommelsen har beviljat för ett fordon som är registrerat i samma land, medan intyget är i kraft, godkännas även i andra länder som har anslutit sig till överenskommelsen. Bestämmelser om erkännande av intyg om ADR-godkännande som beviljats utomlands får med stöd av ett bemyndigande i 129 § utfärdas genom förordning.

I *3 mom.* föreskrivs det om befrielse från den första besiktningen och om årlig besiktning. Transport- och kommunikationsverket kan i enlighet med ADR-överenskommelsen och TFÄ-direktivet befria en typgodkänd dragbil för påhängsvagnar från den första TFÄ-ADR-besiktningen, om tillverkaren eller en behörigt auktoriserad företrädare för tillverkaren, en inrättning som godtagits av Transport- och kommunikationsverket eller en inrättning som godtagits av en behörig myndighet i någon annan EU/EES-stat som har anslutit sig till ADR-överenskommelsen har gett en försäkran om att dragbilen överensstämmer med de föreskrifter som gäller fordonets konstruktion. Med stöd av ett bemyndigande i paragrafen kan det senare övervägas om det ska bestämmas att samma förfarande även ska gälla för andra typer av färdiga fordon som efter godkännandet för trafik och före de används för TFÄ-ADR-transport inte behöver kompletteras på något sätt, såsom enkla släpvagnar eller dollyer, om detta är tillåtet enligt EU-regelverket och de överenskommelser om saken som är bindande för Finland. Ett intyg om godkännande av fordonet som beviljats av en behörig myndighet i fordonets registreringsland som tillämpar ADR-överenskommelsen ska medföras under transporten i överensstämmelse med bestämmelserna i ADR-överenskommelsen.

Med typgodkänt fordon avses ett fordon som har typgodkänts i enlighet med de allmänna bestämmelserna och föreskrifterna om fordons överensstämmelse med kraven, och i detta sammanhang har konstaterats uppfylla de krav som ställs i fråga om transport av farliga ämnen, såsom E-reglemente nr 105 (Enhetliga bestämmelser för godkännande av fordon avsedda för transport av farligt gods med avseende på deras särskilda konstruktionsegenskaper). E-reglementena är reglementen som hör samman med överenskommelsen om förenhetligande av villkoren för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt om ömsesidigt erkännande av sådant godkännande (FördrS 70/1976). I enlighet med ADR-överenskommelsen godkänns ett typgodkännande som beviljats av en stat som har anslutit sig till ADR-överenskommelsen som garanti för att ett fordon överensstämmer med kraven vid en besiktning som utförs i syfte att godkänna att fordonet används för transport av farliga ämnen.

Paragrafens *4 mom.* innehåller bestämmelser om hur man ska gå till väga om det upptäcks att ett fordon har tekniska brister eller andra brister som gäller fordonets skick. Ett fordon som har brister ska underkännas i samband med TFÄ-ADR-besiktningen. Godkännandet och besiktningen av ett sådant fordon för transport av farliga ämnen får fortsätta i en efterkontroll som utförs efter en månad. Efterkontrollen, som kan avbrytas av de skäl som anges i 156 § i fordonslagen, ska utföras på samma verksamhetsställe. Detta motsvarar den bestämmelse som finns i fordonslagen om att efterkontroller som utförs efter en registrerings-, ändrings- eller kopplingsbesiktning ska utföras på det besiktningsställe där fordonet har underkänts vid besiktningen. Sådana skäl för att avbryta en besiktning som anges i 156 § i fordonslagen är exempelvis att fordonet inte kan identifieras på ett tillförlitligt sätt, att fordonets tekniska uppgifter är felaktiga, att förbindelsen till registret inte är tillgänglig eller att besiktningen inte kan slutföras av orsaker som är oberoende av den som för fordonet till besiktning. Om ett fordon styrs till efterkontroll förlängs emellertid inte giltighetstiden för ett intyg om TFÄ-ADR-godkännande, om giltighetstiden löper ut före efterkontrollen. Endast ett fordon som har ett giltigt intyg om TFÄ-ADR-godkännande får användas för transport av farliga ämnen, om transporten i fråga kräver ett intyg.

Paragrafens *5 mom.* innehåller ett bemyndigande med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om tekniska krav i samband med TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar samt om fastställandet av den årliga TFÄ-ADR-besiktningstiden. Föreskrifterna får i överensstämmelse med nuläget innehålla särskilda krav i anknytning till transport av farliga ämnen vad gäller bland annat elektriska anordningar, förebyggandet av brandfara och förebyggandet av andra risker som är förenade med bränsle. Dess-

utom får det i överensstämmelse med bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och EU-regelverket föreskrivas om intygets form och giltighetstid samt om de fordon som får befrias från besiktning. Förutom de krav som grundar sig på bestämmelserna i ADR-överenskommelsen får det i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter meddelas närmare bestämmelser om de tekniska krav för en TFÄ-ADR-besiktning som fordonets allmänna trafiksäkerhet förutsätter och som följaktligen ska vara kriterier för en godkänd TFÄ-ADR-besiktning.

18 §. *Anmälan och registrering av uppgifter om TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning.* Paragrafen innehåller bestämmelser om anmälan och registrering av uppgifter i trafik- och transportregistret i samband med TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning. Enligt 221 § 2 mom. i lagen om transportservice får Transport- och kommunikationsverket dessutom meddela närmare föreskrifter om tekniska uppgifter som ska föras in trafik- och transportregistret i fråga om trafikmedel.

19 §. *Påvisande av överensstämmelse med kraven vid TFÄ-ADR-godkännande.* Paragrafen innehåller bestämmelser om påvisande av överensstämmelse med kraven vid TFÄ-ADR-godkännande.

I *1 mom.* finns det en uttömmande uppräkning av de sätt på vilka ett TFÄ-ADR-godkännande kan visas. Ett sätt är att visa ett intyg om EU- eller EG-typgodkännande av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland eller någon motsvarande godkännandemärkning. Överensstämmelse kan också visas genom ett intyg om E-typgodkännande eller någon motsvarande godkännandemärkning. Ännu en möjlighet är att visa överensstämmelse genom tillverkarens utredningar eller tillverkarens mätningar, kalkyler eller provningar, om dessa är allmänt godkända i EES-stater som sätt att visa överensstämmelse med kraven. Det ska också vara möjligt att visa att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen uppfyller kraven på överensstämmelse utifrån den dokumentation som tillverkaren lämnat in. EU-typgodkännande och EG-typgodkännande definieras i 2 § i fordonslagen.

I *2 mom.* finns det ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. I föreskrifterna kan det anges sätt på vilka överensstämmelse kan visas, exempelvis genom behövliga mätningar, kalkyler, provningar och dokument som visar överensstämmelse.

20 §. *Förhandsgodkännande, tillstånd och förhandsanmälan.* I *1 mom.* föreskrivs det om sådant förhandsgodkännande och tillstånd som krävs för transport av farliga ämnen. I de internationella överenskommelserna för olika transportformer krävs det i vissa fall att det ansöks om godkännande eller tillstånd för en transport. I de flesta fall och för sedvanliga transporter krävs det inte något sådant. Avsändaren, eller när det gäller fartygstransporter avlastaren eller avsändaren, ska innan ett ämne överlåts säkerställa att det för transporten finns ett sådant godkännande eller tillstånd som behövs. Det kan bli aktuellt med ett godkännande eller tillstånd om det ämne som ska transporteras, förpackningen eller tanken, eller själva transporten, inte uppfyller alla relevanta krav, eller om det inte har fastställts några transportkrav för det aktuella fallet. Den behöriga myndigheten har då möjlighet att ge sitt godkännande eller tillstånd om specialvillkoren uppfylls. Särskilt enligt de internationella lufttransportbestämmelserna kan den behöriga myndigheten bevilja undantag från transportvillkoren för ämnen som det skulle vara förbjudet att transportera utan godkännande (approval) eller tillstånd (exemption), vanligen explosiva ämnen. Genom tillståndsförfaranden säkerställs även transportsäkerheten för sådana här ämnen som medför allvarlig fara. Ett godkännande eller tillstånd kan vid behov gälla även flera transporthändelser. Nuvarande praxis förändras inte eftersom bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i den gällande lagen. Bestämmelser om de behöriga myndigheterna och deras befogenheter

finns i 19 kap. Bestämmelser om återkallande av förhandsgodkännanden och tillstånd finns i 138 §.

De fall som kräver godkännande eller tillstånd är sådana fall som avviker från de normala transporthändelserna i det stora transportflödet, men i de internationella bestämmelserna har sådana här fall som kräver godkännande och tillstånd beskrivits noggrant. Alltså är det när det gäller sådana här godkännanden och tillstånd inte fråga om sådan dispens som det föreskrivs om i 136 §. Dessa fall kan också vara sådana som det senare utvecklas heltäckande transportbestämmelser för, och då behövs inte längre något godkännande eller tillstånd. Så har det gått i fråga om exempelvis vissa litiumbatteritransporter, när ny teknik har skapat transportbehov, men det har behövs tid för att utveckla transportbestämmelserna. I de internationella transportbestämmelserna ville man, för att transportsäkerheten skulle säkerställas, kräva transportvillkor som är fastställda av en myndighet innan de nödvändiga transportkraven kunde tas med bland bestämmelserna. Avsikten är att Transport- och kommunikationsverket med stöd av ett bemyndigande i paragrafen ska meddela närmare föreskrifter om de ämnen och transportsituationer som kräver sådant här godkännande och tillstånd.

Paragrafens *2 mom.* innehåller bestämmelser om sådant godkännande och sådan anmälan som krävs vid transport av radioaktiva ämnen. Momentets *1 punkt* om godkännande är en precisering till bestämmelsen om godkännande i 1 mom., på motsvarande sätt som det har specificerats i de internationella bestämmelserna om transport av radioaktiva ämnen. Med godkännande för transport avses godkännande för transport med en viss typ av förpackning, för transport på särskilda villkor eller för transport med ett fartyg som används för särskilda ändamål. Förpackningar som kräver godkännande är exempelvis kollin av typ B(M) som används för transport av radioaktiva ämnen och i fråga om vilka det är tillåtet att tidvis släppa ut övertryck eller där aktiviteten hos det radioaktiva ämne som de innehåller överstiger de fastställda aktivitetsgränserna på ett sådant sätt att det kan anses vara fråga om stor aktivitet, samt kollin som innehåller fissila ämnen och som överstiger det sedvanliga kalkylmässiga kriticitetssäkerhetsindex som används vid transport av radioaktiva ämnen. Avsikten är att det med stöd av ett bemyndigande ska meddelas närmare föreskrifter som innehåller detaljerade tekniska beskrivningar av de förpackningar och specialarrangemang som kräver godkännande samt andra fall där det krävs godkännande. I praktiken kan Strålsäkerhetscentralen som behörig myndighet godkänna en transport även utan separat intyg över godkännande av transporten i samband med godkännandet av konstruktionstypen för en transportfärdig förpackning eller ett ämnes form.

I momentets *2 punkt* föreskrivs det om förhandsanmälan om transport av ett radioaktivt ämne. Förhandsanmälan ska gälla radioaktiva ämnen som transporteras i vissa typer av förpackningar samt transporter som utförs med särskilda arrangemang. Sådana förpackningar är bl.a. kollin av typ C och B(U), där aktiviteten hos de radioaktiva ämnen som de innehåller överstiger de fastställda aktivitetsgränserna, samt alla kollin av typ C, som är en förpackningstyp som vanligen används vid lufttransporter.

I *3 och 4 mom.* föreskrivs det om de uppgifter som ska lämnas för ett godkännande eller anges i en anmälan.

I *5 mom.* finns det ett bemyndigande med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket i överensstämmelse med de internationella överenskommelserna om transport av farliga ämnen och EU-regelverket får meddela föreskrifter om ämnesspecifika och tekniska krav vad gäller förhandsgodkännande, tillstånd och förhandsanmälan. Enligt de föreskrifter som ska meddelas ska exempelvis skadade litiumbatterier transporteras i enlighet med fastställda transportvillkor, men vid fartygs-, väg- och järnvägstransporter ska en myndighet emellertid också kunna besluta om det förpackningssätt som är godtagbart för transporten och om transportvillkor när det gäller

batterier som är förenade med allvarlig fara, såsom skadade batterier som i farlig mängd alstrar värme eller giftiga gaser. Sådana här föreskrifter gäller också specifika transportformer och enligt exempelvis de lufttransportföreskrifter som ska meddelas kommer lufttransport av sådana skadade litiumbatterier som nämnts att vara förbjuden eftersom den är för farlig.

21 §. *Tillstånd för lufttransport av farliga ämnen.* Paragrafen gäller tillstånd för lufttransport av farliga ämnen. När det gäller andra transportformer krävs det inte att den som utför transporten har något särskilt tillstånd för transport av farliga ämnen som ska sökas hos en myndighet.

Paragrafens *1 mom.* innehåller ett krav på tillstånd som motsvarar 9 § i den gällande TFÄ-lagen och som beror på EU-regelverket. EASA-förordningen ger sådant nationellt spelrum som medlemsstaterna självständigt kan besluta om inom ramen för sin nationella lagstiftning. I bilaga I till EASA-förordningen listas sådana luftfartyg som avses i artikel 2.3 d i förordningen och som inte omfattas av förordningen. Nationella bestämmelser om dessa luftfartyg finns främst i luftfartslagen och i de föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket som meddelats med stöd av den lagen. Bestämmelser om tillstånd för lufttransport av farliga ämnen finns emellertid i den gällande TFÄ-lagen. Detta krav på tillstånd bibehålls.

Paragrafens *2 mom.* innehåller en bestämmelse om när ett tillstånd för lufttransport av farliga ämnen inte krävs. Förteckningen grundar sig på ICAO-TI:s bestämmelser om vilka ämnen som inte ska omfattas av tillämpningsområdet för de bestämmelser som gäller lufttransport av farliga ämnen.

Paragrafens *3 mom.* innehåller en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket är den myndighet som har behörighet att bevilja tillstånd. Verket beviljar tillstånd för finländska transportörer, och om en utländsk transportör inte har ett tillstånd av en behörig myndighet i hemstaten, kan verket bevilja tillstånd även för sådana transportörer. Eftersom det i Finland krävs tillstånd för lufttransport av farliga ämnen av alla transportörer, säkerställs det på detta sätt att även sådana transportörer som den europeiska hemstaten i enlighet med artikel 2.3 d i EASA-förordningen har beslutat att befria från kravet på tillstånd har tillstånd när de är verksamma i Finland. Tillståndet beviljas för samma tid som drifttillståndet, som också söks hos Transport- och kommunikationsverket. Tillstånd kan också beviljas dem som inte förutsätts ha drifttillstånd, vid behov för viss tid, som ett engångstillstånd eller så att det endast gäller vissa transportbehov. Bestämmelser om återkallande av tillstånd finns i 138 §.

Det föreslagna *4 mom.* innehåller ett bemyndigande med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter på ett sätt som överensstämmer med bestämmelserna om transport av farliga ämnen i de internationella överenskommelserna och EU-regelverket.

22 §. *Förutsättningar för beviljande av tillstånd för lufttransport av farliga ämnen.* Paragrafens *1 mom.* innehåller en bestämmelse om förutsättningarna för beviljande av tillstånd för lufttransport av farliga ämnen. Bestämmelsen motsvarar 9 § i den gällande TFÄ-lagen. I praktiken ska sökanden ta med en beskrivning av verksamheten med lufttransport av farliga ämnen i det säkerhetsledningssystem och den riskbedömning som förutsätts enligt EU-regelverket om luftfart. Bestämmelser om återkallande av tillstånd finns i 138 §.

Paragrafens *2 mom.* innehåller ett bemyndigande med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om de tekniska detaljerna för ansökan om och beviljande av tillstånd. I praktiken finns det för närvarande inget behov av närmare bestämmelser om detta i anknytning till tillstånd för transport av farliga ämnen. Förfarandena för ansökan och beviljande motsvarar de allmänna förfarandena inom luftfarten. Med stöd av bemyndigandet får det

meddelas föreskrifter, om det uppstår ett behov av det på grund av bestämmelserna om lufttransport av farliga ämnen i de internationella överenskommelserna och Europeiska unionens regelverk.

5 kap.

Säkerhetskrav på förpackningar, tankar och containrar

Syftet med bestämmelserna i 5 kap. är att det ska föreskrivas om sådana säkerhetskrav för förpackningar, tankar och containrar som motsvarar den bestämmelse som finns i 13 a § i den gällande TFÄ-lagen och som gäller säker tillverkning, besiktning, märkning och användning av förpackningar, tankar och containrar.

23 §. *Säkra förpackningar, tankar och containrar.* Syftet med paragrafen är att den ska innehålla bestämmelser om allmänna säkerhetskrav för förpackningar, tankar och containrar. Begreppen förpackning, tank och container används här i en allmän betydelse. I praktiken är de förpackningar och tankar som används för transport av olika typer, såsom tunnor, lådor, tryckbehållare och fasta eller avmonterbara tankar. Med container avses sådana containrar som avses i containerlagen, men även sådana containrar som inte omfattas av containerlagen. Även containrarna är av olika typer, såsom containrar som används för transport av bulkgods, dvs. bulkcontainrar, där det fasta ämne som transporteras är i direktkontakt med innerväggarna.

Enligt de föreslagna *1 och 2 mom.* ska förpackningar, tankar och containrar i princip vara säkra att använda för transport av farliga ämnen, och de ska också användas på ett korrekt och säkert sätt. Förpackningar, tankar och containrar samt tillbehör som är fästa på eller installerade i dem ska vara tillverkade av material som lämpar sig för användningsförhållandena i fråga. Den tilltänkta användningen och exempelvis typen av tank avgör vilka tekniska egenskaper som krävs. Avsikten är att det ska meddelas närmare föreskrifter om detta med stöd av det bemyndigande som finns i paragrafen.

Paragrafens *3 mom.* innehåller bemyndiganden att utfärda förordning och meddela föreskrifter. Avsikten är att det genom förordning av statsrådet ska utfärdas bestämmelser om den allmänna drifttemperaturen för material och hur den ska anges på de material som är avsedda att användas till sådana plastförpackningar, tryckbehållare, tankar och utrustning till dem som ska användas vid inrikes väg- och järnvägstransporter, till dess att bestämmelser om de referenstemperaturer som är tillämpliga i olika klimatzoner fogas till bilagorna till TFÄ-direktivet (2008/68/EG). Denna bestämmelse motsvarar de bestämmelser i TFÄ-direktivet och direktivet om transportabla tryckbärande anordningar som tillåter att kalla förhållanden beaktas i medlemsstaterna vid inrikes transporter. På grund av de kalla förhållandena har det i Finland fastställts strängare krav på materialhållbarhet. Vid materialvalet ska det i tillräcklig utsträckning tas hänsyn till sådana sprödbrott som eventuellt kan förekomma i beräkningstemperaturområdet, spänningskorrosion, slaghållfasthet och andra egenskaper som påverkar ett materials säkerhet. Avsikten är att det genom förordning av statsrådet, inom de gränser som EU-regelverket tillåter, ska föreskrivas att -40 °C är den lägsta omgivande temperaturen som påverkar materialvalet. Senare kan det utifrån utredningar och utvecklingen av de material som används eller annan utveckling bestämmas att de referenstemperaturer som fastställts i de internationella förpliktelserna också kan användas i Finland. I överensstämmelse med förpliktelserna i de internationella överenskommelserna meddelas det med stöd av bemyndigandet närmare tekniska föreskrifter om drifttemperaturerna.

De internationella bestämmelser om transport av farliga ämnen som gäller för olika transportformer samt EU-regelverket innehåller krav som gäller planering, tillverkning, utrustning, konstruktion, besiktning, märkning, användning, underhåll och rekonditionering samt relaterade tekniska förfaranden. Avsikten är att Transport- och kommunikationsverket ska meddela föreskrifter i överensstämmelse med dessa krav. Föreskrifterna ska innehålla både allmänna och mera detaljerade tekniska krav på förpackningar samt krav på förpackningssättet och tankar. Avsikten är att transportsäkerheten när det gäller farliga ämnen ska säkerställas i samband olika transportformer genom detaljerat beskrivna förpackningar eller tankar som överensstämmer med kraven som väljs ut för ändamålet, och genom att ämnena är säkert förpackade eller fyllda i en tank. Urvalet av förpackningar att välja mellan är i allmänhet stort, men i vissa fall, beroende av det ämne som ska transporteras, är det tillåtet med endast mycket begränsade förpackningssätt eller bara en viss typ av förpackning. Dessutom ska det föreskrivas om den största tillåtna mängden ämne och fyllnadsgraden i en förpackning eller tank. Beroende på förpackningen kan även den tid som en förpackning får användas till att transportera farliga ämnen begränsas. Syftet med föreskrifterna är att minska den risk som är naturligt förenad med farliga ämnen, så att ett tillbud inte leder till obefogad fara eller till en olycka, kroppsskador eller betydande egendomsskador.

24 §. *Överensstämmelse med kraven för förpackningar, tankar och bulkcontainrar.* Bestämmelserna i paragrafen kompletterar de allmänna säkerhetskrav som finns i 23 § och som gäller besiktning och märkning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar. För att kunna säkerställa att en för ändamålet lämplig förpackning, tank eller bulkcontainer används för transporten ska dess överensstämmelse med kraven visas innan den tas i bruk och även med jämna mellanrum efter att den har tagits i bruk. Uppgifterna i anslutning till att säkerställa att förpackningar, tankar och bulkcontainrar överensstämmer med kraven sköts av besiktningsorgan och Strålsäkerhetscentralen. Bestämmelser om besiktningsorganens uppgifter, godkännande av besiktningsorgan och förpliktelserna i fråga om dessa organs verksamhet samt om uppgifter i anknytning till Strålsäkerhetscentralens godkännande av förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen finns i 17 kap.

I det föreslagna *1 mom.* föreskrivs det om förpackningars, tankars och bulkcontainrars överensstämmelse med kraven. Enligt de internationella bestämmelser om transport av farliga ämnen som gäller för olika transportformer samt EU-regelverket inbegriper bedömningen av överensstämmelse med kraven sådana besiktningar och provningar som behövs för olika typer av förpackningar, tankar och bulkcontainrar, godkännande av konstruktionstyp, typgodkännande och övervakning av tillverkningen. Vid övervakningen av tillverkningen kan besiktningsorganet som ett led i godkännandet av produkten kräva kvalitetssäkring vid tillverkningen av produkten. När det gäller exempelvis andra bulkcontainrar än sådana som avses i den internationella konventionen om säkra containrar visas överensstämmelsen med kraven genom godkännande av konstruktionstypen, och bedömningen av deras överensstämmelse inbegriper provningar och godkännanden. Närmare föreskrifter om bedömning, godkännande och besiktning får meddelas med stöd av ett bemyndigande i paragrafen.

Bestämmelserna i momenten gäller förpackningar, tankar och bulkcontainrar när de är färdiga för användning, dvs. med sådana ventiler och driftsanordningar som är nödvändiga för säkerheten. I fråga om sådana här ventiler och andra tillbehör bedöms överensstämmelsen med kraven genom ett förfarande som vad gäller nivån på säkerhetskraven motsvarar bedömningen av förpackningar och tankar på vilka det har installerats eller ska installeras en ventil eller annat tillbehör. Ett separat förfarande kan tillämpas i fråga om ventiler och tillbehör, men efter att de har installerats ska förpackningens eller tankens överensstämmelse med kraven ännu granskas som helhet. Det godkännande som beviljas på basis av bedömningen av överensstämmelse får

vara tidsbundet. Detta gäller för exempelvis tryckbehållare och majoriteten av de tankar som beviljas typgodkännande.

Enligt det föreslagna *2 mom.* ska, beroende på typen av förpackning, tank eller bulkcontainer, den fortlöpande överensstämmelsen med kraven för förpackningar, tankar och bulkcontainrar som tagits i bruk vid behov visas genom periodiska besiktningar. När det gäller små förpackningar, såsom lådor och kanistrar, krävs det vanligen inga periodiska besiktningar. När det gäller större enheter, såsom IBC-förpackningar (intermediate bulk container), krävs det, beroende på tillverkningsmaterialet, periodiska besiktningar där förpackningens skick och driftsanordningarnas funktion granskas. Olika typer av tankar besiktas periodiskt på olika sätt, bland annat genom besiktningar av insidan och utsidan, täthets- och vattentrycksprov samt besiktningar av tillbehörens funktion. Bestämmelser om uppgifterna för de besiktningsorgan som utför besiktningar finns i 18 kap. Närmare föreskrifter om de besiktningar som ska utföras får meddelas med stöd av ett bemyndigande i paragrafen.

I *3 mom.* föreskrivs det om intyg som utfärdas för påvisad överensstämmelse med kraven samt märkningar som påvisar överensstämmelse. De dokument som avses i momentet är typgodkännanden och andra godkännanden samt dokument som beviljats om periodiska besiktningar och andra besiktningar. I praktiken får en förpackning, tank eller bulkcontainer i samband med ett godkännande ett intyg om godkännande eller något annat motsvarande dokument som påvisar godkännande och, senare när den är i användning, ett intyg om periodiska besiktningar och provningar, om det krävs periodiska besiktningar. För att en förpackning, tank eller bulkcontainer som överensstämmer med kraven ska kunna identifieras måste den förses med en märkning som anger godkännande, periodiska besiktningar och andra besiktningar. Närmare tekniska föreskrifter om märkningarna får meddelas med stöd av paragrafen. Genom en märkning på förpackningen, tanken eller bulkcontainern intygas det att den motsvarar godkännandet och att de krav som ställs för ett godkännande har uppfyllts. Avsikten är att märkningen ska vara till hjälp för tillverkare, rekonditionerare, användare, transportörer och myndigheter. Den ursprungliga märkningen i anslutning till användningen av en ny förpackning, tank eller bulkcontainer är ett sätt att ange dess typ och att visa vilka föreskrifter om provningar och konstruktion som uppfyllts. En märkning ska också göras om periodiska besiktningar och andra besiktningar av en förpackning, tank eller bulkcontainer som tagits i bruk, om sådana besiktningar krävs. När det gäller mindre förpackningar, såsom lådor och kanistrar, krävs det inga periodiska besiktningar. En sådan här märkning visar att de periodiska besiktningar och provningar som krävs har utförts och att man följaktligen kan fortsätta att använda förpackningen eller tanken.

Liksom för andra förpackningar och tankar ska överensstämmelse med kraven påvisas även för transportabla tryckbärande anordningar, men de ska dessutom förses med ett särskilt pi-märke som visar att det är fråga om en tryckbärande anordning som uppfyller bedömningskraven för överensstämmelse. Sådana här anordningar har som produkt fri rörlighet inom Europeiska unionens område. Närmare bestämmelser om sådant påvisande av överensstämmelse som är förutsättningen för ett pi-märke utfärdas med stöd av ett bemyndigande i paragrafen genom förordning.

Paragrafens *4 mom.* innehåller bemyndiganden att utfärda förordningar och meddela föreskrifter. Avsikten är att det genom förordning ska utfärdas sådana krav vad gäller påvisande av överensstämmelse som direktivet om transportabla tryckbärande anordningar förutsätter att det utfärdas på det sätt som avses i direktivet. I övrigt får Transport- och kommunikationsverket med stöd av bemyndigandet meddela närmare tekniska och detaljerade föreskrifter på ett sätt som överensstämmer med de bestämmelser om transport av farliga ämnen som finns i de internationella överenskommelserna och EU-regelverket. Det finns inget behov av att i momentet ta

med ett bemyndigande om att det får utfärdas bestämmelser om hur ett bevis på överensstämmelse som utfärdats utomlands kan godtas i Finland. Bestämmelser om sådant erkännande av en utländsk myndighets åtgärder kan utfärdas med stöd av det bemyndigande som finns i 129 §.

25 §. *Förpackningars, tankars och bulkcontainrars konstruktion.* Bestämmelserna i paragrafen kompletterar de allmänna säkerhetskrav som finns i 23 § och som gäller förpackningars, tankars och bulkcontainrars konstruktion och tillverkning.

Enligt *1 mom.* krävs det att godkännandet av en förpackning, tank eller bulkcontainer ska vara i kraft under hela den tid den tillverkas. Med godkännande avses ett sådant godkännande enligt 24 § som beviljats på basis av en bedömning av överensstämmelse som gjorts av ett besiktningsorgan.

Enligt det föreslagna *2 mom.* ska kvaliteten på tillverkningen, rekonditioneringen och provningen säkerställas. I praktiken kan detta göras genom ett kvalitetssäkringsprogram, vilket det kan meddelas närmare föreskrifter om med stöd av ett bemyndigande i paragrafen. Med kvalitetssäkring avses ett systematiskt övervaknings- och besiktningsprogram som tillämpas i syfte att visa att bestämmelser och föreskrifter om säkerhetskrav iakttas i praktiken. Som godtagbara förfaringssätt inom kvalitetssäkring kan man till exempel betrakta de sätt som det ges anvisningar om genom standarden ISO 16106:2006 (Förpackningar – Förpackningar för farligt gods, bulkbehållare och stora förpackningar – Riktlinjer för tillämpning av ISO 9001). Övervakning av tillverkningen av tryckbehållare och tankar anses höra till bedömningen av överensstämmelse, så att det kan säkerställas att det för transport av farliga ämnen tillverkas enbart produkter av hög kvalitet som överensstämmer med kraven.

Det föreslagna *3 mom.* innehåller bestämmelser om registrering av tekniska uppgifter och förvarande av dokument. Det ska på så sätt vara möjligt att i dokumenten kontrollera de bedömningar och provningar som gjorts, och informationen ska vara tillgänglig hela den tid som förpackningen eller tanken tillverkas och en tillräckligt lång tid efteråt. I de internationella överenskommelserna finns det en mängd förvaringstider för typgodkännanden, besiktningsbevis och andra dokument som gäller olika typer av förpackningar och tankar, vilka det på grund av att kraven är så tekniska inte är ändamålsenligt att föreskriva om i lagen. Avsikten är i stället att det med stöd av ett bemyndigande i paragrafen ska meddelas närmare föreskrifter om de förvaringstider som innehavaren av ett godkännande ska iaktta.

Enligt *4 mom.* ska behövliga uppgifter också vara tillgängliga för dem som använder en produkt, så att de kan göra rätt val exempelvis i fråga om vilken förpackning som ska användas för det aktuella transportbehovet. Med operatör avses här den som börjar använda en förpackning, tank eller container för transport av farliga ämnen. Avsikten är att det med stöd av bemyndigandet i paragrafen ska meddelas närmare föreskrifter om uppgifterna. De internationella överenskommelserna om transport av farliga ämnen innehåller krav som gäller bland annat de tekniska uppgifter i beskrivningen av provningen av en förpackning som den som använder förpackningen behöver. Sådana uppgifter är till exempel uppgifter om förpackningens tillslutare och vilka typer av andra delar som behövs samt provningsresultat, vilka fås av tillverkaren, importören och återförsäljaren.

Paragrafens *5 mom.* innehåller ett bemyndigande att meddela föreskrifter. Tillverkningen av förpackningar och vissa tankar och typer av containrar, såsom kompositttankar och säckcontainrar, kräver ett kvalitetssäkringsprogram. Föreskrifterna ska också innehålla krav som gäller de uppgifter som den som använder en förpackning ska ha tillgång till. Till exempel ska den som tillverkar förpackningar, och senare återförsäljaren, ge information om de förfaringssätt som ska följas samt en beskrivning av typerna av och dimensionerna för tillslutare och andra delar

som behövs, så att användaren kan säkerställa att en transportfärdig förpackning är lämplig och säker.

26 §. *Användning av förpackningar, tankar och containrar.* Kravet i paragrafen kompletterar de allmänna säkerhetskrav som finns i 23 § och som gäller användningen av förpackningar, tankar och containrar.

I det föreslagna *1 mom.* föreskrivs det om säkra egenskaper hos förpackningar, tankar och containrar. Avsikten är att den förpackning, tank eller container som lämpar sig för den transportform och det transportsätt som behövs ska väljas för transporten.

Om det krävs att en förpackning, tank eller container besiktas periodiskt, är användningen enligt det föreslagna *2 mom.* tillåten endast fram till det datum då en sådan besiktning ska förnyas. Med periodiska besiktningar avses sådana periodiska besiktningar som det föreskrivs om i 24 § 2 mom. och genom vilka man visar att en produkt som är i användning fortfarande överensstämmer med kraven. De dokument som har beviljats för de periodiska besiktningarna och provningarna ska sparas hela deras giltighetstid, dvs. till minst följande periodiska besiktning. Avsikten är att det med stöd av ett bemyndigande i paragrafen ska meddelas närmare föreskrifter om förvaringstiderna.

Paragrafens *3 mom.* innehåller ett bemyndigande att meddela föreskrifter. Till säker användning hör iakttagandet av de krav som gäller samemballering, förpackningssättet, förberedandet av förpackningen, tillslutning, fyllning, inbegripet fyllnadsgrad och påfyllningsmängd, och besiktning av förpackningar, tankar och containrar och säkerställande av ett ämnes stabilitet eller temperatur under transporten samt iakttagandet av andra tekniska krav. Närmare föreskrifter om dessa tekniska krav får meddelas av Transport- och kommunikationsverket.

27 §. *Alternativa lösningar och tekniska specifikationer för förpackningar, tankar och bulkcontainrar.* De krav som i denna lag föreslås för förpackningar, tankar och bulkcontainrar grundar sig på den konstruktion som anses vara säker för de förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för närvarande. I denna paragraf föreslås det bestämmelser om de fall där man på särskilda villkor kan avvika från de föreskrivna kraven. Man kan beräkna att de fall där man blir tvungen att tillämpa paragrafen kommer att vara sällsynta, eftersom kraven på förpackningar, tankar och bulkcontainrar har harmoniserats internationellt och den allmänna utvecklingen inom vetenskap och teknik beaktas vid beredningen av de internationella bestämmelserna. På basis av de internationella överenskommelserna finns det emellertid behov av att beakta sådan utveckling för vilken arbetet ännu inte har inletts inom de internationella organisationerna inom transportbranschen. Med de alternativa tekniska lösningar som det föreslås bestämmelser om i paragrafen avses inte sådan dispens som det föreskrivs om i 21 kap. och som kan sökas för enskilda fall eller produktutveckling.

I det föreslagna *1 mom.* föreskrivs det om sådana alternativa lösningar och tekniska specifikationer som kan användas som krav på förpackningars, tankars och bulkcontainrars konstruktion och på tillverkningen och provningen av dem. Vid normal tillverkning följer man de konstruktionskrav som definierats som utformningskriterier samt kraven i de internationella tekniska standarderna. Överensstämmelsen med kraven säkerställs genom provningar och de material som används ska i huvudsak följa materialstandarderna. Enligt den föreslagna bestämmelsen får Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen godkänna alternativa lösningar eller tekniska specifikationer, vilka innebär sådana krav i fråga om den aktuella tekniska egenskapen som gör det möjligt att följa föreskrivna väsentliga krav och genom vilka det säkerställs att en förpackning, tank eller bulkcontainer överensstämmer med kraven. Den tekniska specifikationen kan också vara en befintlig teknisk standard. De fall som avses i bestämmelsen syftar

på sådana fall som avses i de internationella bestämmelserna om transport av farliga ämnen och där det inte finns någon standard som innehåller kriterier för konstruktionen, eller en sådan standard inte kan tillämpas på en alternativ konstruktionslösning, en standard ännu inte har tagits in som referensstandard i bestämmelserna om transport av farliga ämnen, eller det är fråga om ett särskilt fall som referensstandarden inte omfattar. Godtagbara tekniska specifikationer kan också syfta på sådana tekniska regler (technical codes) vad gäller tankars konstruktion och tillverkning som avses i bestämmelserna om transport av farliga ämnen och som i sin helhet gäller tankars konstruktion eller som kompletterar konstruktionskraven i bestämmelserna. Vanligen tas det i en sådan här godtagbar teknisk specifikation med information om de periodiska besiktningar och provningar som ska utföras och i vilket fall som helst ska tryckbehållare och tankar uppfylla de minimikrav som meddelas med stöd av de bemyndiganden som ingår i lagen och som gäller materialets hållbarhet och tjocklek, svetsfogar och andra grundläggande krav på konstruktionen.

Enligt det föreslagna *2 mom.* är villkoret för att alternativa lösningar och tekniska specifikationer ska godkännas att det är fråga om ett sådant nödvändigt fall för vilket det i en internationell överenskommelse eller EU-regelverket har fastställts att en myndighet har möjlighet att godkänna sådana här lösningar eller specifikationer. Avsikten är att man inte ska avvika från de minimikrav som ställts på konstruktion, tillverkning och provning och att en förpackning, tank eller container ska ha en garanterad hållbarhet och användningssäkerhet vid transport. I detta sammanhang ska man också uppnå minst samma transportsäkerhet som om man följde de uppställda kraven. Detta innebär för exempelvis förpackningar och bulkcontainrar minst likadana eller bättre egenskaper i fråga om slag- och belastningshållfasthet och brandsäkerhet, på så sätt att man genom de provningar som krävs kan visa den konstruktionsmässiga hållbarheten och säkerheten på ett motsvarande sätt som för förpackningar och bulkcontainrar som fullständigt överensstämmer med kraven.

I paragrafens *3 mom.* föreskrivs det om anmälningsplikt för Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen, enligt vilken dessa myndigheter ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om alternativa lösningar och tekniska specifikationer som de har godkänt, så att Transport- och kommunikationsverket kan säkerställa att den skyldighet att lämna sådana uppgifter som de internationella överenskommelserna förutsätter som det föreskrivs om i 126 § fullgörs.

Paragrafens *4 mom.* innehåller ett bemyndigande att meddela föreskrifter. Avsikten är att det med stöd av bemyndigandet ska meddelas närmare förskrifter om de saker som det föreskrivs om i paragrafen på det sätt som de internationella överenskommelserna och EU-regelverket förutsätter.

28 §. *Skyldighet att lämna uppgifter om tankar och tryckbehållare till Säkerhets- och kemikalieverket.* Kravet i *1 mom.* gäller nya och alla importerade begagnade eller på ett väsentligt sätt ombyggda tankar och tryckbehållare med en volym som överstiger 450 liter, när de första gången tas i bruk i Finland eller tas i bruk på nytt efter att de har ändrats på ett sådant sätt att det krävs nytt godkännande och besiktningar i anslutning till det. Bestämmelsen gäller enbart ägare och innehavare som är registrerade i Finland, dvs. finländska företags tryckbehållare och tankar som tas i bruk i Finland. Den gäller inte andra ägares eller innehavares tryckbehållare och tankar som används inom Finlands territorium, exempelvis vid internationella transporter av farliga ämnen.

Enligt den gällande TFÄ-lagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den är tankar som töms och fylls under tryck och tryckbärande tankar med en volym som överstiger 450 liter sådana tankar som omfattas av anmälan. Det gällande kravet utvidgas så att alla tankar med en

volym som överstiger 450 liter nu ska börja omfattas av anmälan. I praktiken görs det redan enligt nuvarande praxis en anmälan i samband med idrifttagningsbesiktningen. Med undantag för utvidgningen av bestämmelsen är kravet inte nytt, så nuvarande praxis förändras inte.

Enligt det föreslagna *2 mom.* ska besiktningsorganet, efter att det har besiktat en tank eller tryckbehållare, anmäla alla uppgifter till Säkerhets- och kemikalietverket. I de fall där besiktningarna får utföras någon annanstans än i Finland, hör den skyldighet som avses i momentet till den ägare eller innehavare av tanken eller tryckbehållaren som är etablerad i Finland.

Genom bestämmelserna i *3 mom.* vill man säkerställa att Säkerhets- och kemikalieverket alltid har aktuella uppgifter om de tankar och tryckbehållare som anmälts till det. Dessa gör det möjligt att följa tankbeståndets livscykel t.ex. vad gäller konstruktionsändringar och betydande reparationer.

I *4 mom.* finns det ett bemyndigande att utfärda förordning. Bestämmelserna i paragrafen grundar sig inte på de internationella överenskommelserna och EU-regelverket, så närmare bestämmelser utfärdas genom förordning. Avsikten är att det genom förordning ska utfärdas närmare bestämmelser om de typer av tankar och tryckbehållare som ska anmälas till Säkerhets- och kemikalieverket. Beskrivningarna av typerna grundar sig på tryckbehållarnas och tankarnas tekniska volym, konstruktion och andra tekniska egenskaper, och till följd av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen utvecklas det nya typer. I framtiden kan det också uppstå behov av att i fråga om nya typer av tankar och tryckbärande anordningar överväga vad som är ändamålsenligt att få med om dem i myndighetens register. Säkerhets- och kemikalieverket håller på att förnya sina system och om det behövs kan det i bestämmelserna tas in krav som gäller uppgifter av teknisk karaktär som ska anmälas, sätt på vilka uppgifter ska anmälas och ändring, komplettering och radering av uppgifter.

6 kap.

Tillfällig förvaring

I detta kapitel föreskrivs det om tillfällig förvaring. Bestämmelserna om tillfällig förvaring är i huvudsak nationella och med undantag av spårtrafikens interna räddningsplan grundar de sig inte på de internationella överenskommelserna och EU-regelverket. Upplagring och förvaring av farliga ämnen, som inte hör till transport, omfattas inte av bestämmelserna om tillfällig förvaring i anslutning till transport av farliga ämnen. Bestämmelserna i detta kapitel motsvarar i huvudsak den gällande TFÄ-lagstiftningen. Det krav som gäller interna räddningsplaner utvidgas emellertid och det kommer att krävas en ansvarig person på platsen för tillfällig förvaring. De säkerhetsutredningar för bangårdar som krävs enligt den gällande lagen slopas.

Avsikten med bestämmelserna om tillfällig förvaring är inte att ingripa i lagstiftningen om kör- och vilotider inom vägtrafiken, eftersom man inte har för avsikt att ange några tidsmässiga begränsningar i fråga om uppehåll och avbrott. Sådana här situationer i anslutning till transport, som vägtrafikens sociallagstiftning kräver och som innebär att det blir ett avbrott i körningen och att föraren ska hålla dygnsvila eller veckovila eller någon annan paus, betraktas inte som tillfällig förvaring.

Tillfällig förvaring som hör samman med en transport utgör en normal del av transporthanteringen i hamnar, på flygplatser och i andra terminaler, eller på andra platser. Styckegods och tankar öppnas inte under den egentliga transporten och följaktligen inte heller under en tillfällig förvaring, förutom när det är fråga om myndighetsövervakning. Som tillfällig förvaring betrak-

tas naturligtvis inte heller sådan lagring som omfattas av egen lagstiftning. På platsen för tillfällig förvaring tillämpas alla krav som gäller för den egentliga transporten, om det inte föreskrivs något annat. De transportmedel, tankar, förpackningar och containrar som används vid tillfällig förvaring av farliga ämnen ska vara konstruerade för detta ändamål och byggnadsmaterialen ska tåla effekten av de ämnen som transporteras. De ska också uppfylla föreskrivna tekniska krav.

Transporter och tillfällig förvaring av farliga ämnen i hamnar ingår i transportkedjor där godset byter transportform från landtransport till sjötransport och vice versa. Verksamheten ingår i transportkedjor där styckegodscontainrar, tankcontainrar, fordon, tankbilar, vagnar eller tankvagnar med farliga ämnen förflyttas från land till ett fartyg, eller där godset flyttas över från hav till land. I hamnen sker ett byte av transportform. Detta är vanligen förenat med exempelvis interna flyttningar av containrar och tillfällig förvaring av dem på hamnområdet. Ett farligt ämne som ingår i en transportkedja hanteras inte i sig på något sätt och det lossas inte heller medan det är i hamnen. Motsvarande verksamhet sker på flygplatserna när transportformen växlar till lufttransport eller från lufttransport till landtransport. Enheterna är då mindre än vid sjötransport och som störst sådana containrar som vanligen används ombord på luftfartyg (unit load device).

Förutom hamnar och flygplatser kan områden med platser för tillfällig förvaring vara, förutom vissa områden och terminaler inom bannätet, exempelvis lastnings- och lossningsområden eller depåområden där verksamheten omfattas av lagens tillämpningsområde. Enligt 2 § tillämpas inte lagen på lagring, flyttning eller annan hantering av farliga ämnen inom ett fabriks- eller upplagsområde, när åtgärden inte hör nära samman med väg-, järnvägs-, fartygs- eller lufttransport. Sådan tillfällig förvaring som avses i denna lag är förvaring som hör nära samman med transport, dvs. försändelsen eller lasten med ett farligt ämne ingår där i en transporthändelse. Vid tillfällig förvaring ska det då alltså kunna bevisas till vilken transporthändelse det farliga ämnet och förvaringen av det hör.

Vid tillfällig förvaring som hör samman med en transport ska de krav som gäller för transporten iakttas. På platsen för tillfällig förvaring ska man på samma sätt som under transporthändelsen se till att det finns både tillräcklig säkerhet (safety) och tillräckligt skydd (security). På så sätt ska även kraven i fråga om säkerhetsåtgärder uppfyllas vid tillfällig förvaring.

29 §. *Förutsättningar för tillfällig förvaring.* I paragrafen föreskrivs det om förutsättningarna för tillfällig förvaring. Tillfällig förvaring hör alltid nära samman med den egentliga transporthändelsen i dess olika faser, från det att godset sänds iväg till dess att det tas emot. Temporära avbrott i färden som hör samman med transporten och som beror på transportförhållandena betraktas inte som tillfällig förvaring, men de utgör enligt 3 § 2 punkten ändå en del av transporten.

I paragrafen föreskrivs det att tillfällig förvaring utgör verksamhet som hör nära samman med en transporthändelse. Platser för tillfällig förvaring kan vara hamnar, flygplatser, terminaler, bangårdar och andra motsvarande platser för tillfällig förvaring. Vid tillfällig förvaring förvaras en försändelse eller last som innehåller ett farligt ämne i ett fordon, en järnvägsvagn, en container eller en transporttank på en plats för tillfällig förvaring. Därifrån fortsätter färden exempelvis efter landtransport med ett fartyg från en hamn, eller så fortsätter färden exempelvis efter hantering vid en logistikterminal. Styckegods kan också förvaras exempelvis i en terminal efter att det har lastats ur ett lastutrymme i samband med ett byte av transportmedel, men de farliga ämnena i sig hanteras aldrig och kollin eller tankar som innehåller farliga ämnen öppnas inte under en tillfällig förvaring.

Det är inte fråga om tillfällig förvaring när avsändaren färdigt fyller transporttankarna eller lastar i godset, men befordran för transporten inte inleds och lasten inte lämnas över till transportören för transport. I så fall betraktas inte det att ett ämne hålls i en transporttank, ett lastutrymme eller en container som en del av en transport och transporthändelse. Inte heller förvaring som sker på initiativ av avsändaren utgör en del av en transport, om det inte finns någon närmare överenskommelse om transporthändelsen och man inte känner till tidpunkten för transporten innan mottagaren har meddelat att den tar emot godset. Transportbehovet bestäms utifrån om det för att transporthändelsen ska börja krävs åtgärder av följande aktör som är delaktig i transporten och anmälningar i anslutning till leveransen av ämnet eller godset innan transporten kan börja.

Även om ett farligt ämne har placerats i en transporttank eller ett transportmedel gör det inte verksamheten till sådan tillfällig förvaring som hör samman med en transport, i synnerhet om det farliga ämnet ännu väntar på en beställning och på att ett egentligt transportbehov ska uppstå. I sådana fall känner man vanligen inte till transportören, tidpunkten för transporten eller när mottagaren kan ta emot försändelsen. Som tillfällig förvaring betraktas inte heller lagerverksamhet där det hålls ett så kallat satellitlager eller buffertlager, där godset inte är last som ska transporteras och som hör nära samman med en transporthändelse, och från vilket godset sänds till kunden först efter en beställning eller en separat åtgärd som gäller godset, såsom ett meddelande om en minskning av den egna lagerkapaciteten.

Vad som också har betydelse vid tillfällig förvaring i anslutning till en transport är om transporten har avslutats och när transporthändelsen anses ha blivit avslutad. Vanligen avslutas en transport när försändelsen eller lasten tas emot vid destinationen. Det kan emellertid bli så att lasten vid destinationen blir tvungen att vänta i fordonets eller vagnens tank eller tankcontainer till dess att de i tur och ordning blir tömda på de farliga ämnena. Denna väntetid hos mottagaren anses höra samman med transporten. Om ett ämne för en längre tid lämnas hos mottagaren i transporttankar eller tankcontainrar som använts vid transporten ska det emellertid utifrån syftet med förvaringen göras en bedömning av när transporten avslutas. Om ämnen exempelvis hålls kvar i transporttankarna för att godset inte kan tas emot eller för att mottagaren inte har tillräckligt med kapacitet att lossa större ämnesmängder, beror förvaringen inte på faktorer som naturligt hör samman med transporten, utan på andra orsaker. I så fall kan förvaringen inte anses höra samman med transporten, utan transporten måste anses vara avslutad. Detsamma gäller lagring, om godset lagras exempelvis på grund av att det saknas en mottagare eller för att mottagaren inte har möjlighet att ta emot godset. Sådan lagring utgör då inte en del av transporten.

I momentet föreskrivs det om transportörens skyldighet att på begäran av tillsynsmyndigheten visa upp handlingar där transportens avsändnings- och mottagningsplats framgår. Vid tillfällig förvaring som hör nära samman med en transport ingår en försändelse eller last som innehåller ett farligt ämne i en transporthändelse. Vid tillfällig förvaring ska det alltså kunna bevisas till vilken transporthändelse det farliga ämnet och förvaringen av det hör. Tillfällig förvaring som ingår i en transport sker mellan det att transporten inleds och avslutas, och någon som är delaktig i transporten har hand om lasten eller försändelsen. Vanligen ingås det ett transportavtal om transporten och upprättas det en godsdeklaration eller något annat motsvarande transportdokument som beskriver transportbehovet och den last eller försändelse som ska transporteras. Under en transporthändelse har en last eller försändelse en avsändare, transportör och mottagare vid slutdestinationen.

30 §. *Plats för tillfällig förvaring.* På de områden som nämns i paragrafen ska transport och tillfällig förvaring och hantering som ingår i en transport genomföras så att ämnena inte orsakar onödig fara. Det ska vara tillåtet att transportera och tillfälligt förvara endast sådana mängder farliga ämnen som det går att säkerställa att man kan förvara säkert. Bedömningen av risker och

säkerställandet av säkerheten kan grunda sig på en säkerhetsutredning eller annan bedömning eller på en intern räddningsplan. Man måste också sörja för den allmänna ordningen och en säker placering av de farliga ämnena, eftersom det skapar en god och säker grund för verksamheten även vid skadefall, där man kan bli tvungen att samla upp farliga ämnen eller oskadliggöra dem.

Enligt *1 mom.* får farliga ämnen förvaras tillfälligt endast på platser med en intern räddningsplan. Bestämmelser om upprättandet av och innehållet i den interna räddningsplanen finns i 33 §. Det krävs ingen intern räddningsplan för flygplatser, såsom föreslås i motiven till 33 §.

Kravet på en intern räddningsplan grundar sig på det krav som finns i 12 § i den gällande TFÄ-lagen och som gäller den interna räddningsplan som ingår i säkerhetsutredningen för ett hamnområde eller en bangård. Nu kommer en intern räddningsplan att krävas även för andra platser för tillfällig förvaring. Syftet med de interna räddningsplanerna är att, om det sker en olycka eller ett tillbud på en plats eller ett område för tillfällig förvaring, ska alla delaktiga samarbeta på ett samordnat sätt och att konsekvenserna av olyckan eller tillbudet ska kunna begränsas så att de blir så små som möjligt.

Bestämmelsen i *2 mom.* om ämnesmängderna på en plats för tillfällig förvaring motsvarar det som föreskrivs i 12 § i den gällande TFÄ-lagen. På en plats för tillfällig förvaring får det transporteras och förvaras enbart sådana mängder som är motiverade med tanke på verksamheten och för vilka säkerheten kan garanteras under förvaringen: säkerheten i verksamheten ska alltid ställas i relation till mängden farliga ämnen som transporteras och hanteras. Syftet är att se till att platsen för tillfällig förvaring har tillräcklig hög teknisk säkerhet och beredskapsnivå med beaktande av mängden och arten av de ämnen som förvaras tillfälligt. De tekniska föreskrifter som meddelats med stöd av lagen kan begränsa mängden av vissa ämnen per lasttransportenhet eller helt förbjuda transport av sådana ämnen som är förenade med en sådan risk som man inte kan undanröja vid en transport. Sådana ämnen som kan anses vara tillräckligt säkra under den egentliga transporthändelsen är ämnen som vanligen kan förvaras tillfälligt. Platsen för tillfällig förvaring kan vara sådan att utrymmet med beaktande av storleken, konstruktionen, utrustningen eller andra omständigheter möjliggör förvaring av enbart vissa farliga ämnen eller begränsade ämnesmängder. I vilket fall som helst ska verksamheten på dessa platser planeras så att man sörjer för säkerheten i enlighet med ämnesmängderna och ämnenas egenskaper. Den som tillfälligt förvarar farliga ämnen ansvarar för verksamheten, liksom hamninnehavaren när det exempelvis är fråga om en hamn.

Det krav som i *3 mom.* ställs på platsen för tillfällig förvaring motsvarar den allmänna skyldighet som anges i 12 § i den gällande TFÄ-lagen om att de faror som tillfällig förvaring medför ska beaktas.

Bestämmelserna i *4 mom.* motsvarar den skyldighet vad gäller platser som ska anvisas för lasttransportenheter på ett hamnområde som med stöd av ett bemyndigande i den gällande TFÄ-lagen har föreskrivits genom förordning. Nu utvidgas bestämmelsen så att den gäller sörjande för ordningen på alla platser för tillfällig förvaring. Ordningen har stor betydelse för säkerheten, och dålig ordning utgör ofta en delorsak vid tillbud. Platserna ska märkas ut för lasttransportenheterna eller alternativt kan det även på annat sätt säkerställas att det råder en klar ordning på området. På detta sätt underlättas även räddningsmyndigheternas verksamhet vid olyckor. Vid olyckor måste de som befinner sig på olycksområdet ha möjlighet att avlägsna sig på ett säkert sätt och de som deltar i bekämpningsarbetet måste kunna nå olycksobjekten. Om områdena har märkts ut och det råder en klar ordning bland lasttransportenheterna är det också lättare för räddningsväsendet att hitta objektet i en olyckssituation och att röra sig på området.

I *5 mom.* finns det ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om platser för tillfällig förvaring.

31 §. *Placering av försändelser och lasttransportenheter med farliga ämnen på platser för tillfällig förvaring.* Syftet med *1 mom.* är att ett fordon, en vagn eller en container som används för transport av farliga ämnen under tiden för tillfällig förvaring ska förvaras enbart på de platser som är avsedda för dem. Likaså ska en försändelse inom väg- eller järnvägstransport som för vidaretransport har lösgjorts från lasten, och som under transporten och följaktligen inte heller under den tillfälliga förvaringen får öppnas, förvaras på korrekt sätt och åtskild på åtminstone samma sätt som i lastutrymmet under den egentliga väg- eller järnvägstransporten. På motsvarande sätt ska järnvägsvagnar under tillfällig förvaring hållas åtskilda enligt åtminstone samma säkerhetsprinciper som under tågtransporten. Å andra sidan ska det i exempelvis hamnar vara möjligt att på basis av riskbedömning välja en utspridd modell för lasttransportenheterna, där lasttransportenheterna placeras i egna rader på de områden som reserverats för dem, eller en samlad modell, där de placeras på ett relativt sammanhållet område. Det ska säkerställas att räddningsmyndigheterna obehindrat kan nå platsen. Avsikten är att det med stöd av ett bemyndigande i paragrafen genom förordning ska utfärdas närmare bestämmelser om dessa angelägenheter.

Bestämmelsen motsvarar också det krav som EU-regelverket genom kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 (kommissionens förordning om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2000) ställer på flygplatsoperatören vid lufttransport och enligt vilket flygplatsoperatören ska utse lämpliga områden på flygplatsen som ska användas för förvaring av farligt gods som transporteras genom flygplatsen.

Med den som utför lasthanteringstjänster i hamnen avses ett företag som på hamnområdet stuvar, lastar, lossar eller utför interna förflyttningar av farliga ämnen.

Paragrafens *2 mom.* innehåller ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om placeringen. Avsikten är att det genom förordning och i överensstämmelse med de gällande bestämmelserna ska utfärdas bestämmelser om placeringen och separeringen av lasttransportenheter på hamnområden samt om annat som gäller det praktiska genomförandet av och de tekniska detaljerna för placeringen och separeringen vid tillfällig förvaring.

32 §. *Beredskap att avvärja olyckor på platser för tillfällig förvaring.* Syftet med de krav som finns i paragrafen är att det på platser för tillfällig förvaring vid skadefall ska finnas tillräcklig beredskap inför olyckor och tillbud. Vid tillfällig förvaring ska verksamhetsidkaren också se till att personalen har tillräcklig kunskap om de riskfaktorer som är förenade med den tillfälliga förvaringen och hur man kan bereda sig på dem, samt att personalen har fått utbildning och handledning i den omfattning som förutsätts för att de ska kunna utföra sina arbetsuppgifter på ett säkert sätt. Bestämmelser om detta finns i 90 §.

I *1 mom.* föreskrivs det om omsorgsplikt i anknytning till tillfällig förvaring vad gäller åtgärder och arrangemang för att förebygga olyckor och begränsa följderna av olyckor. Dessa ska ställas i relation till verksamhetens omfattning och de ämnesmängder som förvaras samt ämnenas farliga egenskaper. När det handlar om verksamhet i liten skala är det lättare att organisera detta, exempelvis när endast en transportenhet förvaras åt gången. När de ämnesmängder som ska förvaras tillfälligt är större, exempelvis när det handlar om järnväg, hamnar eller logistikterminalverksamhet, måste också åtgärderna, för att beredskapsskyldigheten ska fullgöras, vara bättre kartlagda och noggrannare identifierade genom riskbedömningar.

Paragrafens *2 mom.* motsvarar de bestämmelser om beredskap att förebygga olyckor på hamnområden som utfärdats med stöd av ett bemyndigande i den gällande TFA-lagen. Nu utvidgas kraven så att de gäller all tillfällig förvaring. Ju mera omfattande verksamhet den tillfälliga förvaringen utgör, desto mera krävande blir tillämpningen av bestämmelsen. Man bör följa upp och utvärdera hur åtgärderna genomförs och vilken effekt de har. Dessa åtgärder ska beskrivas i den interna räddningsplan som det föreskrivs om i 33 §, vilket betyder att det är den som upprättar den interna räddningsplanen som ansvarar för uppföljningen, utvärderingen och eventuella korrigerande åtgärder.

Paragrafens *3 mom.* innehåller ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om beredskap. På så sätt kan det med stöd av bemyndigandet utfärdas närmare bestämmelser om hurdana arrangemang och åtgärder som ska finnas på en plats för tillfällig förvaring. Sådana bestämmelser kan vara krav som gäller de primärsläckningsredskap som behövs för bekämpning av olyckor samt platser för och placeringen av skadad last.

33 §. *Intern räddningsplan och ansvarig person.* I *1 mom.* utvidgas skyldigheten att upprätta en intern räddningsplan. Avsikten är emellertid inte att i onödan öka aktörernas administrativa börda genom att kräva att det upprättas olika dokument för olika behov. Därför är avsikten att, om det för ett område finns en intern räddningsplan, säkerhets- eller beredskapsplan eller någon annan motsvarande plan som krävs med stöd av annan lagstiftning, behöver det inte upprättas någon separat intern räddningsplan, utan motsvarande innehåll kan samlas i den nämnda andra planen. Närmare bestämmelser om detta får utfärdas genom förordning med stöd av det bemyndigande vad gäller innehållet i en plan som finns i paragrafen.

Det krav som gäller hamnområden gäller hamnområden för vilka det krävs en säkerhetsutredning och det utvidgas så att det också gäller andra hamnområden där det förvaras farliga ämnen. Med den som utför lasthanteringstjänster i hamnen avses ett företag som på hamnområdet stuvar, lastar, lossar eller utför interna förflyttningar av farliga ämnen.

Enligt den föreslagna bestämmelsen utvidgas kravet på en intern räddningsplan i fråga om järnvägstransporter, i och med att en intern räddningsplan enligt de gällande kraven endast krävs för de bangårdar som har utsetts av Transport- och kommunikationsverket. Det krav som ingår i de internationella RID-bestämmelserna är också mera omfattande. Enligt RID-bestämmelserna ska det för rangerbangårdar (marshalling yards) upprättas interna räddningsplaner för transporter av farliga ämnen och kravet begränsas inte till enbart vissa bangårdar. Objekt för interna räddningsplaner blir enligt den nya bestämmelsen i normala fall sådana rangerbangårdar som enligt den gällande lagstiftningen har utsetts av Transport- och kommunikationsverket, men också andra platser inom bannätet, där det i anknytning till transporter av farliga ämnen hanteras eller tillfälligt förvaras vagnar.

Bestämmelserna i spårtrafiklagen kräver redan nu att bannätsförvaltare och järnvägsoperatörer vidtar riskhanteringsåtgärder och samarbetar. Det behövs samarbete vid upprättandet av interna räddningsplaner, inte bara av de företag som utför transporter av farliga ämnen och bedriver verksamhet i anknytning till sådana, utan också mera allmänt av alla aktörer inom området, så att det kan säkerställas att planerna fungerar och att verksamheten på området är säker och samordnad vid olyckor och skadefall.

Syftet med den föreslagna bestämmelsen är att i fråga om järnvägstransporter komplettera den gällande lagstiftningen om spårtrafik och de närmare arrangemangen vad gäller räddningsplaneringen för järnvägsföretag, bannätsförvaltare och dem som bedriver verksamhet på ett område. Enligt spårtrafiklagen ska järnvägsoperatörer och bannätsförvaltare utveckla sina säkerhetsstyrningssystem i syfte att samordna bannätsförvaltarens rutiner för nödsituationer med

räddningsväsendet, för att räddningsväsendet snabbt ska kunna komma till platsen vid en nödsituation. Enligt spårtrafiklagen ska också de förvaltare av privata spåranläggningar, som i stället för ett säkerhetsstyrningssystem tillämpar ett system för att hantera säkerheten, enligt den föreskrift om förvaltning av privata spåranläggningar (TRAFICOM/483445/03.04.02.00/2020) som meddelats med stöd av spårtrafiklagen i systemet för att hantera säkerheten beskriva förfarandena i nöd- och undantagssituationer samt de förfaranden i anslutning till dessa som gäller samarbetet med de aktörer inom järnvägssystemet som har anknytning till deras spåranläggningar. Också enligt kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetstillstånd för järnväg krävs det planer för larmrutiner och information som ska följas i nödsituationer. En sådan korrekt upprättad intern räddningsplan som det föreslås krav om i paragrafen kan betraktas som en godtagbar del när man ska visa att kraven i förordningen har uppfyllts.

Internationella järnvägsunionen (UIC) har som handledning inom räddningsplaneringen tagit fram en publikation om ett enhetligt tillvägagångssätt vad gäller granskningen och uppdateringen av räddningsplaner (IRS 20201 Carriage of dangerous goods – Emergency planning guidance for rail marshalling yards). Genom att följa den kan man uppfylla kraven i fråga om den interna räddningsplanen.

Kravet på att upprätta en intern räddningsplan gäller enligt 3 punkten i momentet också andra platser än de som avses i 1 och 2 punkten. Sådana platser är platser för tillfällig förvaring i anslutning till vägtransporter, såsom logistikterminaler. För sådana platser har det enligt den gällande TFÄ-lagen inte krävts någon plan. I praktiken har terminalerna emellertid ofta räddnings- eller beredskapsplaner med tanke på olyckor. I anslutning till en transportterminal kan det också bedrivas lagerverksamhet, och då görs planen vanligen upp för hela verksamheten.

Lagen innehåller inget krav som gäller räddningsplaner för flygplatser, eftersom det föreskrivs om sådana på andra ställen. I praktiken förutsätts det i Finland, på flygplatser via vilka det transporteras farliga ämnen som lufttransport, i enlighet med EASA-förordningen att flygplatsen har en beredskapsplan (räddningsplan), som upprättats och verkställts av flygplatsoperatören och som täcker in potentiella nödsituationer på flygplatsen och i dess omgivning. Den ska också säkerställa att det finns ändamålsenliga räddnings- och brandskyddstjänster på flygplatsen. Dessutom förutsätts det i kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 (kommissionens förordning om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008) att flygplatsoperatören har ett ledningssystem, vilket inbegriper samordning av säkerhetsledningssystemet med räddningsplanen (kallad beredskapsplan i förordningen, emergency response plan eller emergency plan).

Den interna räddningsplanen ska ses över om verksamheten förändras väsentligt. För att verksamheten på en plats för tillfällig förvaring ständigt ska vara planerad med olyckor i åtanke, ska den interna räddningsplanen ses över och uppdateras regelbundet. Avsikten är att man i samband med en uppdatering ska beakta alla förändringar som skett i företagets egen verksamhet, i områdets utveckling och i hur räddningsväsendet är organiserat samt beakta ökad information i övrigt om sådant som har en inverkan i avvärjandet av olyckor. Som väsentliga förändringar betraktas sådana förändringar som är av betydelse med tanke på personalens verksamhet, ökade risker och säkerheten vid tillfällig förvaring, såsom en ökning av mängden farliga ämnen.

Paragrafens *2 mom.* innehåller krav på vad den interna räddningsplanen ska innehålla.

Dessutom förutsätts det med tanke på nödsituationer en övningsplan och att det ordnas övningar. Enligt förslaget ska kravet gälla alla platser som enligt paragrafen är skyldiga att upprätta en

intern räddningsplan. Närmare bestämmelser om åtgärderna enligt planen får med stöd av ett bemyndigande i paragrafen utfärdas genom förordning av statsrådet.

I *3 och 4 mom.* föreskrivs det om godkännande av den interna räddningsplanen och hörande innan planen godkänns. Transport- och kommunikationsverket beslutar om godkännande av den interna räddningsplanen efter att ha hört kommunen i fråga, räddningsmyndigheten, regionförvaltningsverket och närings-, trafik- och miljöcentralen. Momentet innehåller också bestämmelser om att planen ska hållas tillgänglig för myndigheterna. Räddningsmyndigheten behöver den interna räddningsplanen för att kunna beakta den i sin egen beredskap och när den ska fullgöra de skyldigheter i fråga om externa räddningsplaner som ålagts den i räddningslagen. Avsikten är att det ska finnas en intern och en extern räddningsplan för sådana objekt där det förutsätts att bägge i tillräckligt hög grad har förenhetligats i fråga om hur man handlar i en olyckssituation. Enligt kraven i inrikesministeriets förordning om externa räddningsplaner (1286/2019), som utfärdats med stöd av räddningslagen, ska verksamhetsutövarna lämna en intern räddningsplan till räddningsverket för uppgörande eller uppdatering av en extern räddningsplan.

Bestämmelsen i *5 mom.* motsvarar det krav som föreskrivits med stöd av den gällande TFÄ-lagen om ansvariga personer som utsetts av hamninnehavare och verksamhetsidkare med verksamhet i hamnar. Alla som förutsätts ha en intern räddningsplan förutsätts även ha en ansvarig person. I praktiken ska den ansvariga personen vara en person som ser till att bestämmelser och föreskrifter iakttas och att det råder god ordning och finns första hjälpen-utrustning på platsen för tillfällig förvaring. Den ansvariga personen kan också vara företagets säkerhetsrådgivare eller annars ha gott samarbete med säkerhetsrådgivaren.

Paragrafens *6 mom.* innehåller ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om interna räddningsplaner. Eftersom det exempelvis i hamnarna också kan bedrivas upplagring, är avsikten att bestämmelserna till stor del ska överensstämma med de bestämmelser som utfärdats med stöd av kemikaliesäkerhetslagen. Följaktligen ska innehållet i en intern räddningsplan följa samma principer som i fråga om de interna räddningsplaner som omfattas av kemikaliesäkerhetslagen och som ansluter sig till hanteringen av farliga kemikalier och explosiva ämnen i produktionsanläggningar och vid upplagring.

34 §. *Säkerhetsutredning för hamnområde.* Paragrafens bestämmelser förändrar inte nuvarande praxis, eftersom kravet motsvarar det krav som finns i 12 § i den gällande TFÄ-lagen och som gäller säkerhetsutredningar för hamnområden. Paragrafen innehåller en bestämmelse om det viktigaste innehållet i en säkerhetsutredning, och med stöd av ett bemyndigande i paragrafen får det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om detta. Avsikten är att det i hamnarrangemangen och säkerhetsledningssystemet ska ingå en beskrivning av de funktioner genom vilka det kan visas att säkra transporter och hamnfunktioner har säkerställts på varje hamnområde. Hamninnehavaren ska se till att den säkerhetsutredning som krävs enligt paragrafen täcker in dessa funktioner samt uppdatera utredningen på det sätt som föreslås i 36 §.

Paragrafens *1 mom.* innehåller ett krav som gäller säkerhetsutredningar för hamnområden. Bestämmelser om den gräns i fråga om ämnesmängder vid transport som skyldigheten att upprätta en säkerhetsutredning grundar sig på tas in i lagen i stället för i en förordning av statsrådet. Det ska göras en säkerhetsutredning om den mängd farliga ämnen som transporteras som styckegods med fartyg via hamnen överstiger 10 000 ton per år. Transport- och kommunikationsverket kan fortfarande kräva en säkerhetsutredning även för andra hamnområden, om det finns behov av det för att säkerheten ska säkerställas.

Bestämmelserna i *2–3 mom.* motsvarar de bestämmelser som utfärdats med stöd av ett bemyndigande i den gällande TFÄ-lagen och som gäller skyldighet att upprätta säkerhetsutredningar

för hamninnehavare och för dem som utför lasthanteringstjänster i hamnen, dvs. företag som stuvar, lastar, lossar och utför interna flyttningar av farliga ämnen. I praktiken ska dessa delaktiga samarbeta och samordna sina delplaner med varandras planer och vid behov enligt det format som hamninnehavaren har fastställt. Hamninnehavaren ska utifrån dessa sammanställa en säkerhetsutredning som gäller hela hamnområdet och ansvara för att de funktioner som beskrivits utgör en fungerande helhet och att en tillräckligt hög nivå på säkerheten kan uppnås. Hamninnehavaren kan göra en övergripande säkerhetsutredning för hela hamnen när hamnen består av flera hamnområden. Om hamnen består av flera hamnområden, räcker det med att det görs en säkerhetsutredning för de hamnområden för vilka det gränsvärde som föreslås i 1 mom. uppfylls.

Säkerhetsutredningen ska visa att man tillämpar sådana verksamhetsprinciper som förebygger storolyckor och andra olyckor samt genomför verksamhetsprinciperna för säkerhetsledningssystemet. Den ska också visa att man är medveten om de risker för olyckor som är förenade med den verksamhet som bedrivs och att man har vidtagit behövliga åtgärder för att undvika olyckor och begränsa följderna av olyckor. Dessutom säkerställs det att det har upprättats en intern räddningsplan. Med stöd av ett bemyndigande i paragrafen får det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om innehållet i en säkerhetsutredning.

Paragrafens *4 mom.* motsvarar den myndighetsuppgift som det med stöd av ett bemyndigande i den gällande TFÄ-lagen har föreskrivits om genom förordning och enligt vilken det utifrån den riskbedömning som ingår i säkerhetsutredningen eller någon annan bedömning får bestämmas hur ett hamnområde ska utrustas med tanke på lastskador.

I *5 mom.* finns det ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser om innehållet i säkerhetsutredningen. Avsikten är att man i säkerhetsutredningen systematiskt ska gå igenom sådana faktorer som hör samman med transport och tillfällig förvaring av farliga ämnen, identifiera risker, bereda sig på att förhindra eventuella olyckor och förutse hur följderna av eventuella olyckor kan begränsas. I utredningen beaktas även risker som finns inom och utanför hamnområdet samt lätt sårbara objekt. Säkerhetsutredningen ska också innehålla en beskrivning av säkerhetsledningssystemet. Det kan finnas fasta lagerbehållare och distributionslager för farliga ämnen på ett hamnområde och då ska även dessa beaktas när den totala risken kartläggs för området.

35 §. *Godkännande av säkerhetsutredning för hamnområde.* Bestämmelserna i paragrafen motsvarar de bestämmelser om godkännande av säkerhetsutredningar för hamnområden som har utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Nuvarande praxis ändras inte. Bestämmelserna innehåller enbart en ny formulering som gäller lämnande av säkerhetsutredningen till Transport- och kommunikationsverket för godkännande. På detta sätt beaktas det att om det via en ny eller befintlig hamn börjar transporteras farliga ämnen i en sådan omfattning som förutsätter en säkerhetsutredning, ska utredningen lämnas in i tillräckligt god tid innan verksamheten inleds. I paragrafen finns det också ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om godkännandet av säkerhetsutredningar. För närvarande finns det inget behov av nya författningar, men senare kan det uppstå ett behov av att precisera förfarandet för godkännande, exempelvis i samband med att myndighetssamarbetet utvecklas.

För närvarande finns det 14 hamnområden med godkända säkerhetsutredningar.

36 §. *Uppdatering av säkerhetsutredning för hamnområde.* Bestämmelserna i paragrafen motsvarar de bestämmelser om revidering av säkerhetsutredningar för hamnområden som har utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Hamninnehavaren ska se över säkerhetsutred-

ningen om det på hamnområdet sker en förändring som ökar risken för en storolycka, exempelvis om de ämnen som transporteras förändras på ett väsentligt sätt, om det i samband med ett tillbud i hamnen i fråga eller i någon annan hamn har framkommit något som behöver beaktas i säkerhetsutredningen, eller på begäran av Transport- och kommunikationsverket för att trygga säkerheten. I paragrafen finns det också ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om revidering av säkerhetsutredningar. För närvarande finns det inget behov av nya författningar, men senare kan det uppstå ett behov av att precisera förfarandet för godkännande, exempelvis i samband med att myndighetssamarbetet utvecklas.

7 kap.

Passagerare, resgods och flygpost

37 §. *Transport av farliga ämnen som annat än resgods i transportmedel som transporterar passagerare.* Den föreslagna paragrafen gäller enbart sådana farliga ämnen som en avsändare sänder som last, oberoende av transportsättet: exempelvis förpackat gods, tankar, containrar, bulkgods, oförpackat gods eller post. Den gäller inte transport av resgods som en passagerare eller någon annan har med sig. Bestämmelser om resgods finns i 38 §.

Bestämmelsen i *1 mom.* är en allmän bestämmelse, vars syfte är att garantera den allmänna säkerheten ombord på fartyg, färjor, luftfartyg och tåg som transporterar passagerare. Med färja avses sådana färjor som hör till landsvägar som det föreskrivs om i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) och som enligt den lagen kan styras med hjälp av styrlinor eller annan ersättande godkänd anordning (vajerfärja) eller vara en frigående färja (frigående färja).

Vid fartygstransporter är det vanligen ämnes- och lastspecifika stuvningsföreskrifter som utifrån fartygets lastutrymmen och möjligheterna att separera lasterna från varandra bestämmer om det är tillåtet att transportera farliga ämnen i ett passagerarfartyg. På motsvarande sätt avgörs det vid lufttransporter utifrån egenskaperna hos det ämne som ska transporteras om ämnet ska transporteras i ett fraktluftfartyg eller om transport i ett passagerarluftfartyg är tillåten. Vid järnvägstransporter ska farliga ämnen i princip alltid transporteras i ett godståg. Föreskrifter om dessa särskilda åtgärder får meddelas med stöd av ett bemyndigande i paragrafen.

I *2 mom.* föreskrivs det att det endast begränsat får transporteras farliga ämnen som medför fara i bussar som transporterar passagerare. Bestämmelserna i ADR-överenskommelsen reglerar inte busstransporter. Med stöd av bemyndigandet i paragrafen får det meddelas nationella föreskrifter om transport av farliga ämnen som annat än passagerares resgods i bussar som transporterar passagerare. Föreskrifterna ska motsvara de föreskrifter som meddelats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. De får innehålla bestämmelser om de ämnen som får transporteras i bussar, de ämnesspecifika maximala ämnesmängderna, hur ämnena ska förpackas på ett säkert sätt och andra tekniska detaljer. Enligt föreskrifterna får det i en buss, som annat än passagerares resgods, transporteras totalt högst 200 kg farliga ämnen, som ska vara förpackade i enlighet med föreskrifterna om förpackning.

Dessutom är det enligt momentet förbjudet att vid vägtransport, utöver fordonets besättningsmedlemmar, transportera andra personer i en transportenhet som transporterar farliga ämnen, förutom när det gäller sådana busstransporter som nämnts. Bestämmelsen motsvarar en bestämmelse i ADR-överenskommelsen.

Paragrafens *3 mom.* innehåller ett bemyndigande att meddela föreskrifter. Det får bland annat meddelas ämnesspecifika föreskrifter om lastning, stuvning, placering, separering och märkning av farliga ämnen samt begränsningar och andra särskilda krav som krävs för transportsäkerheten

ombord på passagerarfartyg, passagerarluftfartyg och andra fartyg och luftfartyg som transporterar passagerare. Föreskrifterna om vägtransporter får också innehålla krav som gäller transport av farliga ämnen på färjor som hör till landsvägar, såsom begränsningar som gäller när tankfordon ska transporteras på separata turer där det inte får ingå passagerare eller andra fordon. Dessutom får det meddelas föreskrifter om de särskilda villkor som ska uppfyllas för att farliga ämnen ska få transporteras i tåg som transporterar passagerare. Enligt RID-bestämmelserna är detta tillåtet endast på särskilda villkor när det gäller andra tåg än godståg: vid transport av farliga ämnen som ilgods och i ett fordon som lastats på tåget i enlighet med de transportvillkor som godkänts av de behöriga myndigheterna i de länder som berörs av transporten. Sådana här villkor har inte antagits i Finland och farliga ämnen är inte tillåtna vid sådana här kombinerade väg- och järnvägstransporter. Nuvarande praxis ändras inte.

38 §. *Transport av farliga ämnen som resgods*. Paragrafen motsvarar den bestämmelse i den gällande TFÄ-lagen som gäller transport som resgods. Resgods kan vara gods som innehåller ett farligt ämne och som transporteras i transportmedlets bagageutrymme eller som personligt bagage, eller som på något annat sätt medföljer en person. Paragrafen gäller passagerares och, exempelvis vid fartygs- och lufttransporter, andra personers, såsom besättningsmedlemmars, resgods, som kan vara inskrivet resgods, handbagage eller något annat farligt ämne som medföljer, exempelvis gods som en person på annat sätt bär med sig, såsom en cigarettändare i fickan eller handväskan. Farliga ämnen som passagerare har med sig begränsas traditionellt särskilt när det gäller lufttransporter.

Enligt *1 mom.* får transport av farliga ämnen som resgods och som sådant gods som en person bär med sig begränsas, om detta är skäligt på grund av den risk som ämnet är förenat med till följd av ämnets egenskaper enligt 3 § 1 punkten. Syftet med bestämmelserna är inte att ingripa i de rättigheter och begränsningar som för närvarande gäller i fråga om att medföra farliga ämnen som resgods eller på annat sätt personligen. Nuvarande praxis ändras inte. Transport av farliga ämnen som resgods är redan nu begränsad genom förordningar av statsrådet och föreskrifter som gäller specifika transportformer. Bestämmelserna i paragrafen begränsar inte rätten för den som transporterar personer att tillämpa transportvillkor som innehåller strängare begränsningar i fråga om transport av resgods.

Vid transport ska enligt *2 mom.* alla riskfaktorer som är förenade med ett ämne beaktas och säkerheten även i övrigt säkerställas. Resgodset ska vara ändamålsenligt förpackat. Med detta avses sådana förpackningar som är allmänt tillgängliga för en passagerare, såsom de förpackningar som ett ämne säljs i. Eftersom avsikten är att man på det sätt som avses i 1 mom. och med stöd av 3 mom. ska begränsa de ämnen och mängder som det är tillåtet för passagerare att transportera som resgods, är det inte ändamålsenligt att på ett allmänt sätt ta med närmare bestämmelser om förpackningssätten. Å andra sidan får Kommunikations- och trafikverket med stöd av ett bemyndigande i paragrafen meddela förskrifter om exempelvis hur sådant resgods som är tillåtet vid lufttransport ska förpackas.

I det föreslagna *3 mom.* förskrivs det att passagerarna ska informeras om de farliga ämnen som är förbjudna ombord på ett luftfartyg. I enlighet med ICAO-TI ska denna information bestå av åtminstone upplysningar på de platser där det utförs incheckning av passagerare inför lufttransport och man har kontakt med passagerarna. Aktörer som berörs är förutom den som utför transporten även flygplatsoperatörer, resebyråer och andra som förmedlar resor. Den som utför transporten ska säkerställa att passagerarna informeras genom att ge informationen på ett tillräckligt tydligt sätt i samband med att passagerarna får sina biljetter, eller på något annat ändamålsenligt sätt. I praktiken ska det hos den som utför transporten finnas en beskrivning av den metod som ska användas för informationsgivning i verksamhetshandboken och andra tillämpliga handledningar. Föreskrifter om dessa krav får meddelas med stöd av ett bemyndigande i paragrafen.

I det föreslagna *4 mom.* finns det ett bemyndigande att meddela förskrifter om de saker som nämns i paragrafen. Närmare föreskrifter meddelas enligt transportform om begränsningar av eller förbud mot transport av farliga ämnen som resgods. Avsikten är att föreskrifterna, liksom nu, ska beakta Europeiska unionens rättsakter och de internationella överenskommelserna. I dem skiljer sig de förbud mot och begränsningar av transport som gäller för olika transportformer från varandra på grund av transporternas olika karaktärsdrag.

När det gäller fartygstransporter finns det inga bestämmelser om transport av resgods i IMDG-koden. I 15 kap. i sjölagen finns det bestämmelser om transport av resgods och enligt dem får passagerare ta med sig resgods i skälig omfattning. Om passageraren känner till att hans eller hennes resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom, ska passageraren före resans början upplysa transportören om detta. Detsamma gäller om resgodset, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Om resgods är av sådan beskaffenhet ska detta om möjligt utmärkas på godset innan resan börjar. Transportören har rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom.

Enligt ICAO-TI, som gäller lufttransporter, är huvudregeln att en passagerare inte får medföra farliga ämnen som resgods eller på annat sätt, om de inte tillåts särskilt enligt ICAO-TI, och de ämnen som det är tillåtet att transportera definieras i detalj. I föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket får det meddelas sådana krav i fråga om transport av resgods som motsvarar ICAO-TI.

I de bestämmelser som finns i ADR-överenskommelsen om vägtransporter och i RID-bestämmelserna om järnvägstransporter föreskrivs det inte särskilt om transport av resgods, utan transporter av farliga ämnen som utförs av privatpersoner omfattas i allmänhet inte av bestämmelsernas tillämpningsområde, om de farliga ämnena är förpackade för detaljhandel och avsedda för personligt bruk eller hushållsbruk eller för ett fritids- eller idrottsintresse, under förutsättning att man har sett till att innehållet inte kan läcka ut under normala transportförhållanden. Om sådana här farliga ämnen är brandfarliga vätskor och de transporteras i återfyllbara kärl som har fyllts av eller för en privatperson, får den totala mängden inte överstiga 60 liter i ett enskilt kärl och 240 liter i transportenheten. Tankar och större enheter betraktas inte som förpackningar som är dimensionerade för detaljhandel och transporten av dem undantas inte från bestämmelserna. Genom förskrifter av Transport- och kommunikationsverket får det meddelas sådana krav vad gäller resgods vid väg- och järnvägstransporter som motsvarar bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna.

I avdelning III i bihang A (Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg, CIV) till COTIF-konventionen om järnvägstransporter föreskrivs det om transport av handresgods och inskrivet resgods. Enligt bestämmelsen ska transport av farligt gods som handresgods, inskrivet resgods samt i eller på fordon som enligt nämnda avdelning transporteras på järnväg ske i enlighet med Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID). I artikel 13 i överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 85/2016) föreskrivs det att som resgods får inte transporteras brandfarliga, lättantändliga, självantändliga, explosionsfarliga, radioaktiva, frätande eller giftiga ämnen, eldvapen, skjutförnödenheter eller ämnen som kan orsaka skador för passagerare, resgods eller deras egendom. I järnvägstransportlagen (1119/2000) föreskrivs det om åtgärder som krävs för att avvärja fara förorsakad av handbagage, resgods eller gods.

39 §. *Flygpost och godkännande som beviljas postföretag för hantering av flygpostförsändelser.* I paragrafen föreskrivs det utifrån bestämmelserna i ICAO-TI om flygpostförsändelser. Paragrafen innebär inget ingrepp i de rättigheter och skyldigheter i fråga om postverksamhet som gäller i nuläget och som det föreskrivs om i postlagen (415/2011).

Det föreslagna *1 mom.* innehåller en bestämmelse som begränsar de ämnen som är tillåtna som flygpost. I princip är det enligt ICAO-TI förbjudet att transportera nästan alla farliga ämnen som flygpost. Det finns emellertid vissa ämnen som kan betraktas som möjliga att transportera som flygpost. Sådana ämnen kan vara exempelvis vissa patientprover, smittförande ämnen, radioaktiva ämnen och litiumbatterier i enheter, vilka det får meddelas närmare föreskrifter om med stöd av ett bemyndigande i paragrafen.

I *2 mom.* föreskrivs det om godkännande av företag som bedriver postverksamhet och operatörer när det är fråga om försändelser som innehåller farliga ämnen. Bestämmelserna motsvarar kraven i 10 b § i den gällande TFÄ-lagen. De internationella ICAO-TI-bestämmelserna kräver i vissa fall godkännande av den som bedriver postverksamhet. Syftet med det är att säkerställa att transportverksamheten är säker på så sätt att det som flygpost transporteras endast tillåtna försändelser och att mottagningen och hanteringen av försändelser som innehåller farliga ämnen utförs säkert och i överensstämmelse med kraven. Godkännande beviljas av den behöriga myndigheten i det land där postförsändelsen tas emot för flygtransport. I Finland är Transport- och kommunikationsverket även i fortsättningen behörig myndighet. Med sådan hantering av flygpostförsändelser som kräver sakkunskap och kompetens avses hantering av försändelser för vilka det enligt ICAO-TI krävs godkännande. Närmare föreskrifter om dessa försändelser får meddelas med stöd av ett bemyndigande i paragrafen. Bestämmelser om återkallanden av godkännande finns i 138 §.

Godkännande krävs av postföretag enligt postlagen, operatörer utsedda i Finland enligt Världspostkonventionen (FördrS 58/2009) och operatörer som har registrerat en filial i Finland på det sätt som Världspostföreningen föreskriver, om dessa företag eller operatörer mottar eller hanterar vissa flygpostförsändelser som innehåller farliga ämnen.

Med postföretag enligt postlagen avses aktörer som har en sådan koncession för postverksamhet som gäller brevförsändelser som avses i 3 § i postlagen. Dessutom gäller bestämmelsen sådana aktörer som är förpliktade att agera som operatörer utsedda enligt Världspostkonventionen. De operatörer som Finland har utsett i Världspostföreningen är för närvarande Posti Ab på fastlandet och Åland Post Ab på Åland. Bestämmelsen gäller och sådana aktörer som har registrerat en filial i Finland på det sätt som Världspostföreningen föreskriver. För närvarande finns det tre utländska företag som har registrerat en filial i Finland: Posten AB, Eesti Post och Russian Post.

I dagens läge är det Posti Ab och Åland Post Ab som har ett sådant godkännande av Transport- och kommunikationsverket som avses i paragrafen.

I *3 mom.* finns det ett bemyndigande med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket i överensstämmelse med bestämmelserna i ICAO-TI får meddela närmare föreskifter om sådana flygpostförsändelser som avses i paragrafen.

40 §. *Förutsättningar för beviljande av godkännande till postföretag.* Paragrafens bestämmelser motsvarar de bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av godkännande till postföretag som finns i 10 b § i den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelser om återkallande av godkännande finns i 138 §.

Paragrafens *1 mom.* innehåller bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av godkännande till postföretag. Avsikten är att när den som bedriver postverksamhet ansöker om godkännande ska den för Transport- och kommunikationsverket visa att den med hjälp av sina metoder, anvisningar och sin utbildning av personalen kan garantera säkerheten. Den skyldighet att sörja för personalens yrkeskunskap som det föreskrivs om i 90 § gäller även dessa postföretag. I anknytning till personalens utbildning fogas det till 1 mom., som en förutsättning för att godkännande ska beviljas ett postföretag, ett krav på att visa ett personalutbildningsprogram. Bestämmelser om utbildningsprogram finns i 43 §. Vid behov får Transport- och kommunikationsverket med stöd av ett bemyndigande i paragrafen meddela närmare föreskrifter om detaljerna för kravet på godkännande till postföretag.

I *2 mom.* finns det ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om det som det föreskrivs om i paragrafen. Avsikten är att man i ansökningsförfarandena ska följa Transport- och kommunikationsverkets allmänna förfaranden och anvisningar. Vid behov får det meddelas föreskrifter om de tekniska detaljerna vid ansökan om och beviljande av godkännande, i synnerhet om det på luftfartens område tas in sådana bestämmelser i de internationella överenskommelserna och EU-regelverket.

8 kap.

Utbildning eller kompetens som behövs för transport av farliga ämnen

De paragrafer som gäller utbildning innehåller allmänna bestämmelser om de krav som ställs på yrkeskunskaperna hos de olika aktörer som är delaktiga i transporter av farliga ämnen och som utför olika uppgifter. De krav som gäller utbildningen inom olika transportformer motsvarar i sak bestämmelserna i 11 och 11 a § i den gällande TFÄ-lagen och de krav som utfärdats genom förordningar med stöd av dessa paragrafer.

41 §. *Allmän utbildning och kompetens.* Enligt paragrafen ska alla som utför uppgifter i samband med transport av farliga ämnen och transportsäkerhet vid sådana transporter ha den utbildning eller kompetens av annat slag som behövs för att utföra uppgiften på behörigt sätt. Detta bidrar till att säkerställa transportsäkerheten och utgör grunden för att en person ska kunna utföra de uppgifter som anförtrotts honom eller henne på behörigt sätt och utan att orsaka fara. Avsikten är att personal som har fått lämplig utbildning, men som har tilldelats nya uppgifter, ska bedömas så att man kan fastställa behörigheten och kompetensen i relation till de nya uppgifterna. Om behörighet eller kompetens inte kan visas, ska personen få lämplig fortbildning.

Bestämmelsen gäller alla olika uppgifter som påverkar transportsäkerheten inom alla transportformer. Bestämmelser om förares utbildning för ADR-körtillstånd finns i 9 kap. I övrigt finns det allmänna och separata bestämmelser om fartygsbesättningar och deras behörighetskrav, förarutbildning inom järnvägstrafiken, krav på förare och yrkeskompetens inom vägtrafiken samt utbildning av flygande personal inom luftfarten. Dessa författningar nämns närmare i motiven till 90 §.

42 §. *Utbildning som ska ges om transport av farliga ämnen.* En framgångsrik tillämpning av de bestämmelser och föreskrifter som gäller transport av farliga ämnen och ett uppnående av säkerhetsmålen är i hög grad beroende av att alla delaktiga identifierar de risker som är förenade med transporten och förstår kraven i detalj. Detta kan uppnås enbart genom ändamålsenligt planerad utbildning som säkerställts av arbetsgivaren.

De krav i fråga om utbildning som finns i denna paragraf gäller dem som utför uppgifter i anknytning till transport av farliga ämnen och dem som nämns i 2 mom. I 3 mom. begränsas

paragrafens tillämpningsområde. Om en transport eller del av en transport genomförs med flera olika transportformer, ska information och utbildning ges i fråga om alla transportformer som används.

Utbildningskravet i *1 mom.* gäller personer som arbetar med olika uppgifter, såsom de som sänder och transporterar farliga ämnen, bannätsförvaltare, de som sköter spedition, förpackning, sändning, lastning, lossning eller tillfällig förvaring, de som utför marktjänster inom luftfarten, besättning i ett luftfartygs cockpit och passagerarutrymme, de som bedriver flygpostverksamhet, hamninnehavares personal och de som utför stuvning, lastning, lossning och interna flyttningar på ett hamnområde. För att personalens yrkeskompetens ska säkerställas krävs det i praktiken både lämplig utbildning och kontinuerlig och planmässig fortbildning.

Utbildningen ska bestå av olika delområden som de som arbetar med olika uppgifter behöver för att säkerställa transportsäkerheten, identifiera risker och förstå transportkraven. Det införs inga närmare bestämmelser om utbildningsanordnaren, utan avsikten är att arbetsgivaren i enlighet med 90 § ska säkerställa att den utbildning som behövs har getts eller att den ges. Beroende på arbetsuppgifterna kan en egen inskolare eller handledare eller en extern utbildare som företaget har väljas som utbildare, eller så kan utbildningen ordnas av en extern tjänsteleverantör. Den utbildning som krävs kan också ordnas i anslutning till annan utbildning som en person får. Det viktigaste är att utbildningen är lämplig med tanke på ansvaret och uppgifterna och att den täcker in de krav som gäller för den transportform som ska användas.

Även om 3 mom. i anslutning till fartygstransporter innehåller en begränsning av tillämpningen av utbildningskravet när det gäller fartygsbesättningar, innehåller IMDG-koden utbildningskrav som gäller arbetstagare som på land sköter uppgifter som ansluter sig till fartygstransporter. Följaktligen ska kraven i paragrafen gälla även sådana arbetstagare. Uppgifter som sköts av sådana här arbetstagare som arbetar på land är enligt IMDG-koden klassificering av farliga ämnen, fastställande av de benämningar som ska användas vid transport av farliga ämnen, förpackning av farliga ämnen, märkning eller fästande av varningsetiketter på förpackningar som innehåller farliga ämnen, lastning eller lossning av lasttransportenheter, beredning av transportdokument för farliga ämnen, erbjudande om eller godkännande av att transportera farliga ämnen, hantering av farliga ämnen, beredning av lastnings- och stuvningsplaner för farliga ämnen, lastning av farliga ämnen i fartyg eller lossning av farliga ämnen ur fartyg, transport av farliga ämnen, annan form av medverkan vid transport av farliga ämnen och övervakning av att tillämpliga författningar och föreskrifter iakttas.

Bestämmelsen i 5 punkten om utbildning i skyddsåtgärder gäller inte utbildning i anknytning till lufttransporter, eftersom bestämmelser om tryggande av luftfarten finns i luftfartslagen och i EU-regelverket om civil luftfart.

Paragrafens *2 mom.* innehåller ett krav på utbildad personal även när det gäller uppgifter inom luftfarten som inte omedelbart anknyter till lufttransport av farliga ämnen. Detta är nödvändigt för att säkerställa säkerheten i flygverksamheten och att farliga ämnen inte transporteras som lufttransport i strid med kraven. Följaktligen måste personer som exempelvis sköter marktjänster, hanterar allmän frakt och flygpost eller utför säkerhetskontroller av passagerare, besättningar, resgods, frakt och flygpost få utbildning så att de kan identifiera förbjudna farliga ämnen före transporten, även om hantering av farliga ämnen inte skulle höra till företagets kärnverksamhet.

Paragrafens *3 mom.* begränsar tillämpningen av de krav som nämns i paragrafen. Utbildningskraven i paragrafen ska inte gälla förare vars transportuppgifter vid vägtransporter förutsätter ett sådant körtillstånd som avses i 9 kap. En förare ska emellertid ha sådan utbildning som avses

i paragarafen om hans eller hennes arbetsuppgifter inbegriper transport av farliga ämnen på väg och han eller hon transporterar sådana mängder farliga ämnen som inte kräver körtillstånd. Enligt IMDG-koden om fartygstransport av farliga ämnen krävs det inte någon särskild utbildning som gäller transport av farliga ämnen av personer som arbetar på fartyg, utan koden innehåller endast anvisningar i form av rekommendationer om fartygspersonalens utbildning. Eftersom det finns separata bestämmelser om besättningar och kompetenskrav när det gäller fartyg, tas det inte in några krav i lagen vad gäller utbildning för dessa yrkesgrupper.

Paragrafens *4 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om sådan utbildning som avses i paragrafen. Föreskrifterna ska grunda sig på de bestämmelser om transport av farliga ämnen som finns i de internationella överenskommelserna och på EU-regelverket. I dessa föreskrifter ska särdragen hos olika transportformer beaktas. Exempelvis de som utför järnvägstransporter och de som är anställda av bannätsförvaltare och som arbetar med järnvägstransporter ska i anslutning till den uppgiftsspecifika utbildningen få utbildning om järnvägstransportens särdrag. Föreskrifterna får innehålla krav på innehållet och strukturen i den utbildning som ges förare, rangerare, vagnsynare, lastningsrådgivare, trafikledare, personer som använder växlar och andra personer med motsvarande uppgifter. Utbildningen ska exempelvis innehålla utbildning om ett tågs sammansättning, skyddsavstånd, teknisk kontroll av vagnar och identifiering av exceptionella situationer.

43 §. *Utbildningsprogram för lufttransport.* Enligt det föreslagna *1 mom.* ska den som bedriver verksamhet med lufttransport av farliga ämnen ha ett utbildningsprogram som arbetsgivaren utformar och svarar för. Med hjälp av utbildningsprogrammet strävar man efter att skapa ett system som säkerställer att de som ska utbildas får den kunskap de behöver för sina uppgifter. Arbetsgivaren ska utforma ett utbildningsprogram utifrån den verksamhet som personalen ansvarar för och säkerställa att utbildningen planeras och utvecklas i enlighet med den behörighet och de inlärningsmål som eftersträvas.

Skyldigheten i fråga om utbildningsprogram gäller i enlighet med ICAO-TI alla företag vars personal utför uppgifter i anknytning till lufttransporter av farliga ämnen och annan flygverksamhet. Följaktligen gäller skyldigheten sådana företag enligt 39 § som förutsätts ha ett godkännande för hantering av flygpostförsändelser och även exempelvis sådana transportörer inom lufttransport som inte har behov av eller tillstånd att transportera farliga ämnen som flygfrakt. En sådan transportör ska emellertid också se till att det finns ett behövligt utbildningsprogram, så att farosituationer och åtgärder kan identifieras i fall där exempelvis passagerare har medfört farliga ämnen. Även sådan säkerhetspersonal vid flygplatserna som medverkar i säkerhetskontroller av passagerare och besättning samt deras resgods, frakt eller post ska utbildas oberoende av om den som utför lufttransporten transporterar farliga ämnen som frakt.

Enligt de krav som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen kräver en genomförd utbildning godkänt i ett prov. Generellt går det inte alltid att enbart genom att en person har blivit godkänd i ett prov garantera att personen har uppnått de färdigheter och den kompetens som behövs och kravet på ett prov som bevis på kompetens slopas. I fortsättningen ska utbildningsprogrammet innehålla en beskrivning av hur kunskaperna hos den som ska utbildas ska bedömas. Det att all behövlig undervisning verkar ingå i utbildningen och att alla som ska utbildas har klarat det prov som krävs betyder inte nödvändigtvis att personalen på ett komptent sätt klarar av att utföra de uppgifter som den tilldelats. Personalen kan bedömas på många olika sätt. För bedömningen kan man exempelvis använda skriftliga prov, digitala prov, muntliga prov, olika praktiska övningar och utvärderingar av arbetsprestationen som görs av utbildad personal. Arbetsgivaren kan välja en enda bedömningsmetod eller en kombination av metoder bara bedömningen bekräftar att personalen har inhämtat den kunskap som behövs i tillräcklig omfattning för att kunna sköta de arbetsuppgifter som den tilldelats.

Enligt momentet ska utbildningsprogrammet innehålla information om utbildarens behörighet. Enligt den föreslagna bestämmelsen ska utbildningsprogrammet innehålla en beskrivning av hur behörigheten för den utbildare som tillhandahåller utbildningen i fråga har visats eller bedömts. Bestämmelser om utbildarens behörighet finns i 44 §. Kravet på separat godkännande av utbildare slopas i enlighet med vad som föreskrivs i 2 mom.

Paragrafens *2 och 3 mom.* innehåller krav som gäller godkännande av utbildningsprogram. Den gällande TFÄ-lagens krav om godkännande av utbildning gäller all utbildning som getts om lufttransport av farliga ämnen, och godkännandet av utbildning inbegriper även godkännande av utbildaren. Detta krav ändras. I nuläget har myndighetens godkännande i praktiken sökts för utbildaren och den utbildning som denne tillhandahåller i enlighet med ett visst utbildningsprogram, och det är utbildaren som har varit sökande. Enligt den föreslagna bestämmelsen är det emellertid den som utför transporten eller ett sådant företag enligt 39 § som förutsättas ha godkännande för hantering av flygpostförsändelser som ska ansöka om godkännande av ett utbildningsprogram. Detta slopande av kravet på godkännande av utbildaren överensstämmer med de internationella bestämmelserna om lufttransport av farliga ämnen och EU-regelverket.

Paragrafens *4 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om sådana utbildningsprogram som avses i paragrafen. Föreskrifterna ska grunda sig på de bestämmelser om lufttransport av farliga ämnen som finns i de internationella överenskommelserna och på EU-regelverket.

44 §. *Utbildare för lufttransport och övrig flygverksamhet.* De föreslagna *1 och 2 mom.* innehåller sådana allmänna bestämmelser om utbildare för lufttransport och övrig flygverksamhet som överensstämmer med de internationella bestämmelserna om lufttransport av farliga ämnen och EU-regelverket. Enligt bestämmelserna i den gällande TFÄ-lagen och de krav som föreskrivits med stöd av den omfattar ett godkännande av en utbildning även ett godkännande av utbildaren. Detta godkännande slopas. Enligt det som föreskrivs i 43 § ska arbetsgivarens utbildningsprogram innehålla en beskrivning av hur behörigheten för den utbildare som tillhandahåller utbildningen i fråga har visats eller bedömts. Utbildaren ska i fråga om lufttransport av farliga ämnen ha åtminstone samma behörighet som den behörighet som utbildningen ska ge, och utbildaren ska för att upprätthålla utbildningsbehörigheten och -kompetensen ge utbildning åtminstone var 24 månad i enlighet med ICAO-TI. Om utbildning ges mera sällan, måste utbildaren själv delta i fortbildning.

Paragrafens *3 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om sådan behörighet för utbildare som avses i paragrafen. För närvarande finns det inget behov av närmare föreskrifter om saken, men med stöd av bemyndigandet får det meddelas föreskrifter, om det uppstår ett behov av det på grund av bestämmelserna om lufttransport av farliga ämnen i de internationella överenskommelserna och EU-regelverket. De arbetsgrupper inom ICAO som ansvarar för transport av farliga ämnen har under de senaste åren gjort omfattande ändringar av utbildningskraven.

9 kap.

Körtillstånd för vägtransport

De internationella bestämmelserna om vägtransport av farliga ämnen innehåller krav på ett särskilt körtillstånd för förare och sådan körtillståndsutbildning som är förutsättningen för ett körtillstånd. I detta kapitel finns det bestämmelser om dessa krav. Bestämmelserna om körtillstånd motsvarar de bestämmelser som finns i och som har utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. ADR-körtillstånd berättigar till internationella vägtransporter av farliga ämnen inom

Europeiska unionen och de övriga stater som har anslutit sig till ADR-överenskommelsen. Bestämmelser om erkännande av körtillstånd utfärdas genom förordning med stöd av det bemyndigande som finns i 129 §.

Förutom i den föreslagna lagen finns det bestämmelser om ordnande av ADR-körtillståndsprov även i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998). I den lagen föreskrivs det om bland annat allmänt ordnande av examensverksamhet, krav på förarexamensmottagare, bedömning av examensmottagarens tillförlitlighet och oavhängighet, examinatorers allmänna behörighet och tillförlitlighet, yrkeskunskapen hos förarprövare som tar emot ADR-körtillståndsprov, kvalitetssäkring i examensverksamhet och tillsyn samt ändringssökande i fråga om beslut som gäller ADR-körtillståndsprov.

I 3 a § i lagen om förarexamensverksamhet föreskrivs det också om ordnande av förarexamensverksamhet som en serviceuppgift. Transport- och kommunikationsverket kan skaffa sådana tjänster som behövs för förarexamensverksamheten av offentliga eller privata serviceproducenter som är verksamma i Finland. I lagens 3 b § föreskrivs det om avtal om förarexamensverksamhet. Genom avtal kan man komma överens om hur serviceuppgiften ska utföras i praktiken. För närvarande har Transport- och kommunikationsverket ingått avtal med Ajovarma Oy, som i egenskap av förarexamensmottagare tar emot ADR-körtillståndsprov och tillhandahåller förarexamensservice på över hundra verksamhetsställen.

45 §. *Körtillstånd för förare som transporterar farliga ämnen på väg.* I *1 mom.* föreskrivs det om krav på körtillstånd för förare som transporterar farliga ämnen på väg. Det obligatoriska ADR-körtillståndet ska medföras under körningen så att det kan kontrolleras i samband med trafikövervakningen. I körtillståndet anges de ämnesklasser som får transporteras, vilka det föreskrivs om i 8 §, samt transportsättet. Som transportsätt anges transport i tankar eller transport på något annat sätt än i tankar. Mallen för ADR-körtillståndet är fastställd i ADR-överenskommelsen.

Körtillstånd för transport av explosiva ämnen berättigar till transport av vissa explosiva ämnen och körtillstånd för transport av radioaktiva ämnen berättigar på motsvarande sätt till transport av radioaktiva ämnen. Körtillstånd för tanktransport berättigar till transport av farliga ämnen i exempelvis fasta eller avmonterbara tankar som överstiger en viss storlek, men vid tanktransport av små ämnesmängder räcker det med ett grundkörtillstånd. Grundkörtillstånd berättigar i regel inte till transport av radioaktiva ämnen och explosiva ämnen, om det inte är fråga om mindre farliga explosiva ämnen. För transport av vissa farliga ämnen krävs det inget körtillstånd alls. Detta gäller exempelvis transporter där det är fråga om små mängder farliga ämnen eller där ämnena medför endast ringa fara vid transport. Transport- och kommunikationsverket får med stöd av ett bemyndigande i 2 mom. meddela närmare föreskrifter om sådana transporter av farliga ämnen som förutsätter körtillstånd.

Paragrafens *2 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om mallen för ADR-körtillståndet. Enligt ADR-överenskommelsen ska körtillståndet ha en bestämd storlek och form samt säkerhetsfaktorer för att förhindra förfalskningar och för att man ska kunna kontrollera körtillståndets äkthet. Dessutom är avsikten att det ska meddelas föreskrifter om när det transporterade ämnets art, mängd eller fordon förutsätter körtillstånd och om hurdana transporter ADR-körtillståndet ger rätt att utföra. Kravet på körtillstånd beror på transportsättet (transport av kollin, tankar eller bulkgods), ämnesmängden, tankens storlek och typ.

46 §. *Utbildning för ADR-körtillstånd.* Enligt *1 mom.* ska utbildningen inbegripa både teoriundervisning och praktisk övning. De olika kurserna delas in enligt vilken typ av körtillstånd som

det ska ansökas om. Kurserna motsvarar var och en av körtillståndstyperna. Syftet med de fortbildningskurser som avses i 6 punkten är att uppdatera förarnas kunskaper och komplettera det kunnande som de kurser som avses i 1–5 punkten ger. Under kurserna behandlas ny teknik, lagstiftning och utvecklingen i fråga om de ämnen som transporteras. Utbildningskravet och de grundläggande kraven i anslutning till det grundar sig på bestämmelserna i ADR-överenskommelsen.

Paragrafens *2 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om utbildning och kurser. Avsikten är att föreskrifterna ska innehålla krav på innehållet i den undervisning som behövs för säker transport. Undervisningen ska innehålla information om förebyggande åtgärder, varningsmärkningar, fordonets tekniska utrustning, anvisningar vid tunneltransport, farosituationer, fordonets beteende på väg, säkerhetsåtgärder, allmänna ansvarsfrågor, lastnings- och lossningssystem och andra motsvarande ämnesområden, samt om kunskaper och färdigheter som en förare behöver för att kunna transportera farliga ämnen på ett säkert sätt, förebygga olyckssituationer och mildra eventuella följder. De praktiska övningarna ska inbegripa åtminstone första hjälpen, brandsläckning och hur man handlar om det sker ett tillbud eller en olycka.

47 §. *Prov som behövs för att få ADR-körtillstånd.* För att få ADR-körtillstånd ska utbildningsdeltagarna enligt *1 mom.* bestå ett prov som visar att de har de kunskaper och färdigheter som krävs i yrket som förare av fordon som transporterar farliga ämnen vid de transporter i fråga om vilka de har deltagit i utbildningen för att avlägga provet.

Enligt *2 mom.* är det efter ADR-körtillståndsutbildningen möjligt att delta i ett prov som motsvarar utbildningen. Den som deltar i provet ska visa att den behärskar de kunskaper och färdigheter som krävs i yrket som förare av fordon som transporterar farliga ämnen, såsom de undervisas i utbildningen. Transport- och kommunikationsverket ska på samma sätt som nu ansvara för innehållet och frågorna i provet. Den som deltar i provet ska ha med sig ett intyg som visar att han eller hon har genomgått den utbildning som krävs. Bestämmelser om fusk i provet finns i 160 §.

ADR-körtillståndsprovet avläggs där förarexamensmottagaren har sitt verksamhetsställe. Den förarprövare som tar emot körtillståndsprov ansvarar också för att provet ordnas och för de redskap som behövs i samband med provet samt för övervakningen av provtillfället. I praktiken kan körtillståndsprov avläggas vid de verksamhetsställen där man kan avlägga teoriprov för körkort.

Eftersom det är möjligt att avlägga ett ADR-körtillståndsprov i samband med Försvarsmaktens förarutbildning, föreskrivs det i *3 mom.* om ordnandet och övervakningen av ett sådant prov. Fortsättningsvis är det enbart sådana utbildare som har godkänts av Transport- och kommunikationsverket som får ge ADR-körtillståndsutbildning även när det gäller personer som är i Försvarsmaktens tjänst. Enligt momentet är det emellertid Försvarsmakten som ansvarar för provet och inte Transport- och kommunikationsverket eller en sådan serviceproducent som avses i lagen om förarexamensverksamhet.

Paragrafens *4 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om provet och andra omständigheter i anknytning till provet. I föreskrifterna får det anges hur provet ska hållas. Provet hålls för närvarande elektroniskt i form av ett skriftligt prov, men vid behov kan det hållas som en kombination av ett skriftligt och ett muntligt prov. Dessutom får det meddelas föreskrifter om antalet frågor i provet, provtiden och andra detaljer.

I ADR-bestämmelserna föreskrivs det för närvarande om skyldigheter i anknytning till bland annat godkännande och granskning av den utrustning och de redskap och program som används i samband med elektroniska prov samt användningen av hjälpmedel. Transport- och kommunikationsverket kan alltså föreskriva att den utrustning och de redskap och program som används vid ett provtillfälle ska vara godkända och granskade på det sätt som bestämmelserna i ADR-överenskommelsen förutsätter. Den utrustning och de redskap och program som används ska vara funktionsdugliga och sådana som förhindrar missbruk. Den förarprövare som tar emot körtillståndsprov ska säkerställa att den som deltar i provet inte kan få tillgång till annat material eller andra program med hjälp av den elektroniska utrustning och de elektroniska redskap och program som används vid provet. Kontakt med andra som deltar i provet och personer utanför provsituationen ska förhindras. Målet med bestämmelserna är att förhindra eventuella oegentligheter i anslutning till provsituationen och att säkerställa att kunskaperna och färdigheterna testas på ett rättvist sätt och att slutresultatet av provet motsvarar kunnandet hos den som genomgått provet.

48 §. *Beviljande av ADR-körtillstånd.* Paragrafen innehåller bestämmelser om beviljande av ADR-körtillstånd.

Enligt den gällande TFÄ-lagen ska en person ha körrätt för bil när ett ADR-körtillstånd beviljas. Denna bestämmelse slopas. Framöver behöver det inte längre utredas om körrätt finns eller lämnas en eventuell utredning om körförbud när körtillstånd beviljas. I praktiken är ett ADR-körtillstånd oberoende av körrätt och körförbud, eftersom ett ADR-körtillstånd inte ger rätt att framföra ett fordon. Det är alltså klart att utan körrätt eller medan ett körförbud är i kraft får det inte framföras något fordon, även om föraren skulle ha ett ADR-körtillstånd. Bestämmelser om de krav som gäller i fråga om körrätt finns i körkortslagen.

Paragrafens *1 mom.* innehåller en bestämmelse om beviljande av ADR-körtillstånd på ansökan. Transport- och kommunikationsverket är den som beviljar tillstånd. Verket beviljar ADR-körtillstånd till dem som har genomgått utbildningen och blivit godkända i provet. Detta begränsar inte nationaliteten eller hemorten för dem som deltar i kurserna och provet. Även en utländsk medborgare och en person som är stadigvarande bosatt i utlandet kan få ett ADR-körtillstånd i Finland, om han eller hon har genomgått utbildningen och provet på behörigt sätt i Finland. I praktiken kan ADR-körtillstånd sökas vid sådana verksamhetsställen för förarexamensmottagare där det går att avlägga ADR-körtillståndsprov. På så sätt är ansökan inte buden till sökandens hemkommun eller den plats där körtillståndsprovet har avlagts.

Körtillståndet ska vara tidsbundet. För närvarande kan en sökande beviljas körtillstånd om han eller hon högst sex månader tidigare har blivit godkänd i ett ADR-körtillståndsprov. Tidsgränsen på sex månader slopas som nationellt krav, eftersom den begränsar rätten för den som deltagit i provet att få ett körtillstånd. Körtillstånd beviljas så länge som kriterierna för att bevilja det uppfylls. Ansökningstiden begränsas inte längre.

Paragrafens *2 mom.* innehåller bestämmelser om beviljande av temporära körtillstånd. Vid behov kan det beviljas även ett temporärt körtillstånd. I praktiken är det förarexamensmottagaren som utfärdar ett temporärt körtillstånd åt sökanden. I så fall får Transport- och kommunikationsverket via ett system information om att ett temporärt körtillstånd har utfärdats. Ett sådant särskilt skäl som avses i momentet är exempelvis att föraren genast behöver ett körtillstånd innan han eller hon har hunnit få det egentliga ADR-körtillståndet per post.

Paragrafens *3 mom.* innehåller bestämmelser om förlängning av giltighetstiden för ett ADR-körtillstånd. Förutsättningen för en förlängning är att den sökande uppfyller villkoren för beviljande av körtillstånd och har blivit godkänd i ett prov som motsvarar fortbildningskursen.

Paragrafens *4 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter. Med stöd av bemyndigandet får det meddelas förskrifter om giltighetstiden för ett körtillstånd och om hur giltighetstiden bestäms. I praktiken kan giltighetstiden för ett körtillstånd förlängas med fem år. Bestämmandet av giltighetstiden beror emellertid på hur länge före det att ett giltigt körtillstånd löper ut som körtillståndsprovet har avlagts. Giltighetstiden kan börja från den tidpunkt då ett giltigt körtillstånd upphör att gälla eller från den dag då ett körtillståndsprov har avlagts. Om omfattningen av ett körtillstånd utökas under dess giltighetstid, är giltighetstiden för det nya körtillståndet densamma som för det föregående tillståndet. Avsikten är att det med stöd av bemyndigandet i paragrafen ska meddelas föreskrifter om dessa tekniska frågor och om andra praktiska åtgärder i anknytning till ansökan om och beviljande av ADR-körtillstånd.

49 §. *Utbildningsgivare för ADR-körtillstånd.* Enligt *1 mom.* får den utbildning som behövs för att få körtillstånd ges endast av dem som har fått utbildningstillstånd för detta.

I *2 mom.* föreskrivs det att tillstånd ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Ansökan ska innehålla uppgifter om utbildningen och hur den ordnas. Ansökan ska innehålla uppgifter om bland annat utbildningens syfte, innehåll och längd. Dessutom ska ansökan innehålla bland annat en beskrivning av hur utbildningen ska genomföras, inbegripet personliga praktiska övningar, samt allmän information om eller en allmän beskrivning av det material som ska användas i utbildningen. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja utbildningstillstånd för fem år. Bestämmelser om återkallande av tillstånd finns i 138 §.

Paragrafens *3 mom.* innehåller bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av utbildningstillstånd. I relation till utbildningens art och omfattning kräver ordnandet av utbildningen tillräckliga pedagogiska, yrkesmässiga och ekonomiska förutsättningar. Med ekonomiska förutsättningar, som är ett nytt krav, avses att den som ordnar utbildningen inte får ha sådana ekonomiska problem som är betydande i relation till verksamhetens omfattning. Uppgifterna om sökandens ekonomi ska kontrolleras och sökanden får inte ha allvarliga betalningsstörningar som kan anses påverka möjligheterna att ordna ändamålsenlig utbildning.

Momentet innehåller särskilt bestämmelser om personalens kompetens. Syftet med bestämmelserna är att den föreståndare som ansvarar för utbildningen de facto ska leda, styra, övervaka och utveckla utbildningen och även i övrigt de facto sköta den ansvariga föreståndarens uppgifter. Genom kravet strävar man efter att säkerställa att den föreståndare som ansvarar för utbildningen har sakkunskap i fråga om att planera och utveckla utbildningen. Med yrkesmässig kompetens avses att en person, förutom den utbildning som krävs, även har tillräcklig arbetserfarenhet i fråga om transport av farliga ämnen eller kunnande som inhämtats på något annat sätt. Kännedom om utbildningskraven inom ADR-körtillståndsutbildningen samt lagstiftningen och förfarandena inom branschen är också ett bevis på yrkeskompetens.

I momentet föreskrivs det också om behörigheten för den som ger utbildning. Dessa krav är nya. Enligt den gällande lagstiftningen ska undervisningspersonalen ha goda kunskaper om de bestämmelser och föreskrifter som gäller transport av farliga ämnen samt de förändringar som sker i kraven. Behörighetskraven för den föreståndare som ansvarar för utbildningen ändras inte. En lärare förutsätts framöver ha ADR-körtillstånd. Detta nya krav är motiverat för att säkerställa lärarens yrkeskunnighet och för att stärka lärarens kunskaper i anknytning till transport av farliga ämnen samt helhetsbild av transporter. Det behörighetskrav som ställs på lärarna är inte oskäligt. I praktiken har en stor del av de personer som ger utbildning för närvarande ett körtillstånd. För att behörigheten ska upprätthållas krävs det att ADR-körtillståndet förnyas vart femte år. Behörighetskraven gäller inte en person som biträder utbildaren, exempelvis i de praktiska övningarna.

Förutom tillräcklig och yrkeskunnig undervisningspersonal är en annan förutsättning för att utbildningstillstånd ska beviljas att sökanden har ett detaljerat utbildningsprogram för varje kurs och det undervisningsmaterial och de undervisningsredskap som behövs på verksamhetsstället. Utbildningsprogrammet ska vara bundet till det tillstånd som har beviljats och utbildningsprogrammet ska gälla medan utbildningstillståndet är i kraft. Med stöd av ett bemyndigande i 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om dessa.

Momentet innehåller också ett krav på att sökanden lämnar uppgifter om undervisningsmaterial, undervisningsredskap och eventuella utbildningslokaler. Förhållandena kring utbildningen ska möjliggöra sådan tillsyn som det föreskrivs om i 115 §.

I lagens ikraftträdande- och övergångsbestämmelser föreskrivs det att de utbildningstillstånd som gäller när lagen träder i kraft förblir i kraft i enlighet med tillståndsvillkoren. Avsikten är att de nya bestämmelserna i paragrafen alltså ska gälla de utbildningstillstånd som beviljas efter lagens ikraftträdande.

I *4 mom.* finns det ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter av teknisk karaktär om ansökan om utbildningstillstånd och om utbildningsprogrammets innehåll samt övriga detaljer som gäller utbildningsprogrammet.

50 §. *Bevarande av handlingar som rör utbildning och prov för ADR-körtillstånd.* I paragrafen föreskrivs det om förvaring av handlingar och information som rör utbildning och prov för ADR-körtillstånd för farliga ämnen. Uppgifterna om den som ska utbildas och den som deltar i provet ska antecknas så att personen kan identifieras. Med uppgifter avses personens fullständiga namn och personbeteckning. Identifiering är viktig så att man kan försäkra sig om identiteten.

Enligt *1 mom.* ska den som ger utbildning för ADR-körtillstånd föra sådana uppgifter om ordnandet av utbildningen och själva utbildningen som visar att utbildningen har genomförts i överensstämmelse med bestämmelser och förskrifter. Paragrafen motsvarar i sak det som i 38 § i lagen om transportservice föreskrivs om förvaring av dokument som gäller lastbils- och bussförares yrkeskompetens. Uppgifterna ska förvaras under de sex kalenderår som följer på det år då utbildningen ordnades, varefter uppgifterna ska förstöras. Uppgifterna är nödvändiga för att säkerställa att utbildningen är ändamålsenlig och för att kontrollera förutsättningarna för att avlägga prov. Bestämmelserna gör det möjligt att spara uppgifter och att använda dem.

Skyldigheten gäller alla utbildningar för ADR-körtillstånd, såsom grundläggande utbildning, specialutbildning och fortbildning. Sådana handlingar som ska förvaras är exempelvis intyg över utbildning för ADR-körtillstånd och andra handlingar som gäller utbildningen och som innehåller information om exempelvis datumen för de utbildningar som den utbildade har genomgått, utbildningstyp och de ämnesområden som de har gällt. Det sätt på vilket de obligatoriska uppgifterna förvaras påverkar inte skyldigheten. Skyldigheten gäller alltså även uppgifter i elektronisk form.

Handlingarna och uppgifterna ska förvaras under sex kalenderår. Efter det ska alla uppgifter förstöras. Förvaringen av uppgifter motsvarar de bestämmelser om förvaringstiden för uppgifter som finns i 81 § i körkortslagen och 38 § i lagen om transportservice. Den entydiga förvaringstid för uppgifter som föreslås underlättar verksamheten för dem som ordnar ADR-utbildning, eftersom det är entydigt klart för dem hur länge uppgifterna ska förvaras. Fastställandet av förvaringstiden underlättar också Transport- och kommunikationsverkets tillsyn när verket ska granska åtgärder i anslutning till utbildningen för ADR-körtillstånd.

När det gäller förvaring av de uppgifter som det föreslås bestämmelser om i momentet och i synnerhet behandling av personuppgifter i anslutning till förvaringen ska det ha beaktats vad som föreskrivs i EU:s allmänna dataskyddsförordning om lagligheten i behandling av personuppgifter. Dataskyddsförordningen trädde i kraft den 5 maj 2016 och genom den upphävdes Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter. Dataskyddsförordningen började tillämpas den 25 maj 2018 och förordningen tillämpas i princip på all behandling av personuppgifter. Utöver dataskyddsförordningen kan det även bli aktuellt att tillämpa dataskyddslagen (1050/2018), som trädde i kraft den 1 januari 2019, eller nationell speciallagstiftning.

Enligt artikel 6 i dataskyddsförordningen är behandling av personuppgifter laglig endast om och i den mån som åtminstone ett av villkoren i artikeln uppfylls. Artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen, enligt vilket behandlingen ska vara nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige, utgör den rättsliga grunden för förvaring av de handlingar som det föreskrivs om i momentet. Enligt artikel 6.3 samt skäl 45 i ingressen i förordningen bör behandling som grundar sig på en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige, eller behandling som krävs för att utföra en uppgift av allmänt intresse eller som ett led i myndighetsutövning, ha en grund i EU-rätten eller i en medlemsstats nationella rätt. I 29 § i dataskyddslagen finns det bestämmelser om villkoren för att få behandla personbeteckningar.

Paragrafens *2 mom.* gäller Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att förvalta uppgifter om prov, avlagda prov och beviljade ADR-körtillstånd på det sätt som föreskrivs i avdelning VI 26–28 kap. i lagen om transportservice. Uppgifter som ska registreras om prov är exempelvis provdagen, den tidpunkt då provet inleddes och avslutades, ämnet för provet, det provmaterial som användes vid provet, uppgifter om provbedömningen och grunderna för bedömningen. Bestämmelserna i ADR-överenskommelsen förutsätter att de handlingar som ansluter sig till proven förvaras, men förvaringstiden har inte definierats. När det gäller sådana ADR-körtillståndsprov som Försvarsmakten ordnar och övervakar finns det emellertid bestämmelser om Försvarsmaktens uppgifter i fråga om att förvalta uppgifter om avläggandet av ADR-körtillståndsprov i lagen om behandling av personuppgifter inom Försvarsmakten (332/2019). Uppgifterna är nödvändiga för beviljandet av ADR-körtillstånd, för upprätthållandet av systemet för beviljande av körtillstånd och för verifiering av att uppgifter är korrekta. Bestämmelserna gör det möjligt att spara uppgifter och att använda dem.

10 kap.

Skyddsåtgärder

De bestämmelser om skyddsåtgärder och skyddsförpliktelser i den gällande lagstiftningen vilkas syfte är att hindra stöld och annat avsiktligt missbruk av farliga ämnen som ska transporteras tas med i lagen. Begreppen säkerhetsrisk och skyddsåtgärder definieras i 3 § i början av lagen. I 8 kap. ska det regleras om utbildning som gäller skyddsåtgärder.

Eftersom de normer som ingår i skyddsåtgärderna i IMDG-koden och ICAO-TI huvudsakligen är rekommendationer tas endast en allmän förpliktelse avseende de transportformerna in i lagen. Av paragraferna i detta kapitel gäller således endast 51 § fartygs- och lufttransporter. Bestämmelser om skyddsåtgärder ingår i bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna. Det ska på motsvarande sätt regleras närmare om dem i denna lag.

SOLAS-konventionen som gäller fartygstransporter innehåller kap. XI-2 och den skyddskod för fartyg och hamnkonstruktioner som hör till den, nedan ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code). Kapitel XI-2 och ISPS-koden tillämpas på fartyg och hamnkonstruktioner, också på fartyg som transporterar farliga ämnen som styckegods. ISPS-koden gäller inte örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av en fördragsslutande stat och endast används i ickekommersiell tjänst för en stat. Europaparlamentet och rådet har också utfärdat förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (EG) nr 725/2004.

Bestämmelser om skyddet av den civila luftfarten finns i den så kallade skyddsförordningen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002. Det regleras allmänt om skydd av luftfarten i 9 kap. i luftfartslagen (864/2014). Normer som gäller säkerhetsrisker finns som rekommendationer i ICAO-TI. Enligt en bestämmelse i bilaga 18 i den internationella konventionen angående internationell civil luftfart ska avtalsparterna dock förutsätta skyddsåtgärder, som bör överensstämma med konventionens övriga bilagor och ICAO-TI, av avsändare, transportörer och andra personer som deltar i lufttransport av farliga ämnen.

51 §. *Allmänna skyddsåtgärder.* I det föreslagna *1 mom.* tas bestämmelser in om förberedelser inför säkerhetsrisker och om samarbete i samband med det. Bestämmelserna är allmänna förpliktelser som ska gälla alla transportformer. Paragrafen har ett nytt krav på samarbete i fråga om förmedling av uppgifter som gäller säkerhetsrisker och genomförande av skyddsåtgärder. Syftet är att man, när en säkerhetsrisk uppkommer, i behövlig omfattning kan anmäla detta också till de övriga delaktiga i en transport. För att effektivisera myndigheternas arbete har också de behov av att känna till all verksamhet som gäller säkerhetsrisker i transportbranschen. I samarbete kan man också avtala med företagspartner och samarbetsparter om vilka skyddsåtgärder som ska genomföras tillsammans och i övrigt förbereda sig inför säkerhetsrisker, vilket kan innebära till exempel utbildning i gemensamma uppgifter. Avsikten är att alla de personer som deltar i all verksamhet som hör till transport av alla farliga ämnen ska beakta de krav på skyddsåtgärder som står i proportion till personens ansvar.

Paragrafens *2 mom.* ska innehålla bemyndiganden att utfärda förordning och föreskrifter. Avsikten är att närmare föreskrifter som grundar sig på bestämmelser i internationella avtal och på reglering från Europeiska unionen ska meddelas av Transport- och kommunikationsverket. Sådana föreskrifter är till exempel föreskrifter om ämnes- eller ämnesgruppspecifik övervakning av fordon, parkering och låsning av lastutrymmen. Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser som anses behövliga nationellt sett. Enligt till exempel TFÄ-direktivet får medlemsstaterna reglera transporten av farliga ämnen på lands- och järnväg på sitt territorium eller förbjuda sådana transporter endast av andra orsaker än orsaker som gäller transportsäkerhet. En sådan orsak enligt vilken nationella bestämmelser får utfärdas kan således vara en orsak som gäller säkerhetsrisker. Avsikten är att internationellt avtalade normer iakttas, men vid behov kan man ändå beakta nya hot som uppdagas.

52 §. *Skyddsåtgärder vid väg- och järnvägstransport.* I 1 mom. förutsätts det som i den gällande TFÄ-lagen att farliga ämnen får överlämnas för transport endast till en transportör som har identifierats på behörigt sätt. För identifiering av den som utför en transport ska avsändaren minst försäkra sig om att det företag som utför transporten faktiskt existerar, och vid utlämnandet av varor säkerställa att det är frågan om samma företag som transportavtalet ingåtts med.

Enligt *2 mom.* ska en plats som används för tillfällig förvaring av farliga ämnen vara skyddad. Kravet motsvarar bestämmelsen i den gällande TFÄ-lagen kompletterad så, att obehörigt tillträde till området ska förhindras i den mån det är möjligt. Som skydd kan utöver belysning som nämns i bestämmelsen anses till exempel bevakning av området med olika metoder.

Enligt bestämmelsen ska platser som används för tillfällig förvaring av farliga ämnen i bannät, terminaler, på andra platser, i fordonsdepåer och vid kajplatser i hamnar och på rangeringsbangårdar vara skyddade, och i den mån det är möjligt och kan tillämpas ska obehörigt tillträde till området förhindras. Förpliktelsen att skydda ska dock inte gälla till exempel vanliga parkeringsplatser. I den skyddsplan som avses i 53 § ska dock de raster och rastställen som hör till transporter samt de säkerhetsrisker som är förenade med dem, liksom åtgärder som iakttas för att säkerställa transportens säkerhet, beaktas. I Finland finns det inga rastställen som helt uppfyller kraven i fråga om säkerhetsrisker.

I *3 mom.* ska ett krav att besättningsmedlemmarna på ett transportfordon – fordon eller tåg – ha med sig en fotoförsedd identitetshandling tas in. Kravet ingår i nuläget i statsrådets förordningar om väg- och järnvägstransporter. Kravet kan uppfyllas genom att personen har körkort med sig. Om en hjälpkarl i ett fordon inte har körkort ska han ha med sig en annan fotoförsedd identitetshandling. Det behöver inte nödvändigtvis vara ett bevis som utfärdats av en myndighet. Till exempel ett relevant fotoförsett bevis som arbetsgivaren utfärdar ska vara tillräckligt.

Paragrafens *4 mom.* ska innehålla bemyndiganden att meddela föreskrifter. Avsikten är att närmare föreskrifter som grundar sig på bestämmelser i internationella avtal och på reglering från Europeiska unionen ska meddelas av Transport- och kommunikationsverket.

53 §. *Skyddsplan för väg- och järnvägstransport samt skydd av transportmedel.* De krav som avses i denna paragraf bör uppfyllas om man transporterar ett farligt ämne som vid uppsåtligt missbruk kan orsaka betydande säkerhetsrisker. Ämnen som kan orsaka betydande säkerhetsrisker är enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna ämnen som kan missbrukas i terrordåd och på så sätt orsaka allvarliga följder såsom mänskliga offer eller massförstörelse eller, särskilt för radioaktiva ämnens del, betydande socioekonomiska störningar. Avsikten är att föreskrifter om dessa ämnen och mängden ämnen enligt en paragraf om bemyndigande meddelas av Transport- och kommunikationsverket. I internationella bestämmelser om väg- och järnvägstransporter finns tabeller med skyddsåtgärder som gäller dem i samband med bestämmelserna.

Paragrafens *1 mom.* innehåller ett krav på skyddsplan som motsvarar en bestämmelse i den gällande TFÄ-lagen. Förpliktelsen att utarbeta skyddsplan ska gälla de delaktiga i transporter såsom avsändare, transportörer, lastare och bannätsförvaltare. Avsikten är att skydda hela landstransportkedjan mot stöld och annat avsiktligt missbruk av farliga ämnen. Skyddsplanen ska innehålla de åtgärder och förfaranden som iakttas i strävan efter att förhindra missbruk av farliga ämnen till exempel i samband med terrorism. Åtgärderna och förfarandena ska relateras till de risker som konstateras i planen. Föreskrifter om det detaljerade innehållet i skyddsplanen meddelas med stöd av det föreslagna bemyndigandet av Transport- och kommunikationsverket. Skyddsplanen ska på begäran ges till den övervakande myndigheten. Den övervakande myndigheten kan då kontrollera att den behöriga planen har utarbetats och att den också tillämpas. Skyddsplanen enligt denna paragraf behöver således inte godkännas på förhand hos myndigheten.

Paragrafens *2 mom.* ska på samma sätt som den gällande TFÄ-lagen innehålla en bestämmelse om skydd av transportmedel som ska användas för väg- och järnvägstransporter. Transportmedlet ska förses med ändamålsenlig skyddsutrustning eller skyddas med andra arrangemang som

hindrar stöld av transportmedlet och dess frakt. I praktiken ska det säkerställas att denna utrustning kontinuerligt är i skick och effektiv. Användningen av dessa skyddsåtgärder får dock inte hindra verksamhet i nödsituationer.

Paragrafens *3 mom.* ska innehålla bemyndiganden att meddela föreskrifter. Avsikten är att närmare föreskrifter som grundar sig på bestämmelser i internationella avtal och på reglering från Europeiska unionen ska meddelas av Transport- och kommunikationsverket. Enligt de internationella föreskrifterna ska skyddsplanen innehålla ansvarsfördelning av skyddsåtgärderna, kartläggning av transporthändelser och bedömning av de risker som hör dit samt åtgärder som siktar på att minska på säkerhetsriskerna.

11 kap.

Transportförbud och transportbegränsningar

54 §. *Skyldighet att avhjälpa brister och fel samt avbrott av transport.* I *1 mom.* ska det föreskrivas om skyldighet att avhjälpa fel, brister eller försummelser som upptäcks i konstruktionen eller utrustningen i ett transportmedel, en förpackning, en tank eller en container. I momentet ska det också föreskrivas om skyldighet att avbryta en transport för att avhjälpa situationen och återställa transportsäkerheten. Förbudet ska dock inte gälla mycket ringa brister som inte äventyrar transportens säkerhet eller förorsakar missförstånd eller tillbud vid en olycka. Det finns till exempel inte skäl för att bege sig ut i trafiken med en läckande tank om inte alla åtgärder som är möjliga vidtas för att stoppa läckaget. Om ett farligt läckage dock inte kan avlägsnas ska resan inte fortsätta. Om å andra sidan små skador upptäcks i en förpackning, till exempel bucklor, och man kan anta att de inte utgör någon fara är det möjligt att fortsätta resan.

Det föreslagna *2 mom.* motsvarar delvis 14 § 2 mom. i den gällande TFÄ-lagen. Transport av ett farligt ämne ska avbrytas så snart som möjligt om en brist eller försummelse som orsakar fara upptäcks under transporten. Det är möjligt att fortsätta transporten när de fel, brister och försummelser som upptäckts i transporten har avhjälpts eller man genom andra åtgärder har fått transporten i skick och transporten kan fortsätta på ett säkert sätt.

När en transport avbryts ska de faror som är orsak till avbrottet beaktas och bedömas samt var det är möjligt att tryggt leverera ämnet eller ämnena som ska transporteras. I en sådan situation ska också de faror som hänför sig till allmän säkerhet bedömas. De kan gälla människor, miljö eller egendom i närheten. Man ska i synnerhet beakta till exempel sådana platser där det kan finnas många människor samtidigt.

I *3 mom.* ska det föreskrivas om tillsynsmyndighetens fullmakt att godkänna att en avbruten transport fortsätter för den återstående sträckan trots att alla brister och fel inte skulle ha avhjälpts. Då ska det, innan transporten fortsätter, bedömas att det med tanke på den totala säkerheten är ett tryggare och bättre alternativ att transporten fortsätter än att den väntar på avhjälpande åtgärder. Då är det möjligt att genomföra transporten trots att det inte är möjligt att utföra alla avhjälpande åtgärder fullständigt, men man på annat sätt kan garantera en tillräckligt säker transport för den återstående sträckan. Tillsynsmyndigheten ska ge transportören behövlig administrativ hjälp om tillsynsmyndigheten inte kan godkänna att en avbruten transport fortsätter. Sådan hjälp kan till exempel vara att kalla en räddningsmyndighet eller en reparatör till platsen. Skyldigheten grundar sig på bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna.

55 §. *Regionala transportbegränsningar vid väg- och järnvägstransport.* Den föreslagna paragrafen grundar sig på bestämmelser om regionala transportbegränsningar i den gällande TFÄ-

lagen. Enligt den har Transport- och kommunikationsverket fullmakt att begränsa transport av farliga ämnen på vissa områden, vägar eller vägsträckor (ruttbegränsning). På samma sätt får en transport begränsas i en tunnel på väg eller järnväg (tunnelbegränsning). Kriteriet för rutt-och tunnelbegränsning är att transporten av farliga ämnen kan medföra betydande fara för människor, miljö eller egendom. Fastställandet av transportrutter för farliga ämnen innefattar prövning, och det är viktigt att rutterna läggs upp enligt de statliga myndigheternas riktlinjer. Rutt- och tunnelbegränsningar på väg visas med de märken som föreskrivs i vägtrafiklagen. Enligt 72 § i vägtrafiklagen uppsätts vägmärken som anger transportbegränsning för farliga ämnen av Transport- och kommunikationsverket, på landsvägar av väghållaren och på andra vägar av kommunen.

Enligt *1 mom.* ansöker kommunen om ruttbegränsning, och vägägare, en väginnehavare eller en bannätsförvaltare om tunnelbegränsning för en tunnel de kontrollerar. I ansökan läggs de omständigheter fram som den som ansöker anser vara motiv för en begränsning. Sådana grunder är förslag och konsekvensbedömningar av behovet av begränsning och säkerheten på en eventuell alternativ rutt. Förslaget ska också innehålla riskbedömningar. Syftet är att bedöma om den kvarvarande risken är berättigad och acceptabel under de rådande omständigheterna. När det bedöms om kriterierna för en begränsning uppfylls ska de centrala uppgifterna i ansökan vara de ämnen som ska transporteras på området och deras riskfaktorer, bebyggelse och invånartäthet samt sårbara objekt. Vid behov ska uppgifter också om rusningstider och viktiga grundvattenområden läggas fram. En kommun som ansöker om ruttbegränsning ska klarlägga också eventuella konsekvenser för en annan kommuns område i fall där en begränsning, angivandet av den eller den alternativa rutten inte begränsar sig till den egna kommunens område. Den som ansöker om tunnelbegränsning ska i ansökan lämna en framställan om bedömning av riskerna i fråga om tunneln som har utförts av ett organ som är oberoende av den sökande. I bedömningen ska man beakta omständigheter som påverkar säkerheten, åtminstone de ämnen som transporteras, tunnelns konstruktion och den utrustning som hör till samt de alternativa rutternas säkerhet.

Målet med *2 och 3 mom.* är att möjligheterna att transportera farliga ämnen inte begränsas mer än vad som behövs för att avvärja den fara transporterna medför, att det särskilt fästs uppmärksamhet vid hur transporter kan utföras trots begränsningen, vilka alternativa rutter som finns tillgängliga och om de är säkrare i förhållande till det område som ska begränsas. De alternativa rutternas säkerhet och användbarhet ska bedömas i förhållande till det område, den väg eller den tunnel som föreslås bli begränsad.

Meningen är att den föreslagna alternativa rutten ska vara minst lika säker eller säkrare än den nuvarande rutten som man föreslår ska begränsas: det ska till exempel inte planeras begränsningar på huvudvägar och andra motsvarande vägar om en omfartsväg eller en alternativ rutt styr transporter till mindre vägar som gator eller bostadsområden i en tätort. Dessutom ska den alternativa vägens strukturella risker för transporter och tunga fordon kartläggas. Målet med en trafikstyrningsplan är att till exempel de märken och tecken som anger begränsning blir en del av planeringen av begränsningar.

Också i fortsättningen ska den som på ansökan beviljats transportbegränsning informera om rutt- eller tunnelbegränsningarna. För närvarande har regionala ruttbegränsningar beviljats 14 kommuner. I Finland finns det för närvarande inga transportbegränsningar som gäller farliga ämnen i tunnlar.

De nuvarande ruttbegränsningarna gäller tills vidare. Avsikten är inte att föreskriva om tiden för transportbegränsningar, men målet är att begränsningar i framtiden också kan utfärdas för viss tid. De områden för vilka begränsningar beviljats samt begränsningsmärkenas skick och

placering ska granskas regelbundet, till exempel minst vart tionde år, så att områdenas utveckling och ändrade transportbehov, trafikarrangemang och trafikmängder kan beaktas. Det föreslagna 2 mom. ska innehålla en ny bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket kan upphäva begränsningen. Det ska ge verket befogenheter att upphäva en begränsning som det inte längre finns grunder för, till exempel när trafikarrangemang ändras och utvecklas. I praktiken kan vem som helst ta initiativ till att upphäva en begränsning. Verket kan också själv upphäva en begränsning.

Enligt 3 mom. ska den sökande göra en bedömning av begränsningens konsekvenser. Avsikten ska vara att det i ansökan om begränsningen finns en övergripande syn med tanke på de faktorer som påverkar säkerheten och kontrollen av faror som eventuellt orsakas. Vid begränsning av vägtransport förutsätts en trafikstyrningsplan för hur de trafikanordningar som visar begränsningen ska ställas upp.

Enligt *4 mom.* får polisen besluta om transport av farliga ämnen på begränsningsområdet av särskilda skäl. Momentet motsvarar den bestämmelse som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen.

Enligt *5 mom.* får Transport- och kommunikationsverket på samma sätt som enligt den gällande bestämmelsen meddela närmare tekniska föreskrifter om regionala transportbegränsningar.

12 kap.

Anmälningar och utredningar om olyckor och tillbud

Kraven på de anmälningar och utredningar som ska göras om olyckor motsvarar kravet i 11 c § i den gällande TFÄ-lagen och de krav som föreskrivits med stöd av den paragrafen. Nu föreslås det nya bestämmelser med de samlade kraven på anmälningar och utredningar för olika transportformer som ska lämnas om olyckor och tillbud. Bestämmelser i internationella avtal och i Europeiska unionens reglering som gäller transport av farliga ämnen i olika transportformer kräver utredning av olyckor. Syftet med dem är att myndigheterna ska få kännedom om orsakerna till olyckor och möjliggöra att motsvarande händelser förebyggs i framtiden. Värdefull information fås om händelserna för utvecklande av lagstiftning, internationella avtal, praxis och anvisningar.

Det föreskrivs separat om anmälan om olycksutredningar och arbetsolyckor till arbetarskyddsmyndigheten.

56 §. *Anmälan vid olycka, tillbud och nödsituation.* Kravet i *1 mom.* på anmälan som ska göras om en olycka motsvarar befogenheten att med stöd av den gällande TFÄ-lagen genom förordning föreskriva om krav på anmälan när en olycka inträffar vid väg- eller järnvägstransport eller på hamnområde. Eftersom kravet på anmälan i en nödsituation kan anses vara allmän ska den inte längre begränsas till dessa transportformer. I momentet ska det utöver om skyldighet att göra en nödanmälan föreskrivas om lämnande av uppgifter till räddningsmyndigheten och att skyddsåtgärder ska vidtas. I en nödsituation ska anmälan enligt gällande krav och praxis i Finland göras till nödnumret eller något annat system som är i bruk för transportformen i fråga. En nödsituation under luftfart anmäls till den leverantör av flygtrafikledningstjänst som avses i 121 § i luftfartslagen (864/2014) som sörjer för att efterspanings- och räddningstjänst för luftfart ordnas. Vid luft- och fartygstransport utanför Finland görs anmälan om nödsituation till den nödcentral som är behörig eller till någon annan mottagningsplats för larmuppgifter enligt de lokala kraven.

Med skyddsåtgärder avses sedvanliga åtgärder för att förebygga att en fara sprids, dock inte åtgärder som äventyrar personsäkerhet eller åtgärder som hör till räddningsmyndigheternas eller andra myndigheters uppgifter. Avsikten är att man i situationen handlar enligt de anvisningar som föreskrivs i 15 § och räddningsmyndigheternas anvisningar utan att riskera sitt eget liv.

Anmälningsskyldigheten gäller, beroende på transportsituationen, till exempel den som ansvarar för en transport, såsom föraren, i en hamn föraren av ett fordon eller av en anordning som används för flyttning eller den som ansvarar för flyttning, lastning, lossning av last eller för tillfälligt förvar.

I 3 § i räddningslagen föreskrivs allmänt om att göra nödanmälan. Enligt den är var och en som märker eller får veta att en eldsvåda har brutit ut eller att någon annan olycka har inträffat eller är överhängande och som inte genast kan släcka branden eller avvärja faran skyldig att utan dröjsmål underrätta dem som är i fara, göra nödanmälan och efter förmåga vidta räddningsåtgärder.

Paragrafens *2 mom.* motsvarar den skyldighet som föreskrivs om lufttransport med stöd av bemyndigandet i 11 c § i den gällande TFÄ-lagen, vilket är en precisering till kraven i 1 mom. Bestämmelsen ska särskilt gälla uppgifter som ska ges om farliga ämnen som finns med som frakt i luftfartyg vid olyckor eller tillbud. Med frakt avses vilken annan egendom som helst som transporteras i luftfartyg utom post och resgods som ägaren har med sig eller som ägaren har blivit av med. Med luftfartsolycka avses en olycka som definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG, och med allvarligt tillbud avses ett allvarligt tillbud som definieras i den förordningen. Dessa definitioner av luftfartsolycka och allvarligt tillbud motsvarar också definitionerna i bilaga 13 i Chicagokonventionen som innehåller krav på utredning av olyckor och tillbud (Aircraft Accident and Incident Investigation).

Enligt *3 mom.* är Transport- och kommunikationsverket den i 2 mom. avsedda behöriga myndigheten i Finland som anmälningar lämnas till.

Paragrafens *4 mom.* ska innehålla ett bemyndigande att utfärda föreskrifter för Transport- och kommunikationsverket. Med stöd av det ska det föreskrivas närmare om anmälan och de uppgifter som ska anmälas på det sätt som motsvarar bestämmelser i internationella avtal och Europeiska unionens reglering.

I fråga om lufttransporter ska de uppgifter som ska anmälas och som avses i 1 mom. vara de uppgifter som det förutsätts att befälhavaren för ett luftfartyg har om frakt som innehåller farliga ämnen: bland annat ämnets klass, mängd och placering. De internationella avtalen om andra transportformer innehåller inte sådana noggrannare uppgifter om vad som ska anmälas, men om dessa uppgifter inkluderas i dem kan det föreskrivas om dem på motsvarande sätt med stöd av bemyndigandet.

Med stöd av bemyndigandet att utfärda föreskrifter ska det föreskrivas närmare också om de anmälningar och uppgifter som avses i 2 mom., och vid behov kan det också utfärdas bestämmelser om hur snabbt efter en händelse och på vilket sätt anmälningarna ska sändas.

57 §. *Anmälan om överskridning av strålningsgränsvärde*. I *1 mom.* föreskrivs det om anmälan när strålningens doshastighet eller den radioaktiva föroreningen vid transport av radioaktiva ämnen har överskridit säkra gränsvärden. Om transportören eller, efter att försändelsen anlänt, mottagaren upptäcker att gränsvärdena för säker transport har överskridits, ska andra delaktiga

i transporten som har kunnat exponeras underrättas om detta. Dessutom ska anmälan göras till Strålsäkerhetscentralen.

Med stöd av bemyndigandet i 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om gränsvärden för doshastighet och radioaktivt avfall. Internationella avtal och EU-lagstiftningen har bestämmelser om gränsvärden per försändelse och använt transportmedel. Dessa gränsvärden får inte överskridas. Verket meddelar föreskrifter på motsvarande sätt. Utgångspunkten är att transportförpackningarna ska konstrueras och försändelsen verifieras så att behövligt skydd uppnås och det kan säkerställas att doshastigheten inte överstiger de fastställda värdena på utsidan av något kolli under normala transportförhållanden och med den planerade maximimängden radioaktivt innehåll.

58 §. *Utredning om olycka och tillbud.* Bestämmelserna i paragrafen baserar sig på de skyldigheter som det föreskrivits om genom förordning med stöd av bemyndigandet i 11 c § i den gällande TFÄ-lagen.

Anmälningsskyldigheten i *1 mom.* motsvarar den skyldighet som det föreskrivits om genom förordning om väg- och järnvägstransporter med stöd av bemyndigandet i den gällande TFÄ-lagen. Olyckor och tillbud som avses i momentet och som det ska göras utredning om är läckage av ett farligt ämne eller omedelbar fara för läckage av en produkt, person-, egendoms- eller miljöskada, eller en händelse där handräckning begärts av en myndighet. Det ska föreskrivas närmare om kriterierna för dessa händelser genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket med stöd av bemyndigande i paragrafen.

Det gällande kravet som gäller järnvägstransporter ska ändras så att det motsvarar vägtransport på så sätt att också utredningar om olyckor vid järnvägstransporter ska sändas till Säkerhets- och kemikalieverket, medan de enligt den gällande bestämmelsen ska sändas till Transport- och kommunikationsverket. Avsikten är att den information som samlats om olyckor ska kunna användas i myndighetsuppgifter för att ytterligare främja transportsäkerheten. Om det till exempel upptäcks att någon typ av tank eller förpackning särskilt förorsakar tillbud kan företeelsen vid behov undersökas vid Säkerhets- och kemikalieverket, som utövar tillsyn och marknadskontroll över förpackningar och tankar under deras brukstid.

Det är förnuftigt att förenhetliga kraven på anmälningar som gäller landtransporter. Då behöver den anmälningsskyldige inte i olika fall fundera på vilken myndighet uppgiften ska sändas till. Anmälan sänds till Säkerhets- och kemikalieverket. En fördel med det är också att en anmälan om en händelse som skett på en produktionsanläggning för kemikalier kommer till samma myndighet oberoende av om det gäller en olycka som omfattar kemikalier eller explosiva varor enligt kemikaliesäkerhetslagen eller en olycka eller ett tillbud som hör till tillämpningsområdet för den lag som föreslås.

Den bestämmelse med stöd av den gällande TFÄ-lagen om att också andra myndigheter har rätt att be om utredning om olyckor vid väg- och järnvägstransporter och olyckor som skett i hamnar ska inte tas med i paragrafen, för det anses att den rätten hör till myndighetens befogenhet när den sköter sin lagstadgade uppgift.

Bestämmelsen i *2 mom.* motsvarar den skyldighet som gäller hamnverksamhet som det föreskrivits om genom förordning med stöd av bemyndigandet i den gällande TFÄ-lagen. Den utredning som avses i 3 mom. samt den skyldighet om anmälan om olycka och tillbud som det föreskrivs om i sjölagen gäller olyckor och tillbud som skett på fartyg. En särskild bestämmelse om olyckor eller tillbud som gäller hamnfunktioner behöver således tas med i lagen.

Eftersom olyckor eller tillbud som sker i hamnar sker i anslutning till landtransporter ska det gällande kravet ändras så att det motsvarar väg- och järnvägstransport på så sätt att också utredningar om olyckor ska sändas till Säkerhets- och kemikalieverket, medan de enligt den gällande bestämmelsen ska sändas till Transport- och kommunikationsverket. Därmed ska utredningar om alla olyckor och tillbud som gäller landtransport sändas till samma myndighet. Utredningar om olyckor och tillbud som skett i hamnar ska utöver till myndigheten dessutom lämnas till hamninnehavaren.

Bestämmelsen i det föreslagna *3 mom.* gäller särskilda tillbud i samband med transport av farliga ämnen där en last som innehåller ett farligt ämne sannolikt har försvunnit till sjöss eller där en INF-gods har läckt.

Bestämmelserna motsvarar bestämmelsen i kapitel VII del A regel 6 i bilagan till SOLAS-konventionen och bestämmelser i kapitel 11 i INF-koden. Den utredning som avses 3 mom.1 punkten i regel 6 utarbetas utifrån de allmänna principer och riktlinjer som internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har utarbetat. De är till exempel anvisningar för rapportering om tillbud som gäller transport av farliga och skadliga ämnen och ämnen som förorenar den marina miljön (Guidelines for reporting indcidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants (resolution A.851(20)). Kravet på utredning gäller all last som innehåller förpackade farliga ämnen, och därmed också INF-gods. Dessutom ska det enligt bestämmelserna i kapitel 11 i INF-koden lämnas utredning om olyckor och tillbud som sker i INF-gods i fall som gäller läckage eller sannolikt läckage, även om lasten inte har försvunnit. Enligt bestämmelser i kapitel 11 i INF-koden ska en rapport även lämnas i fall där ett fartyg som transporterar INF-gods skadas, blir defekt eller går sönder så att fartygets säkerhet påverkas eller navigeringssäkerheten försämras, även om INF-godset inte har skadats eller försvunnit.

Det föreskrivs allmänt om lämnande av sjöförklaring och skriftlig utredning i samband med den samt om anmälan till myndigheter om olyckor och tillbud som skett i samband med användning av ett fartyg i sjölagen, men tillämpningsområdet för dess bestämmelser är mer begränsat: bestämmelserna om sjöförklaring och anmälningsskyldigheten gäller finländska fartyg. En utredning som avses i detta moment kan vara en del av den anmälan om olycka och tillbud som avses i sjölagen.

Med den som ansvarar för ett fartyg avses fartygets befälhavare eller någon annan person som ansvarar för det. Om ett fartyg som avses i momentet överges eller om en rapport som lämnats om ett sådant fartyg är bristfällig eller oåtkomlig ska ett bolag som definieras i kapitel IX regel 1 i bilagan till SOLAS-konventionen om möjligt sörja för fartygets befälhavares skyldighet. Med bolag avses ett bolag som definieras kapitel IX regel 1 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilket således är fartygets ägare eller en annan organisation eller person, såsom fartygets befälhavare eller den som hyr fartyget utan besättning (bareboat-redare), som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som därvid gått med på att överta alla de skyldigheter och det ansvar som internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM) föreskriver.

Bestämmelsen i *4 mom.* motsvarar den skyldighet som gäller lufttransport som det föreskrivits om genom förordning med stöd av bemyndigandet i 11 c § i den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelsen gäller särskilt de utredningar som ska lämnas om transportolyckor, transporttillbud och andra fall som gäller lufttransport av farliga ämnen. Det föreskrivs allmänt om anmälan om olyckor, tillbud och allvarliga tillbud vid civil luftfart i luftfartslagen (864/2014) och i den så kallade undantagsförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Euro-

paparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007).

Begreppen olyckor vid transport av farliga ämnen och tillbud vid transport av farliga ämnen motsvarar de begrepp som definieras i Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008. De motsvarar till stor del också definitionerna i ICAO-TI. Enligt förordning (EU) nr 965/2012 avses med olycka med farligt gods en händelse som har samband med och kan hänföras till transport av farligt gods med flyg och som resulterar i dödlig eller allvarlig skada på person eller betydande skada på egendom. Enligt förordningen avses med tillbud med farligt gods:

a) en händelse, annan än olycka med farligt gods, som har samband med och kan hänföras till transport av farligt gods med flyg, vilken inte nödvändigtvis sker ombord på ett luftfartyg, och som resulterar i skada på person eller egendom, brand, sönderslaget gods, spill, vätske- eller strålningsläckage eller annat tecken på att förpackningens hållbarhet inte har bibehållits,

b) varje händelse som kan hänföras till transport av farligt gods, och som allvarligt utsätter luftfartyget eller de ombordvarande för fara.

I bestämmelsen i momentet avses med frakt vilken annan egendom som helst som transporteras i luftfartyg utom post och resgods som ägaren har med sig eller som ägaren har blivit av med. Med flygpost avses brevpostförsändelser eller postpaket som en utövare av postverksamhet har överlämnat för vidarebefordran till en annan utövare av postverksamhet enligt Världspostkonventionens bestämmelser.

Enligt *5 mom.* är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som utredningar om olyckor och tillbud som sker vid fartygs- och lufttransporter ska lämnas till i Finland.

Paragrafens *6 mom.* ska innehålla ett bemyndigande att utfärda föreskrifter för Transport- och kommunikationsverket. Med stöd av det föreskrivs det noggrannare om anmälan och de uppgifter som ska anmälas på det sätt som motsvarar bestämmelser i internationella avtal och Europeiska unionens reglering. Vid behov kan föreskrifter också utfärdas om hur snabbt efter det skedda och på vilket sätt en utredning ska lämnas.

59 §. *Lämnande av uppgifter om olyckor och tillbud.* Paragrafens *1 mom.* innehåller en skyldighet för Säkerhets- och kemikalieverket att årligen till Transport- och kommunikationsverket lämna uppgifter om olyckor som myndigheten har mottagit. På så sätt kan Transport- och kommunikationsverket använda uppgifter för att skapa och utveckla en lägesbild av trafiksystemet. Gällande krav ska ändras också på så sätt att det inte längre särskilt behöver sändas en utredning om olyckor som skett vid väg- och järnvägstransport eller i hamn till Strålsäkerhetscentralen, utan Säkerhets- och kemikalieverket förmedlar med stöd av 2 mom. uppgifter om olyckor som gäller radioaktiva ämnen. Arrangemanget underlättar de anmälningsskyldigas verksamhet när det alltid är samma ämbetsverk som tar emot anmälan om olyckor som gäller landtransporter, men det sörjs ändå för den informationsöverföring som behövs mellan myndigheter. Det är inte nödvändigt att föreskriva om sättet att förmedla uppgifter, utan myndigheterna får avtala om ett relevant sätt att rapportera. I nuläget sammanställer Säkerhets- och kemikalieverket uppgifter om olyckor och tillbud på sin webbplats.

Dessutom ändras det gällande kravet som gäller järnvägstransporter så, att det inte längre ska finnas någon separat utredningsskyldighet till Olycksutredningscentralen. I lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) innehåller redan 16 § ett krav på att en myndighet som deltar i räddningsarbetet på en olycksplats och Transport- och kommunikationsverket ska underrätta Olycksutredningscentralen om en händelse som kan bli föremål för utredning enligt den lagen.

Enligt *2 mom.* ska Säkerhets- och kemikalieverket och Transport- och kommunikationsverket lämna uppgifter om olyckor och tillbud i samband med transporter av radioaktiva ämnen till Strålsäkerhetscentralen. På så sätt har Strålsäkerhetscentralen alltid en helhetsbild av de olyckor och tillbud som hör till dess verksamhetsområde.

60 §. *Användning av information om olyckor eller tillbud.* Bestämmelserna i paragrafen om myndighetens rätt att vidta rättsliga åtgärder ska vara en del av den nya regleringen. Bestämmelserna grundar sig på motsvarande bestämmelser i luftfartslagen, sjölagen och spårtrafiklagen. Som bäst bereds det nationella genomförandet av direktiv (EU) 2019/1937 om skydd för personer som rapporterar om överträdelser av unionsrätten. Den lag som bereds avses inom lagens tillämpningsområde utgöra en allmän lag om skydd för rapportörer. Bestämmelserna i den föreslagna paragrafen utgör specialbestämmelser om skydd för de avsedda personerna och ska tillämpas parallellt med övrig lagstiftning.

Det föreslagna *1 mom.* innehåller en hänvisning till bestämmelserna i luftfartslagen, sjölagen och spårtrafiklagen som gäller användning av uppgifter om olyckor eller tillbud. I momentet hänvisas det till bestämmelserna om dessa transportformer, och kraven behöver därför inte upprepas i sin helhet. Genom bestämmelsen vill man skydda dem som lämnat anmälan och rapport från påföljder samt främja anmälningar och rapportering på motsvarande sätt som det föreskrivs om i luftfartslagen, spårtrafiklagen och sjölagen. Det är frågan om skydd av anmälaren och om att uppgifter som fåtts enligt bestämmelserna i 12 kap. inte ska användas till annat än arbete som siktar på att främja säkerheten.

Det föreslagna *2 mom.* innehåller en bestämmelse som begränsar myndighetens rätt att vidta rättsliga åtgärder när den får kännedom om en olycka eller ett tillbud vid vägtransport eller i hamn enbart på grund av en anmälan. En sådan bestämmelse finns inte någon annanstans i lag i anslutning till anmälan om olyckor vid vägtransporter eller i hamnar. För många transportformers del föreskrivs det om saken i 1 mom.

En bestämmelse i det föreslagna *3 mom.* motsvarar de motsvarande bestämmelserna i de lagar som det hänvisas till i 1 mom. Vad gäller vägtrafik och hamnfunktioner finns det ingen sådan bestämmelse någon annanstans i lag. Också genom denna bestämmelse vill man skydda dem som gör anmälan från påföljder och främja anmälan om tillbud.

13 kap.

Delaktigas skyldigheter att sörja för säkra transporter

Skyldigheter som gäller samtliga transportformer

Avsikten med bestämmelserna i det föreslagna 13 kap. är att förutsätta att relevanta åtgärder genomförs vid transport av farliga ämnen enligt karaktären och omfattningen av de faror som kan förutses för att undvika material- och personskador och vid behov avlägsna eller minska konsekvenserna av dem. De skyldigheter som föreskrivs för de delaktiga vid olika transportformer grundar sig på vilken uppgift aktören utför i transportkedjan. Det är klart att till exempel

transportörens skyldighet är att utföra en transport säkert, och förpackaren ska använda förpackningar som uppfyller kraven i den lag som föreslås. I praktiken kan flera parter för vilka det föreskrivs om olika säkerhetsförpliktelser i detta kapitel vara ett och samma företag. Transportören kan sköta både transporten och lastningen. Dessutom kan flera företag ansvara för en viss funktion och de säkerhetsförpliktelser som hör till den. Huvudparterna i en transport är avsändaren, transportören och mottagaren. Andra parters skyldigheter härleds till stor del ur dessa parters skyldigheter.

61 §. *Skyldighet att iaktta tillsynsmyndighetens påbud.* I lagen ska det föreskrivas om en ny skyldighet att iaktta tillsynsmyndighetens föreskrifter. Skyldigheten gäller alla parter i en transport och all i lagen avsedd verksamhet som hänför sig till transporterna. Med inspektioner avses i paragrafen utöver inspektion av den egentliga transporthändelsen även inspektioner i företag och på andra platser. Bestämmelsen motsvarar förarens skyldighet enligt vägtrafiklagen att iaktta de påbud som en polisman, gränsbevakningsman eller tullman ger för granskning av ett fordons skick, utrustning och belastning samt att tillåta granskning av fordonets trafikduglighet. Bestämmelsen i vägtrafiklagen täcker endast de granskningar som ska göras för att iaktta bestämmelserna i den lagen i vägtrafik, och inte granskningar som gäller transport av farliga ämnen.

Den nya bestämmelsen gäller alla transportformer. I bestämmelsen begränsas inte den som ger påbud endast till polis-, gränsbevaknings- eller tullman, för enligt denna lag kan granskningar också utföras av andra tillsynsmyndigheter för granskning av en transport. Det föreskrivs om tillsynsmyndigheter i 19 kap. och om myndigheternas befogenheter i 20 kap. Polisen får dock alltid enligt polislagen (872/2011) utöva en polismans rätt att ge befallningar. Enligt den bestämmelsen har en polisman som enligt den eller någon annan lag utövar sina befogenheter rätt att i enskilda fall ge befallningar och utfärda förbud som är förpliktande för var och en. En motsvarande bestämmelse gällande gränsbevakare finns i gränsbevakningslagen (578/2005).

Enligt bestämmelsen ska också handlingarna uppvisas på begäran av tillsynsmyndigheten Sådana handlingar är i första hand fraktsedlar, men också andra handlingar såsom ADR-körtillstånd, handlingar som gäller transportmedel samt godkännanden och tillstånd som gäller transport. Bestämmelsen gäller all transportverksamhet, så handlingar ska visas upp för tillsynsmyndigheten och myndighetens förordnande ska iakttas också till exempel vid företagsbesiktningar. Bestämmelsen innebär dock inte att det vid den egentliga transporten ska läggas fram handlingar som inte behöver medföras vid transporten. Det kan förordnas att handlingarna vid behov ska läggas fram senare.

62 §. *Skyldighet att säkerställa att produkter som används för transport av farliga ämnen är säkra.* Skyldigheten i den föreslagna paragrafen att säkerställa att produkter som används för transport av farliga ämnen är säkra och uppfyller de krav som motsvarar kravet i den gällande TFÄ-lagen och som gäller andra produkter som ska användas för transport av farliga ämnen än transportabla tryckbärande anordningar. Bestämmelsen är dock en allmän skyldighet, så det föreslås att den ändras till att gälla alla förpackningar, tankar och bulkcontainrar som ska användas för transport av farliga produkter som används för transport av farliga ämnen in enlighet med definitionen. Det ska dock i 14 kap. dessutom föreskrivas närmare om skyldigheter för ekonomiska aktörer avseende transportabla tryckbärande anordningar, såsom tillverkares, importörers och ägares skyldigheter på det sätt som krävs i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Skyldigheten i paragrafen gäller inte konsumenter som tar en detaljhandelsförpackning i bruk för fritids- eller sportaktiviteter. En privatperson kan därmed lita på att en produkt som finns till salu i detaljhandeln för transport av farliga ämnen uppfyller kraven, såsom en gasflaska. Större enheter som är avsedda för transport av farliga ämnen som allmänt används inom industrin för transport av farliga ämnen såsom IBC-förpackningar eller tankar kan inte anses

som förpackningar inom detaljhandeln. Det ska föreskrivas om säkerhetskrav för förpackningar, tankar och containrar i 5 kap. i lagen.

63 §. *Särskilda skyldigheter vid transport av radioaktiva ämnen.* Syftet med bestämmelserna i paragrafen är att förutsätta att de som deltar i transport av farliga ämnen utför sina uppgifter så att vid transport av radioaktiva ämnen särskilt beaktas de strålningsrisker som föranleds av det ämne som transporteras. I paragrafen föreslås bestämmelser om de skyldigheter som gäller ledningssystemet för radioaktiva ämnen och strålskyddsprogrammet. Dessutom ska behövliga åtgärder vidtas när strålningsgränsvärdena överskrids. Bestämmelserna motsvarar de skyldigheter som föreskrivits och ålagts med stöd av den gällande TFÄ-lagen, och nuvarande praxis ändras inte.

Enligt *1 mom. 1 punkten* ska de delaktiga i transporten ha ett ledningssystem för transport av radioaktiva ämnen. Med ledningssystem för transport av radioaktiva ämnen avses enligt de internationella bestämmelserna om transport av farliga ämnen ett system som består av sammankopplade och interaktiva delar för utarbetande av förfaranden och mål samt för att möjliggöra uppnåendet av målen på ett fungerande och effektivt sätt. Till de uppgifter som kräver ett ledningssystem hör alla uppgifter och åtgärder som ingår i och har samband med transport av radioaktiva ämnen, såsom planering, tillverkning, underhåll och reparation av förpackningar samt beredning, sändning, lastning, transport, inklusive tillfälliga avbrott i resan till följd av transportförhållandena, lossning och mottagande av laster och kollin som innehåller radioaktiva ämnen. Genom att följa ledningssystemet säkerställs det att till exempel personalutbildningen är uppdaterad och att de förpackningar som tillverkas och används överensstämmer med kraven.

Omfattningen av och precisionen i det strålskyddsprogram som avses *i 2 punkten* beror på transportverksamhetens omfattning, och programmet kan till exempel utgöra en del av ledningssystemet. Avsikten är att persondoserna ska ligga under dosgränserna. Skyddet och säkerheten bör optimeras så att persondoserna, antalet personer som exponeras för strålning och sannolikheten för strålning hålls så låga som möjligt.

Ledningssystemet ska grunda sig på sådana krav eller anvisningar som Strålsäkerhetscentralen anser vara godtagbara. Strålsäkerhetscentralen kan publicera en förteckning över godtagbara krav och anvisningar som kan användas vid utarbetandet av ledningssystemet. Eftersom användning av strålning i allmänhet är del av en mer omfattande verksamhet, är det ändamålsenligt att frågor som rör strålsäkerheten är integrerade som en del av ledningssystemet för hela verksamheten. Internationella atomenergiorganet IAEA:s handbok TS-G-1.4 The Management System for the Safe Transport of Radioactive Material behandlar ledningssystemet mycket ingående. Lämpliga delar av handboken kan användas för det ledningssystem som avses i denna paragraf. Ledningssystemet ska vara tillgängligt för tillsynsmyndigheten, men det behöver inte utan särskild begäran sändas till myndigheten.

Enligt *2 mom.* är avsikten att det av strålskyddsprogrammet ska framgå vilka systematiska arrangemang som vidtas i syfte att uppnå en tillräcklig strålskyddsnivå. IAEA har publicerat en anvisning om innehållet i strålskyddsprogrammet (TS-G-1.3 Radiation Protection Programmes for the Transport of Radioactive Material). Enligt anvisningarna ska strålskyddsprogrammet innehålla bland annat en beskrivning av ansvarsfördelningen i företaget, uppgifter om de stråldoser som arbetet medför, mätningen av strålning, anvisningarna för nödsituationer, utbildningen och kvalitetssäkringen.

I *3 mom.* föreskrivs om det skyldigheten att vidta åtgärder för att eliminera de faror som strålningen eller föroreningen medför och lindra följderna, om det upptäcks att strålningsgränsvärdet överskrids. Transportören och mottagaren ska då göra en anmälan i enlighet med 57 §. Med

stöd av anmälan kan avsändaren samt vid fartygstransport skepparen och avsändaren, transportören och mottagaren vidta åtgärder. Avsikten är också att fallet ska utredas för att säkerställa att omständigheterna i framtiden inte leder till liknande fall. Orsakerna till incidenten och de korrigerande åtgärderna ska anmälas till Strålsäkerhetscentralen.

I paragrafens *4 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Bestämmelser om ledningssystemets och strålskyddsprogrammets innehåll och om strålskyddet kan utfärdas så att de motsvarar de internationella bestämmelserna om transport av radioaktiva ämnen. Föreskrifterna avses innehålla detaljerade bestämmelser om dosgränser för persondoser, dosövervakning och ett program för dosbedömning.

Delaktiga vid väg- och järnvägstransport

De delaktigas skyldigheter vid väg- och järnvägstransport i det föreslagna 13 kap. motsvarar till stor del bestämmelserna i den gällande TFÄ-lagen och de bestämmelser som utfärdats om parters skyldigheter med stöd av den. Skyldigheterna ska även i fortsättningen grunda sig på bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna.

64 §. *Avsändarens skyldigheter vid väg- och järnvägstransport.* Med avsändare avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den som sänder farliga ämnen själv eller på uppdrag av tredje part. Om transporten sker enligt transportavtal innebär avsändare den avsändare som avses i transportavtalet.

Paragrafens *1 mom.* innehåller avsändarens viktigaste skyldigheter. Ett grundläggande krav på avsändaren för att säkerställa tryggheten vid transport under hela transportkedjan är att avsändaren för transport överlämnar endast försändelser som det är tillåtet att transportera.

Enligt *1 punkten* i momentet ansvarar avsändaren för att det farliga ämnet är rätt klassificerat. Om ett ämnes egenskaper inte möjliggör en trygg transport får ämnet inte överlämnas för transport. Om klassificering föreskrivs i lagens 3 kap.

Med uppgifter som enligt *2 punkten* behövs för genomförande av transporten avses alla de uppgifter som transportören behöver för att utföra transporten säkert och korrekt, uppgifter i allmänhet och de dokument som innehåller uppgifter. Uppgifterna är uppgifter på godsdeklaration eller följesedel, övriga dokument som behövs såsom tillstånd, godkännanden, meddelanden och intyg, som vid behov också kan sändas elektroniskt. Det föreskrivs om uppgifterna i 3 kap.

Med lämpliga förpackningar och tankar enligt *3 punkten* avses att förpackningar och tankar är i användbart skick. De ska också vara godkända för transportbehovet i fråga, om det krävs godkännande av förpackningen eller tanken vid en sådan transport. Det ska föreskrivas om krav på förpackningar och tankar i 5 kap. i lagen.

Enligt *4 punkten* ska avsändaren bland annat sörja för att ett farligt ämne överlämnas för transport på ett tillåtet sätt, till exempel som hellast, bulkgods, förpackat eller fyllt i en tank. Det föreskrivs om dem i 4 kap.

Enligt *5 punkten* ska avsändaren säkerställa att också en tom transport är märkt på samma sätt som en egentlig transport av farliga ämnen, om riskfaktorerna inte har eliminerats. En tom, icke rengjord tanktransport kan vara lika farlig som en full tank, till exempel på grund av eventuell utveckling av farliga gaser. Det står klart att om en tank är rengjord och riskfaktorerna eliminerade, gäller lagstiftningen om transport av farliga ämnen inte transporten av den. Det föreskrivs om märkningar i 3 kap.

Paragrafens *2 och 3 mom.* innehåller bestämmelser om uppfyllande av avsändarens skyldigheter i fall där avsändaren använder övriga tjänster eller avsändaren agerar för en annan parts räkning. Utgångspunkten är att oberoende av vem som egentligen är avsändare ska denne sörja för att avsändarens skyldigheter blir uppfyllda. Andra delaktiga är till exempel förpackare, lastare och fyllare.

I *4 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna ska innehålla noggrannare krav på det praktiska fullgörandet av skyldigheter, såsom vilka dokument och uppgifter som ska lämnas om varje transport och hurdana märkningar, förpackningar och tankar som krävs för utförandet av transporten i fråga.

65 §. *Transportörens skyldigheter vid väg- och järnvägstransport.* Med transportör avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den som enligt transportavtal eller utan transportavtal utför den egentliga transporten.

Den som tjänstgör hos en transportör ska utföra sina uppgifter enligt kraven i denna lag. På så sätt gäller dessa krav dem enligt deras uppgifter. I lagen ska inte förares separata skyldigheter enligt den gällande TFÄ-lagen ingå. Föraren ska alltså anses representera transportören i de uppgifter som avses i denna paragraf, och skyldigheterna ska således också gälla föraren på motsvarande sätt som andra personer i transportörens tjänst som sköter uppgifter som avses i lagen.

Paragrafens *1 mom.* innehåller transportörens viktigaste skyldigheter. Ett centralt krav på transportören vid transporter är att säkerställa att endast tillåtna försändelser godkänns för transport av en avsändare och att de uppgifter som behövs för transporten har fåtts av avsändaren. I fråga om järnvägstransport kan de skyldigheter i 1 mom. som gäller säkerställande före en transport enligt RID-bestämmelserna anses vara uppfyllda om granskningarna utförs enligt dokumentet IRS 40471-3 (Inspection of dangerous goods consigments) som publicerats av internationella järnvägsorganisationen UIC.

Enligt *1 punkten* i momentet har transportören ansvaret för att det är en förare med ADR-körtillstånd som kör vägtransporter, om det är fråga om en transport där detta förutsätts. Det föreskrivs om ADR-körtillstånd i 9 kap. Transportören har en grundläggande skyldighet att använda ett transportmedel som krävs för transporten i fråga och som det ställs tekniska krav på i lagen och med stöd av den. Det föreskrivs om transportmedel i 4 kap.

Momentets *2 och 3 punkt* innehåller motsvarande säkerställande av den tillåtna transporten och transportuppgifterna som det föreskrivs om för avsändaren i 64 §.

Momentets *4 punkt* innehåller en skyldighet att säkerställa att fordonet och lasten inte har några fel eller läckor. Det förutsätts att detta och säkerställandet av utrustningen görs på ett tillräckligt sätt, vilket enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna innebär en tillräcklig okulär besiktning där uppenbara fel kan upptäckas. Avsikten är inte att det ska vara en skyldighet att göra mer omfattande och detaljerade tekniska inspektioner än i övrigt.

Avsikten med kraven i *5,6 och 7 punkten* är att garantera att transporten utförs tryggt med beaktande av att den tank samt den last och de märkningar som ska användas för transporten är korrekta. För tankens del är avsikten att garantera att tankar inte används för transport av farliga ämnen om de kontroller och behövliga tester som ska utföras regelbundet inte har gjorts. Med överlastad avses att de begränsningar av ämnen som föreskrivs i denna lag och i de föreskrifter som utfärdas med stöd av den överskridits. Avsikten är att med stöd av bemyndigande i lagen utfärda närmare tekniska föreskrifter om periodiska kontroller och om på vilka villkor en tank

får framföras efter att tidsfristen löpt ut till exempel för kontroll, för att förstöras eller för förstörande av det ämne den innehåller. Det ska också finnas ämnesspecifika bestämmelser om begränsningar av mängder i föreskrifterna. Om tankar föreskrivs i lagens 5 kap., om last i 4 kap. och om märkningar i 3 kap.

Momentets *8 punkt* ska innehålla en skyldighet för transportören att i förväg sörja för att besättningens medlemmar i en transport kan handla rätt i händelse av en olycka. Man ska således sörja för anvisningar till besättningens medlemmar för nödsituationer och att de förstår dem, och dessutom för att den utrustning som behövs finns med i transporten. Det föreskrivs om anvisningar och utrustning i lagens 4 kap.

Enligt *2 och 3 mom.* får transportören inte låta en försändelse transporteras om den upptäcker att skyldigheterna i paragrafen inte kan uppfyllas. Transportören ska genom behövliga kontroller säkerställa att skyldigheterna uppfylls. I det föreslagna 3 mom. avses med lasttransportenhet fordon, vagnar och containrar samt andra motsvarande enheter såsom tankcontainrar, UN-tankar eller MEG-containrar. Avsikten är att det enligt bemyndigande i lagen meddelas närmare föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket om olika typer av lasttransportenheter.

Paragrafens *4 mom.* innehåller transportörers skyldigheter som endast gäller järnvägstransporter.

Momentets *1 punkt* innehåller en skyldighet att anmäla uppgifter till föraren. Det kan enligt RID-bestämmelserna anses uppfyllt om uppgifterna lämnas enligt internationella järnvägsunionens UIC normblad 472 (Braking sheet and consist list for international freight trains).

Momentets *2 punkt* innehåller en skyldighet att se till att förvaltaren av bannätet har tillgång till uppgifter om tågets sammansättning och de farliga ämnen som transporteras. På så sätt kan den i eventuell händelse av olycka snabbt använda alla uppgifter som behövs och för egen del förmedla dem till räddningsmyndigheterna. Enligt RID-bestämmelserna ska sättet att förmedla uppgifter fastställas i ett användaravtal om bannätet mellan transportören och bannätsförvaltaren. Det ska föreskrivas närmare om uppgifternas detaljer med stöd av bemyndigande genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket.

Momentets *3 punkt* innehåller en skyldighet att förmedla uppgifter om underhåll till den ansvariga enheten. Uppgifterna kan sändas direkt till den enhet som ansvarar för underhållet eller genom förmedling av innehavaren till en cisternvagn. Med enhet som ansvarar för underhållet avses enheter som ansvarar för underhåll av fordon som avses i 13 kap. i spårtrafiklagen. Enligt spårtrafiklagen ska ett fordon innan det används på bannätet i Finland anvisas en enhet som ansvarar för dess underhåll. Enheten som ansvarar för underhåll ska med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon som den ansvarar för är säkra och driftklara. Med stöd av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/779 (genomförandeförordning om fastställande av detaljerade bestämmelser om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av fordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 445/2011) ska också alla parter som deltar i underhållsprocessen utbyta relevant information om underhåll i enlighet med de kriterier som anges i förordningen. Enligt spårtrafiklagen avses med fordon spårfordon som rör sig på hjul på spåranläggningar, med eller utan dragkraft, och som består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av ett sådant.

I *5 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna ska innehålla noggrannare krav på praktiska åtgärder för att uppfylla skyldigheterna, såsom vilka dokument och uppgifter som ska finnas i varje transport i fysisk

form eller på annat sätt tillgängliga under transporten till exempel elektroniskt. Dessutom ska föreskrifterna innehålla andra tekniska krav till exempel på hur märkningar om fara görs på ett fordon och en vagn, och hur etiketter, skyltar och andra märken ska fästas.

66 §. *Mottagarens skyldigheter vid väg- och järnvägstransport.* Med mottagare avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den mottagare av en försändelse som avses i transportavtalet. Om mottagaren befullmäktigar en tredje part som mottagare enligt bestämmelser som gäller transportavtalet anses denna tredje part vara mottagare. Om transporten sker utan transportavtal anses den som tar emot de farliga ämnena när de anländer vara mottagare.

Enligt paragrafen får mottagaren inte vägra att ta emot en försändelse av andra skäl än tvingande skäl. Mottagaren ska förbereda sig på att ta emot försändelsen, eftersom onödiga returtransporter och transporter på nytt och den ökade risk de innebär bör undvikas. Mottagandet sker i allmänhet också korrekt, och det förekommer knappast onödiga transporter. Genom bestämmelsen vill man uppmuntra till att hela transportkedjan är planerad i förväg. Mottagaren kan också anlita tjänster från andra parter. De kan till exempel utföras av lossare, rengöringspersonal eller personal som eliminerar andra riskfaktorer.

I *3 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna ska innehålla noggrannare krav på praktiska åtgärder för att uppfylla skyldigheter, såsom om varför rengöring ska utföras efter mottagandet.

67 §. *Lastarens skyldigheter vid väg- och järnvägstransport.* Med lastare avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den som lastar förpackade farliga ämnen, småcontainrar eller UN-tankar i fordon, vagnar eller containrar eller den som lastar containrar, bulkcontainrar, MEG-containrar, tankcontainrar eller UN-tankar i fordon eller vagnar, eller lastar fordon i vagnar vid järnvägstransport. Om de tekniska typerna och konstruktionerna för dessa containrar och tankcontainrar ska det med stöd av bemyndigande i lagen föreskrivas genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket. Lastare kan till exempel vara föraren vid vägtransporter. Då ska föraren som den faktiska lastaren se till att lastarens skyldigheter blir fullgjorda.

Paragrafens *1 och 2 mom.* ska innehålla lastarens centrala skyldigheter.

Enligt 2 mom. *1 punkten* får lastaren inte överlämna ett kolli för transport om dess förpackning är skadad, och i synnerhet otät så att farliga ämnen läcker ut eller kan läcka ut innan den skadade förpackningen reparerats. Detta krav gäller också tömda, ej rengjorda förpackningar, ur vilka riskfaktorer inte har avlägsnats.

Avsikten med *2, 3 och 4* punkten är att lastaren uppfyller kraven på lastningen och behandlingen i specialbestämmelserna. Dit hör också krav på säkerställande, placering och stöd, och att alla de krav på storetiketter, märkningar och orangeskyltar som gäller transporten i fråga ska fullgöras. Lastaren ska också beakta de farliga ämnen som eventuellt redan finns i fordonet eller storcontainern, samt föreskrifterna om separering av livsmedel, njutningsmedel och djurfoder. Dessa tekniska föreskrifter ska med stöd av bemyndigande i lagen meddelas som föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket.

Enligt *3 mom.* ska lastaren få förlita sig på uppgifter som lämnats om de farliga ämnen som lastas och om redan lastade försändelser när lastaren uppfyller kraven på märkning och separering. Lastaren behöver alltså inte särskilt försäkra sig om klassificeringen av ämnen och om att

de uppgifter om risk som en förpackning märkts med motsvarar det farliga ämne som förpackningen innehåller, om lastaren inte har särskilda skäl för att betvivla deras riktighet.

I *4 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna ska innehålla noggrannare krav på praktiska åtgärder för att fullgöra skyldigheterna, såsom hur kraven på separering av last och på märkningar uppfylls.

68 §. *Förpackarens skyldigheter vid väg- och järnvägstransport.* Med förpackare avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den som packar farliga ämnen i förpackningar och vid behov förbereder kollin för transport. Föreskrifter om kollin, olika förpackningstyper och deras konstruktioner ska meddelas av Transport- och kommunikationsverket med stöd av bemyndiganden i lagen.

Paragrafens *1 mom.* innehåller förpackarens viktigaste skyldigheter. Syftet med bestämmelserna är att förpackaren iakttar de krav som gäller förpackning av farliga ämnen, samlastning samt märkning av kollin och varningsetiketter.

I *2 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna ska innehålla noggrannare krav på det praktiska fullgörandet av skyldigheterna, såsom val av förpackning, emballering, samemballering och hur kollin märks.

69 §. *Fyllarens skyldigheter vid väg- och järnvägstransport.* Med fyllare avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den som fyller farliga ämnen i tankar, batterivagnar, batterifordon eller MEG-containrar eller fyller bulkgods i fordon, vagnar, storcontainrar eller småcontainrar. Med tank avses här tankfordons och cisternvagnars tankar, avmonterbara tankar, UN-tankar och tankcontainrar. Om de tekniska typerna och konstruktionerna för dessa tankar, containrar och tankcontainrar ska det med stöd av bemyndigande i lagen föreskrivas genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket.

Paragrafens *1 mom.* innehåller fyllarens centrala skyldigheter.

Syftet med *1,2* och *3 punkten* är att farliga ämnen inte ska fyllas om det finns brister i en tank eller dess utrustning som äventyrar transportsäkerheten eller om besiktningar som ska göras regelbundet inte har utförts. Eftersom farliga ämnen får fyllas endast i sådana tankar vilkas tekniska egenskaper är korrekta för ämnet ska det också kontrolleras att tanken är lämplig för ämnet i fråga. I praktiken är tankar godkända endast för transport av vissa ämnen eller ämnesgrupper, så en tanks lämplighet kan kontrolleras på dess godkännandemärken.

Enligt *4 punkten* ska fyllaren försäkra sig om att det ämne som ska transporteras kan fyllas i önskade tankfack. Det är möjligt om man enligt de föreskrifter som ska meddelas med stöd av bemyndigandet i lagen kan sörja för transportsäkerheten till exempel genom att beakta tjockleken på tankfackens mellanväggar eller ett tomt utrymme eller en tom avdelning mellan de tankfack som ska fyllas.

För att uppfylla skyldigheten enligt *5 punkten* ska fyllaren iaktta den största tillåtna fyllningsgraden för det farliga ämne som tanken ska fyllas med eller andra begränsningar av fyllningen som grundar sig på mängd.

Enligt *6 och 7 punkten* ska fyllaren se till att tanken är korrekt stängd efter fyllning och avlägsna eventuella rester på utsidan av tanken.

Syftet med skyldigheten i *8 punkten* är att de storetiketter och orangeskyltar eller varningsetiketter och andra märken som förutsätts är fästa på tankar, fordon lastade med bulkgods och containrar.

Skyldigheten i *9 punkten* gäller fyllare av bulkgods som ska se till att fyllandet utförs enligt de ämnesspecifika eller ämnesgruppspecifika kraven. Det ska föreskrivas närmare om dessa tekniska krav med stöd av bemyndigande genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket.

I *2 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna ska innehålla noggrannare krav på praktiska åtgärder för fullgörandet av skyldigheterna såsom om fyllnadsgrader, tankars lämplighet för de ämnen som ska transporteras, förslutning av tankar, tekniska detaljer som gäller ämnesspecifik fyllnad och om märkningar.

70 §. *Skyldigheter för innehavare av tankcontainrar vid väg- och järnvägstransport.* Med innehavare av en tankcontainer avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den i vars namn en tankcontainer används.

Paragrafens *1 mom.* innehåller de viktigaste skyldigheterna för innehavaren av en tankcontainer. Innehavaren ska se till att en tankcontainer som används för transport är användbar till konstruktionen och att de behövliga underhållsåtgärderna och besiktningarna i samband med dem har utförts.

Enligt *2 mom.* ska paragrafens bestämmelser också gälla ramförsedda tankar som ska användas i olika transportformer. De används som tankcontainrar, så samma krav som gäller innehavare av tankcontainrar gäller också innehavare av dem. En sådan ramförsedd tank är av typen UN-tank, som kan användas i större utsträckning också vid fartygstransporter än tankcontainrar som är avsedda för väg- och järnvägstransporter. Om de tekniska typerna och konstruktionerna för dessa UN-tankar och tankcontainrar ska det med stöd av bemyndiganden i lagen föreskrivas genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket.

I *3 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna ska innehålla noggrannare krav för fullgörandet av de skyldigheter som gäller praktiska åtgärder, såsom reparationer och ändringar som kräver besiktning.

71 §. *Skyldigheter för innehavare av cisternvagnar vid järnvägstransport.* Med innehavare av cisternvagnar avses enligt RID-bestämmelserna den i vars namn cisternvagnen är registrerad eller godkänd för transport.

Paragrafens *1 mom.* innehåller de viktigaste skyldigheterna för innehavaren av en cisternvagn.

Enligt *1,2 och 3 punkten* ska innehavaren se till att en cisternvagn som används för transport är användbar till konstruktionen och att de behövliga underhållsåtgärderna och besiktningarna i samband med dem har utförts. Innehavare av cisternvagnar ska, när de sörjer för dessa uppgifter, ändå i den praktiska verksamheten få använda en enhet som ansvarar för underhållet för besiktningar av cisternvagnen. Själva besiktningarna av cisternerna utförs av ett besiktningsorgan som är godkänt för uppgiften i fråga.

Punkterna 4 och 5 ska innehålla en skyldighet för innehavare av cisternvagnar att se till att den enhet som ansvarar för underhållet har det intyg och de kunskaper som behövs för att utföra sina uppgifter. Med intyg avses det intyg med vilket den enhet som ansvarar för underhållet kan

påvisa sin kompetens att utföra sin uppgift. Om certifiering av enheter som ansvarar för underhåll föreskrivs i spårtrafiklagen.

I *2 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna ska innehålla noggrannare krav för fullgörandet av de skyldigheter som gäller praktiska åtgärder, såsom reparationer och ändringar som kräver besiktning.

72 §. *Lossarens skyldigheter vid väg- och järnvägstransport.* Med lossare avses enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna den som lossar containrar, bulkcontainrar, MEG-containrar, tankcontainrar, UN-tankar av fordon eller vagnar, eller vid järnvägstransporter lossar fordon av vagnar, den som lossar förpackade farliga ämnen, småcontainrar eller UN-tankar av fordon, vagnar eller containrar samt den som tömmer farliga ämnen ur olika slags tankar eller batterifordon, batterivagnar, eller farligt bulkgods ur fordon, vagnar eller olika slag av containrar. Om de tekniska typerna och konstruktionerna för dessa containrar och tankcontainrar ska det med stöd av bemyndigande i lagen föreskrivas genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket.

Paragrafens *1 mom.* innehåller lossarens viktigaste skyldigheter. Lossaren ska fullgöra de krav som gäller lossning och hantering i samband med lossning av last om vilka det ska föreskrivas noggrannare med stöd av bemyndigande genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket. Det är viktigt att lossaren lossar endast de farliga ämnen som har sänts till mottagaren, genom att använda säkra metoder, och att transportmedlets ventiler stängs efter lossningen, att de rengöringsåtgärder som behövs utförs och att etiketter, skyltar och andra märken som gäller det tidigare innehållet avlägsnas efter rengöringen.

Enligt *2 mom.* kan lossaren anlita tjänster från andra parter efter att ha försäkrat sig om att de föreskrivna kraven har uppfyllts. En annan part kan till exempel vara ett företag som rengör tanken eller som avlägsnar andra riskfaktorer.

I *3 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Bestämmelserna innehåller noggrannare krav på praktiska åtgärder för att uppfylla skyldigheterna såsom tekniska ämnesspecifika bestämmelser vid utförandet av lossning av lasten.

73 §. *Bannätsförvaltarens skyldigheter.* Med bannätsförvaltaren avses enligt RID-bestämmelserna den som fått uppgiften att leda särskilt skötseln och underhållet av järnvägsinfrastrukturen samt trafikanordning och säkerhetssystem. Det motsvarar också det som föreskrivs om bannätsförvaltaren i spårtrafiklagen: med bannätsförvaltaren avses förvaltaren av statens bannät eller förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av lagens tillämpningsområde och som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur.

Paragrafens *1 mom.* innehåller bannätsförvaltarens centrala skyldigheter att säkerställa att en intern räddningsplan upprättas samt tillgång till uppgifter om tågets sammansättning och de farliga ämnen som transporteras. På så sätt kan den i eventuell händelse av olycka, på motsvarande sätt som transportören, snabbt använda alla uppgifter som behövs och för egen del förmedla dem till räddningsmyndigheterna. Enligt RID-bestämmelserna ska sättet att förmedla uppgifter fastställas i ett användaravtal om bannätet mellan transportören och bannätsförvaltaren.

Enligt *2 mom.* ska bannätsförvaltaren se till att uppgifter som avses i 1 mom. inte råkar i fel händer. Information får lämnas ut endast för relevanta användningsändamål som gäller transportens säkerhet eller säkerhetsrisker eller för räddningsverksamhet.

I *3 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna ska bland annat innehålla detaljerade föreskrifter om de uppgifter som avses i paragrafen som gäller vad uppgifter om tågs sammansättning och ämnen som ska transporteras ska innehålla.

74 §. *Skyldigheter för den enhet som ansvarar för underhållet vid en järnvägstransport.* Med enhet som ansvarar för underhållet avses enligt RID-bestämmelserna den enhet som ansvarar för underhåll av vagnar.

Paragrafens *1 mom.* innehåller de centrala skyldigheterna för den enhet som ansvarar för underhållet. Om fordonstyper inom spårtrafiken och underhållet av dem föreskrivs i spårtrafiklagen. Enligt spårtrafiklagen ska den enhet som ansvarar för underhållet med hjälp av ett underhållssystem säkerställa att de fordon som den ansvarar för är säkra och driftklara. Den ska således i sina uppgifter också försäkra sig om att underhållet av cisterner som används för transport av farliga ämnen utförs korrekt. Med dokumentation som avses i *3 punkten* avses att åtgärderna registreras i en aktuell underhållsjournal eller i något motsvarande dokumenthanteringssystem.

I *2 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Bestämmelserna innehåller noggrannare krav på praktiska åtgärder för att uppfylla skyldigheterna såsom tekniska ämnesspecifika bestämmelser vid utförandet av lossning av lasten.

Delaktiga vid fartygstransport

I de olika avsnitten i IMDG-koden som gäller fartygstransport föreskrivs det om särskilda uppgifter eller åtgärder, men ansvaret för genomförandet av dem har inte föreskrivits på samma sätt som i bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna som gäller väg- och järnvägstransporter. I IMDG-koden har det inte ansetts behövligt att fördela ansvaret lika noggrant. Till största delen har bara själva uppgiften och åtgärden specificerats där. Varje stat har fortfarande rätt att föreskriva om dessa skyldigheter. De delaktigas skyldigheter i det föreslagna 13 kap. vad gäller fartygstransporter motsvarar till stor del bestämmelserna om parters skyldigheter i den gällande TFÄ-lagen. Det ska dock noggrannare tas in sådana skyldigheter i lagen som har anvisats att vara en viss aktörs ansvar i IMDG-koden, både skyldigheterna enligt den nuvarande nationella lagstiftningen, som det finns bestämmelser om i den nuvarande TFÄ-lagen, och på förordningsnivå.

75 §. *Avlastarens och avsändarens skyldigheter vid fartygstransport.* Med avlastare och avsändare avses den avlastare och avsändare samt den avsändare som avses i IMDG-koden. Enligt definitionerna i 13 kap. i sjölagen är avlastare den som avlämnar godset för transport, och avsändare den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss. I IMDG-koden används termen avsändare (consignor, shipper) som avser den som förbereder en försändelse för transport.

Paragrafens *1 mom.* innehåller avlastarens och avsändarens centrala skyldigheter. Ett grundläggande krav på avsändaren vid fartygstransport, liksom vid andra transportformer, för att säkerställa tryggheten under hela transportkedjan är att avsändaren överlämnar endast försändelser för transport som det är tillåtet att transportera.

Enligt *1, 2 och 3 punkten* ansvarar avlastare och avsändare för rätt klassificering av farliga ämnen och för att ett ämne är förpackat för transport i en förpackning och en lasttransportenhet som har märkts på relevant sätt och enligt kraven. Om ett ämnes egenskaper inte möjliggör en trygg transport får ämnet inte överlämnas för transport. Med lämplighet för transport avses att

förpackningen och lasttransportenheten är i användbart skick och godkänd för transportbehovet i fråga, om ett godkännande krävs för förpackningen eller containern vid sådan transport. Det ska föreskrivas om krav på förpackningar och containrar i 5 kap. i lagen.

Med uppgifter som enligt *4 och 5 punkten* behövs för genomförande av transporten avses alla de uppgifter som transportören behöver för att utföra transporten säkert och korrekt, uppgifter i allmänhet och de dokument som innehåller uppgifter. Uppgifterna är uppgifter på godsdeklaration eller följesedel, övriga dokument som behövs såsom tillstånd, godkännanden, meddelanden och intyg, som vid behov också kan sändas elektroniskt.

I 22 e § i lagen om fartygstrafikservice föreskrivs om avlastarens anmälningsskyldighet enligt vilken avlastaren innan lastningen av ett fartyg i en finsk hamn inleds ska lämna en anmälan till fartygets befälhavare, fartygsoperatören eller dennes ombud om sådant farligt eller förorenande gods som kommer att transporteras med fartyget. Enligt lagen föreskrivs det om uppgifter som ska anmälas i statsrådets förordning om skyldighet att anmäla fartygstransport av farligt eller förorenande gods (346/2014). Dessa uppgifter är centrala uppgifter som krävs för korrekt utförande av transporten. En anmälan som avses i den förordningen täcker dock inte alla uppgifter om farliga ämnen som krävs enligt IMDG-koden. Därför ska ett krav på förmedlande av alla uppgifter som behövs tas med i 4 punkten. Om uppgifter som behövs för transport föreskrivs i 3 kap.

Med försäkran enligt 5 punkten avses en försäkran enligt IMDG-koden genom vilken avsändaren bestyrker att lastens innehåll är beskrivet helt, noggrant och på rätt sätt i dokumenten och att den är klassificerad, förpackad, märkt och på alla sätt i korrekt skick för transport enligt kraven. Denna skriftliga försäkran kan också vara en elektronisk handling.

Enligt *6 punkten* ska avlastaren och avsändaren innan en fartygstransport och innan ett farligt ämne sänds till ett hamnområde se till att de uppgifter som behövs om det farliga ämne som ska transporteras lämnas till hamninnehavaren och till den som utför lasthanteringstjänster i hamnen. Med den som utför lasthanteringstjänster i hamnen avses ett företag som bedriver stuvning, lastning, lossning eller intern flyttning av farliga ämnen på hamnområdet. Bestämmelsen hör till nationell lagstiftning och motsvarar kraven enligt den nuvarande TFÄ-lagen.

I paragrafens *2 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Bestämmelserna ska innehålla noggrannare krav på praktiska åtgärder för att fullgöra skyldigheterna såsom tekniska last- eller ämnesspecifika föreskrifter om uppgifter som ska lämnas till hamnen för transport.

76 §. *Skyldigheter för transportören och fartygets befälhavare vid fartygstransport.* Med transportör avses den transportör som definieras i IMDG-koden, (carrier). Enligt IMDG-koden är transportör den som enligt transportavtal eller utan transportavtal utför den egentliga fartygstransporten. Transportören kan agera mot ersättning eller för egen räkning. Transportören kan till exempel vara transportör, näringsidkare, redare eller rederi om vilkas skyldigheter det i övrigt finns bestämmelser på annat håll i sjöfartslagstiftningen.

Paragrafens *1 mom.* innehåller transportörens och fartygets befälhavares centrala skyldigheter. Enligt *1–3 punkten* ska man försäkra sig om att fartyget lämpar sig för transporten, att endast farliga ämnen som tillåts för transport godkänns för transporten och att de uppgifter som behövs för transporten har erhållits. På så sätt kan man vid transporten försäkra sig om att det utifrån de uppgifter som erhållits finns förutsättningar för att utföra transporten säkert och i enlighet med kraven. Det föreskrivs om de uppgifter som krävs för transporten i 3 kap.

Enligt *4 punkten* är skyldigheten att säkerställa säkerheten vid den egentliga transporten så, att lasttransportenheterna placeras och vid behov fästs vid fartyget, och att olika farliga laster separeras korrekt från varandra.

När destinationshamnen för en fartygstransport är i Finland ska enligt *5 punkten* uppgifterna om farliga ämnen ges till hamninnehavaren och den som utför lossningen för att lossningen av fartyget ska kunna utföras med beaktande av de farliga egenskaperna. Av de uppgifter som lämnats för transporten utgörs dessa uppgifter de som är väsentliga för lossningsarbetet, såsom uppgifter om ämnen inklusive uppgifter om klassificering och risk.

I *2 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna ska innehålla noggrannare krav på praktiska uppgifter för fullgörandet av skyldigheter, såsom hur skyldigheterna i fråga om placering och separering av farliga ämnen på olika däck i fartyget kan fullgöras.

77 §. *Skyldigheter för förpackare, fyllare och lastare av containrar, fordon eller vagnar vid fartygstransport.* Paragrafen ska innehålla en bestämmelse om ett intyg som ska ges av den som ansvarar för förpackning, fyllning eller lastning i containrar eller fordon eller vagnar vid väg- eller järnvägstransport. Med stuvningsintyg avses ett intyg enligt IMDG-koden på vilket det intygas att en last som ska lämnas för transport uppfyller kraven.

I *1 mom.* finns en förteckning över de åtgärder, märkningar, dokument och andra uppgifter i vilka det genom stuvningsintyget försäkras att de uppfyller kraven för utförandet av transporten. Stuvningsintyget kan också vara ett elektroniskt dokument. I praktiken kan de uppgifter som behövs för transporten och stuvningsintyget förenas till ett dokument.

I *2 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Föreskrifterna ska innehålla noggrannare krav på praktiska åtgärder för fullgörandet av kraven, såsom på vilket sätt en container kan anses vara användbar så att den är relevant för transport och hurdana märkningar som ska vara fästa på den.

Delaktiga vid lufttransport

Skyldigheterna för delaktiga vid lufttransport motsvarar i stor utsträckning bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter i den gällande TFÄ-lagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Skyldigheterna ska även i fortsättningen grunda sig på ICAO-TI.

78 §. *Avsändarens skyldigheter vid lufttransport.* I paragrafen föreskrivs det i enlighet med ICAO-TI om avsändarens ansvar för att säkerställa att alla tillämpliga krav på lufttransport uppfylls innan försändelsen överlämnas för transport.

Paragrafens *1 mom.* innehåller avsändarens centrala skyldigheter. Avsikten är att avsändaren endast överlämnar sådana försändelser som är tillåtna för transport. När en försändelse överlämnas för transport ska den överensstämma med kraven, och för transporten ska all den information om det farliga ämnet och försändelsen lämnas som gör det möjligt för transportören att försäkra sig om att transporten kan genomföras på ett säkert sätt.

Enligt momentets *2 punkt* krävs vid lufttransport av avsändaren en motsvarande försäkran som vid fartygstransport. Med detta avses en försäkran genom vilken avsändaren bekräftar att försändelsens innehåll är fullständigt, exakt och korrekt beskrivet i handlingarna och att försändelsen har klassificerats, förpackats och märkts och till alla delar är i behörigt skick för transport i enlighet med kraven. Denna skriftliga försäkran kan också vara en elektronisk handling.

I paragrafens *2 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. I ICAO-TI finns ett kapitel om avsändarens ansvar som innehåller en detaljerad förteckning över de krav som ska uppfyllas. Med stöd av bemyndigandet utfärdar verket föreskrifter om dessa krav. Föreskrifterna ska innehålla närmare krav på de praktiska åtgärderna för att fullgöra skyldigheterna, såsom hur kraven på varaktigheten av tryckskillnader i förpackningar och förpackningskraven inklusive begränsningar av mängden ämnen kan uppfyllas och hur det farliga ämnets namn, klassificering och övriga uppgifter som krävs ska antecknas på rätt sätt i transportdokumenten.

79 §. *Skyldigheter för transportören och leverantören av marktjänster vid lufttransport.* Med transportör avses ett företag som enligt ett transportavtal eller utan transportavtal utför den egentliga lufttransporten.

Paragrafens 1 mom. innehåller transportörens centrala skyldigheter. I ICAO-TI nämns att transport av farliga ämnen omfattas av flygoperatörens säkerhetsledningssystem. Enligt ICAO-TI ansvarar transportören för att säkerställa att de krav som säkerheten förutsätter uppfylls vid mottagning, hantering och lastning av farliga ämnen för transport. Motsvarande bestämmelser tas in i paragrafen. Personer som utför andra uppgifter i samband med flygresan och förberedelserna inför den är till exempel flygklarerare, flygtjänstemän och annan markpersonal som hänför sig till flygverksamheten.

Avsikten med bestämmelsen i 2 mom. är att kraven i paragrafen inte ska hindra den som ansvarar för marktjänsterna från att utföra vissa eller alla uppgifter i anslutning till transportörens marktjänster. På leverantörer av marktjänster som utför sådana uppgifter tillämpas de skyldigheter som åligger transportören. Med leverantör av marktjänster avses den som utför uppgifter som avses i 89 § i luftfartslagen. Med marktjänster avses enligt definitionen i 89 § i luftfartslagen de tjänster som utförs på en flygplats för en användare och som räknas upp i bilagan till marktjänstdirektivet. Bilagan innehåller en förteckning över marktjänster, bland annat kontroll av lastning, incheckning av bagage och transport av bagage fram till sorteringssystemen, hantering av fraktgods och post, lastning och avlastning av flygplanet samt andra förberedelser inför flygresan.

I paragrafens *3 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. I ICAO-TI finns ett kapitel om transportörens ansvar som innehåller detaljerade förteckningar över de krav som ska uppfyllas. Med stöd av bemyndigandet utfärdar verket föreskrifter om dessa krav. Föreskrifterna kan innehålla närmare krav på de praktiska åtgärderna för fullgörandet av skyldigheterna, såsom vad den kontroll som krävs innan en försändelse som innehåller farliga ämnen godkänns för transport ska innehålla, vilket slag av försändelser som inte kan godkännas för transport, hur försändelsen lastas och tillåts transporteras i en cockpit, en passagerarkabin, ett fraktluftfartyg, ett passagerarluftfartyg eller ett fraktutrymme på samma nivå som passagerarkabinen i ett luftfartyg, hur man säkerställer att passagerarna inte medför förbjudna ämnen, vilka uppgifter om det transporterade ämnet som ska ges luftfartygets befälhavare och övriga personal samt detaljerade bestämmelser om vilka uppgifter som ska lämnas på mottagningsplatserna för flygfraktgods, om det sätt som uppgifterna ska lämnas på samt om detaljerna i uppgifterna.

14 kap.

Skyldigheter att se till att transportabla tryckbärande anordningar överensstämmer med kraven

I kapitlet föreskrivs det i enlighet med direktivet om transportabla tryckbärande anordningar om olika aktörers skyldighet att se till att de transportabla tryckbärande anordningarna överensstämmer med kraven. Nuvarande praxis ändras inte, men skyldigheterna för olika ekonomiska aktörer, såsom ägare och användare av transportabla tryckbärande anordningar, fastställs exakt och noggrant på lagnivå i syfte att främja säkerheten och den fria rörligheten för transportabla tryckbärande anordningar. De ekonomiska aktörerna bör i enlighet med sin roll i leveranskedjan ansvara för att de transportabla tryckbärande anordningarna överensstämmer med reglerna om säkerhet och utsläppande på marknaden.

80 §. *Skyldigheter för tillverkare av transportabla tryckbärande anordningar.* I paragrafen föreskrivs det om tillverkarens skyldigheter. Bestämmelserna motsvarar artikel 4.1–3 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Syftet med direktivet är att skyldigheterna för olika ekonomiska aktörer, såsom ägare och användare av transportabla tryckbärande anordningar, fastställs exakt i syfte att främja säkerheten och den fria rörligheten för transportabla tryckbärande anordningar. Enligt direktivet om transportabla tryckbärande anordningar de ekonomiska aktörerna i enlighet med sin roll i leveranskedjan ansvara för att de transportabla tryckbärande anordningarna överensstämmer med reglerna om säkerhet och utsläppande på marknaden. Med tillverkare avses i enlighet med direktivet varje fysisk eller juridisk person som tillverkar transportabla tryckbärande anordningar eller delar därav, eller som låter konstruera eller tillverka sådana anordningar och saluför dessa i eget namn eller under eget varumärke. Tillverkarens skyldigheter gäller konstruktion, tillverkning och dokumentation av transportabla tryckbärande anordningar.

81 §. *Skyldighet för tillverkare att vidta korrigerande åtgärder.* Bestämmelserna i paragrafens *1 mom.* motsvarar artikel 4.4–6 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Bestämmelsens skyldighet att vidta korrigerande åtgärder gäller situationer där den tryckbärande anordningen inte uppfyller kraven.

I *2 mom.* föreskrivs det om tillverkarens skyldighet att vidta korrigerande åtgärder på alla transportabla tryckbärande anordningar som tillverkaren har släppt ut på marknaden och som överensstämmer med kraven men kan medföra risk. Regleringen gäller uttryckligen tryckbärande anordningar som överensstämmer med kraven men ändå kan medföra risk. Regleringen motsvarar artikel 32.2 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

82 §. *Tillverkarens representant för transportabel tryckbärande anordning.* I *1 mom.* föreskrivs det om tillverkarens möjlighet att utse en representant för sig. Bestämmelsen motsvarar artikel 5.1 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Med tillverkarens representant avses varje fysisk eller juridisk person som är etablerad inom unionen och som enligt skriftlig fullmakt från tillverkaren har rätt att i dennes ställe utföra särskilda uppgifter.

I paragrafens *2 mom.* föreskrivs det om representantens uppgifter. Bestämmelsen motsvarar artikel 5.2 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

I *3 mom.* föreskrivs det om uppgifter som inte får anförtros tillverkarens representant. Regleringen motsvarar artikel 5.1.2 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

Paragrafens *4 mom.* motsvarar artikel 5.3 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

83 §. *Skyldigheter för importörer av transportabla tryckbärande anordningar.* I *1 mom.* föreskrivs det om skyldigheter för importörer. Bestämmelserna motsvarar artikel 6.1–4 och 6.6 i

direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Med importör avses liksom som i direktivet varje fysisk eller juridisk person som är etablerad inom unionen och som släpper ut transportabla tryckbärande anordningar eller delar därav från ett tredjeland på unionsmarknaden.

I *2 mom.* föreskrivs det om en importörs skyldigheter när den transportabla tryckbärande anordningen inte överensstämmer med kraven. Regleringen motsvarar artikel 6.2.2 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

Paragrafens *3 mom.* motsvarar artikel 10 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

84 §. *Skyldighet för importörer att vidta korrigerande åtgärder.* I *1 mom.* föreskrivs det om skyldighet för importörer att vidta korrigerande åtgärder i situationer där den transportabla tryckbärande anordningen inte uppfyller kraven. Regleringen motsvarar artikel 6.5 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

I *2 mom.* föreskrivs det om skyldighet för en importör att vidta korrigerande åtgärder på alla transportabla tryckbärande anordningar som importören tillhandahåller på marknaden och som överensstämmer med kraven men kan medföra risk. Regleringen gäller uttryckligen transportabla tryckbärande anordningar som överensstämmer med kraven men ändå kan medföra risk. Regleringen motsvarar artikel 32.2 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

85 §. *Skyldigheter för distributörer av transportabla tryckbärande anordningar.* I paragrafens *1 mom.* föreskrivs det om skyldigheter för distributörer. Regleringen motsvarar artikel 7 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Med distributör avses varje fysisk eller juridisk person i leveranskedjan som är etablerad i unionen, utöver tillverkaren eller importören, som tillhandahåller transportabla tryckbärande anordningar eller delar därav på marknaden.

Paragrafens *2 mom.* motsvarar artikel 10 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

86 §. *Skyldighet för distributörer att vidta korrigerande åtgärder.* I *1 mom.* föreskrivs det om skyldighet för distributörer att vidta korrigerande åtgärder när den transportabla tryckbärande anordningen inte uppfyller kraven. Regleringen motsvarar artikel 7.3 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

I *2 mom.* föreskrivs det om skyldighet för en distributör att vidta korrigerande åtgärder på alla transportabla tryckbärande anordningar som distributören tillhandahåller på marknaden och överensstämmer med kraven men kan medföra risk. Regleringen gäller uttryckligen transportabla tryckbärande anordningar som överensstämmer med kraven men ändå kan medföra risk. Regleringen motsvarar artikel 32.2 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

87 §. *Skyldigheter för ägare av transportabla tryckbärande anordningar.* I *1 mom.* föreskrivs det om skyldigheter för ägaren i fråga om lagrings- och transportförhållandena för transportabla tryckbärande anordningar. Regleringen motsvarar artikel 8.2 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Med ägare avses varje fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som äger transportabla tryckbärande anordningar.

I *2 mom.* föreskrivs det om skyldigheter för ägare när den transportabla tryckbärande anordningen inte överensstämmer med kraven. Regleringen motsvarar artikel 8.1 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

I *3 mom.* föreskrivs det om begränsning av ägarens skyldigheter bland annat när det är fråga om användning av transportabla tryckbärande anordningar för fritidsaktiviteter. Regleringen motsvarar artikel 8.4 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

I paragrafens *4 mom.* föreskrivs det om skyldighet för ägare att vidta korrigerande åtgärder på alla transportabla tryckbärande anordningar som ägaren tillhandahåller på marknaden och som överensstämmer med kraven men kan medföra risk. Regleringen gäller uttryckligen transportabla tryckbärande anordningar som överensstämmer med kraven men ändå kan medföra risk. Regleringen motsvarar artikel 32.2 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

88 §. *Skyldigheter för operatörer av transportabla tryckbärande anordningar.* I paragrafens *1 mom.* föreskrivs det om skyldigheter för operatörer. Regleringen motsvarar artikel 9 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Med operatör avses varje fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som använder transportabla tryckbärande anordningar.

I paragrafens *2 mom.* föreskrivs det om operatörens skyldighet att säkerställa att korrigerande åtgärder vidtas på alla transportabla tryckbärande anordningar som denne använder och som överensstämmer med kraven och som kan medföra risk. Regleringen gäller uttryckligen transportabla tryckbärande anordningar som överensstämmer med kraven men ändå kan medföra risk. Regleringen motsvarar artikel 32.2 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar.

89 §. *Lämnande av uppgifter och skyldighet att samarbeta med myndigheter.* I paragrafen föreskrivs det i enlighet med direktivet om transportabla tryckbärande anordningar om lämnande av uppgifter och skyldighet att samarbeta med myndigheterna.

15 kap.

Personalens yrkeskunskap

90 §. *Skyldighet att sörja för personalens yrkeskunskap.* Kraven på arbetsgivaren att sörja för personalens yrkeskunskap motsvarar i sak kraven på arbetsgivaren enligt 11 § i den gällande TFÄ-lagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Personer som börjar sköta uppgifter som anknyter till transport av farliga ämnen ska ha lämplig utbildning, vilket ska säkerställas när ett nytt anställningsförhållande eller en ny uppgift inleds. Skyldigheten att sörja för personalens yrkeskunskap vid transport av farliga ämnen gäller alla transportformer och alla arbetsuppgifter i anslutning till dessa transporter. Arbetsgivare kan vara till exempel ett företag som sänder farliga ämnen, en bannätsförvaltare, ett transportföretag, en redare eller ett företag som sköter spedition, förpackning, sändning, skeppning, lastning, transportering, lossning eller tillfällig förvaring av farliga ämnen, ett företag som utför marktjänster inom luftfarten, ett företag som deltar i säkerhetskontrollen av passagerare och besättning samt bagage, frakt och flygpost vid lufttransport, ett postföretag, en hamninnehavare eller ett företag som bedriver stuvning, lastning, lossning eller interna förflyttningar inom hamnområdet.

Enligt paragrafens *1 mom.* ska arbetsgivaren ha en allmän skyldighet att se till att de anställda har den utbildning eller behörighet av annat slag som behövs för uppgiften. Arbetsgivaren ska alltså särskilt försäkra sig om att personalen har fått den utbildning eller behörighet som avses i denna lag och som gäller transport av farliga ämnen. Det är inte ändamålsenligt att ta in en noggrannare skyldighet i lagen, eftersom det allmänt föreskrivs i andra författningar om ansvar och behörighet i samband med utbildning för olika transportslag:

- Bestämmelser om redarens skyldigheter i fråga om fartygets bemanning att sörja för sjöpersonalens behörighet finns med stöd av lagen om transportservice (320/2017) och

lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet 508/2018.

- Bestämmelser om behörighet och persontillstånd för flyg- och kabinbesättning finns i lagen om transportservice och i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG samt i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

- Bestämmelser om järnvägsoperatörens ansvar för att kraven gällande förare uppfylls finns i lagen om transportservice.

- Bestämmelser om de körkort och körrätter som krävs för framförande av fordon finns i körkortslagen (386/2011), och bestämmelser om krav på och yrkeskompetens för förare i vägtrafik finns i lagen om transportservice.

Uppgifterna om utbildning och behörighet av annat slag ska på begäran uppvisas för tillsynsmyndigheten så att det kan säkerställas att utbildningen eller behörigheten av annat slag är tillräcklig med beaktande av de uppgifter som personen utför.

Enligt paragrafens *2 mom.* ska arbetsgivaren särskilt i tre års tid förvara uppgifter om sådan utbildning om transport av farliga ämnen som förutsätts med stöd av 8 kap. Avsikten är att man för en tillräckligt lång tid ska kunna kontrollera att personalen har fått utbildning och handledning i den omfattning som uppgiften förutsätter.

Paragrafens *3 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om innehållet i uppgifterna om utbildningen och om arbetsgivarens skyldighet att sörja för en yrkeskunnig personal. Föreskrifterna avses grunda sig på bestämmelser om transport av farliga ämnen i internationella överenskommelser och på EU-reglering.

91 §. *Skyldighet att utse säkerhetsrådgivare vid väg- och järnvägstransport.* Kravet på att utse säkerhetsrådgivare i paragrafen motsvarar kravet i den gällande TFÄ-lagens 10 c § angående transport på väg eller järnväg.

Paragrafens *1 mom.* innehåller ett krav på att säkerhetsrådgivare utses; kravet riktar sig till dem som bedriver verksamhet som berör säkerheten vid transport av farliga ämnen, såsom avsändare, transportörer, förpackare, lastare, fyllare av tankar och lossare. Sådana verksamhetsutövare kan vara fysiska personer, juridiska personer och organ inom den offentliga förvaltningen. Syftet med kravet är att inte endast transportföretag ska utse säkerhetsrådgivare, eftersom säkerheten i transportkedjan påverkas också av andra delaktigas åtgärder. Särskilt viktigt med tanke på hela transportkedjans säkerhet är att man vid försändelse av farliga ämnen i början av transportkedjan har sörjt för att de behövliga krav som inverkar på säkerheten uppfylls. Antalet säkerhetsrådgivare som ska utses beror på verksamhetens omfattning. Antalet personer som utses ska vara så stort att det i praktiken är möjligt att på behörigt sätt sköta de uppgifter som föreskrivits för säkerhetsrådgivaren.

I momentet föreskrivs det dessutom om de situationer där en säkerhetsrådgivare inte behöver utses. Detta motsvarar i huvudsak bestämmelsen i den förordning om säkerhetsrådgivare som

utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Den föreslagna bestämmelsen skärper i viss mån skyldigheten att utse säkerhetsrådgivare, eftersom säkerhetsrådgivare ska utses även om transport av farliga ämnen utförs endast sporadiskt i hemlandet. I fråga om sådana transporter medför den gällande förordningens inexakthet i fråga om befrielse från skyldigheten att utse säkerhetsrådgivare svårigheter för övervakningen, och det är inte ändamålsenligt att kravet inte behöver uppfyllas ens vid transport av stora mängder farliga ämnen. Också vid sporadiska transporter ska det ses till att företaget iakttar kraven i lagstiftningen. Det föreligger dock enligt bestämmelsen i 1 mom. inte heller i fortsättningen någon skyldighet att utse en säkerhetsrådgivare vare sig vid sporadisk eller fortlöpande transport av små mängder.

I paragrafens *2 mom.* anges de krav som ställs på den som utses till säkerhetsrådgivare. Den som utses till säkerhetsrådgivare kan vara en anställd eller direktör hos den utnämningsskyldige eller dess ägare eller en person utanför det företag som bedriver verksamheten. Verksamhetsutövaren ska i vilket fall se till att säkerhetsrådgivaren har möjlighet att sköta de föreskrivna uppgifterna. Bestämmelser om sakkunskap hos och prov för säkerhetsrådgivare samt intyg över provet finns i 16 kap.

Paragrafens *3 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om de små mängder som får transporteras. Med små mängder avses ringa mängder, dvs. sådana mängder, begränsade mängder, undantagsmängder och andra motsvarande ämnesspecifika mängder farliga ämnen som medför mindre fara och som faller under den så kallade frigränsen vid transport av styckegods. De ovan nämnda mängderna av olika ämnen är allmänt kända begrepp vid transport av farliga ämnen i olika transportformer.

92 §. *Skyldighet att anmäla att säkerhetsrådgivare utsetts.* I paragrafens *1 mom.* föreskrivs det som ett nytt krav om skyldighet för den som är skyldig att utse säkerhetsrådgivare att till Transport- och kommunikationsverket anmäla om utnämning av säkerhetsrådgivare. Kravet är nytt. En fördel med anmälningarna är att systemet med säkerhetsrådgivare används effektivare och att säkerhetsrådgivarens arbete kan stödjas och övervakas så att myndigheten inte enbart har kontakt med säkerhetsrådgivaren till följd av fel som upptäckts i en olyckssituation eller i samband med transportbesiktning. Säkerhetsrådgivarens roll är kritisk med tanke på säkerställandet av att verksamheten överensstämmer med kraven, men uppfyllandet av skyldigheten att utse säkerhetsrådgivare har inte övervakats regelbundet. Det är också nödvändigt att ha tillgång till information om utnämningen av säkerhetsrådgivare för att säkerställa att transporterna av farliga ämnen sköts och övervakas på behörigt sätt. De uppgifter som ska anmälas ska i fortsättningen användas för skötseln av myndighetens lagstadgade uppgifter. Säkerhetsrådgivarens namn eller andra personuppgifter behöver inte anmälas.

Enligt *2 mom.* registreras och förvaltas uppgifterna av Transport- och kommunikationsverket. Eftersom det i paragrafen inte föreskrivs närmare om behandling, lagring eller utlämnande av uppgifter, tillämpas de allmänna bestämmelserna om behandling, registrering eller utlämnande av uppgifter. Om personuppgifter indirekt kan identifieras ur de uppgifter som avses i paragrafen, tillämpas på behandlingen av personuppgifter EU:s allmänna dataskyddsförordning och dataskyddslagen.

16 kap.

Uppgifter och prov för säkerhetsrådgivare

Kraven i fråga om uppgifter och prov säkerhetsrådgivare samt i fråga om intyg över prov motsvarar 10 c § i den gällande TFÄ-lagen och de krav som föreskrivits med stöd av bemyndigandet i den paragrafen. Bestämmelserna om säkerhetsrådgivare grundar sig på bestämmelserna om

transport av farliga ämnen i internationella överenskommelser om transport på väg och järnväg samt på motsvarande EU-reglering. Bestämmelser om skyldigheten att utse säkerhetsrådgivare finns i 91 § och bestämmelser om anmälningsskyldighet i 92 §.

93 §. *Säkerhetsrådgivarens uppgifter.* Enligt paragrafens *1 mom.* ska säkerhetsrådgivaren ge råd, övervaka och styra företagets verksamhet, det vill säga förpackning, sändning och annan verksamhet som anknyter till säkerheten vid transport av farliga ämnen enligt 91 §. Säkerhetsrådgivaren har som allmän uppgift att utreda på vilka sätt verksamhetsutövarens transporter kan utföras så säkert som möjligt på det sätt som kraven förutsätter. Säkerhetsrådgivaren ska främja ibruktagandet av sådana metoder i företaget. Ovan avsedda metoder är bland annat uppföljning av verksamheten i anslutning till iakttagandet av bestämmelserna och föreskrifterna om transport av farliga ämnen, rådgivning angående transport av farliga ämnen samt utarbetande av en årlig rapport om företagets verksamhet i anknytning till transport av farliga ämnen. I den årliga rapporten beskrivs till exempel den transporterade mängden farliga ämnen under verksamhetsåret, hur de lagstadgade skyldigheterna har fullgjorts och hur transportsäkerheten för farliga ämnen har säkerställts.

I momentet föreskrivs det också om säkerhetsrådgivarens skyldighet att göra upp en olycksrapport för företagets ledning. Denna rapport är en beskrivning av olyckan, förhållandena under händelsen och de skador som olyckan eventuellt orsakat samt av de åtgärder som har vidtagits eller ska vidtas för att förhindra att en liknande olycka upprepas. Syftet med rapporten är bland annat att informera företagets ledning om olyckor, så att den kan fatta beslut om de ändringar som behövs i verksamheten och praxisen. Beskrivningen ersätter inte den utredning som verksamhetsutövaren är skyldig att göra med stöd av krav i lag eller i en internationell överenskommelse. Bestämmelser om olycksrapporter finns i lagens 12 kap.

I paragrafens *2 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Med stöd av bemyndigandet får närmare föreskrifter om säkerhetsrådgivarens uppgifter enligt paragrafen meddelas på motsvarande sätt som i de internationella överenskommelserna om transport på väg och järnväg och i EU-lagstiftningen. Vid behov får det meddelas föreskrifter om innehållet i den årliga rapporten och olycksrapporten.

94 §. *Prov för säkerhetsrådgivare och intyg över provet.* I paragrafen föreskrivs det om prov för säkerhetsrådgivare och intyg över provet. Bestämmelser om erkännande av intyg utfärdas med stöd av bemyndigandet i 129 § genom förordning.

Det huvudsakliga syftet med det prov för säkerhetsrådgivare som avses i paragrafens *1 mom.* är att säkerställa att personen i fråga har sakkunskap om de risker som är förenade med transport av farliga ämnen, om de bestämmelser och föreskrifter som gäller dessa transporter samt om de uppgifter som föreskrivs för säkerhetsrådgivare. För att få delta i provet krävs ingen formbunden utbildning, utan för provet kan man också studera själv eller på annat sätt sätta sig in i kraven, säkerhetsrådgivarens uppgifter och temana för provet.

Enligt det föreslagna *2 mom.* kan provet för säkerhetsrådgivare avläggas med specialisering på endast vägtransport eller järnvägstransport. På samma sätt kan provet avläggas med specialisering endast på vissa kategorier av ämnen. Provet kan således avläggas för transport av alla kategorier av ämnen eller för någon av kategorierna explosiva varor, gaser, radioaktiva ämnen eller alla andra farliga ämnen. Närmare bestämmelser om kategorierna av ämnen utfärdas med stöd av bemyndigandet i paragrafen genom föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket. Om det avlagda provet är begränsat, antecknas den begränsade behörigheten i intyget.

Enligt paragrafens *3 mom.* beviljas intyget av Transport- och kommunikationsverket på samma sätt som enligt den gällande TFÅ-lagen. Intyget kan beviljas när provet har avlagts med godkänt resultat. Den som avlägger provet kan ansöka om intyget när han eller hon behöver det. Det gör det också möjligt för den som avlägger provet att betala enbart för avläggandet av provet och betala för intyget endast om det särskilt behövs till exempel för att påvisa sin behörighet inför arbetsgivaren. Intyget är i kraft för viss tid och närmare bestämmelser om detta utfärdas med stöd av bemyndigandet i paragrafen. Intyget är i praktiken giltigt i fem år från avläggandet av provet. Intyget giltighetstid kan förlängas med fem år efter det att ett nytt prov har avlagts. Giltighetstiden för det nya intyget beror på hur lång tid innan det gällande intyget har löpt ut som det nya provet avläggs. Giltighetstiden kan börja när det gällande intyget har löpt ut eller, om det inte finns något gällande intyg, från den dag då provet för säkerhetsrådgivare avlades. Om intygets omfattning utvidgas under dess giltighetstid, förblir giltighetstiden för det nya intyget densamma som för det gällande intyget. Avsikten är att bestämmelser om dessa tekniska frågor och andra praktiska åtgärder för ansökan om och beviljande av intyg för säkerhetsrådgivare ska utfärdas med stöd av bemyndigandet i paragrafen.

Paragrafens *4 mom.* gäller registrering och förvaltning av uppgifter. Transport- och kommunikationsverket svarar för uppgifterna om avläggande av prov för säkerhetsrådgivare och intyg över provet på det sätt som avses i VI avd. 26–28 kap. i lagen om transportservice (320/2017). Uppgifterna om en utsedd säkerhetsrådgivare gäller ett sådant persontillstånd som avses i 216 § i lagen om transportservice. De utgör således en del av det trafik- och transportregister som föreskrivs i VI avd. 26–28 kap. i lagen om transportservice, och på dem tillämpas bestämmelserna i den lagen om registrets innehåll, användningsändamål och uppgiftsinnehåll samt om utlämnande av uppgifter. Uppgifterna används i första hand för verkets myndighetsuppgifter.

I paragrafens *5 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Med stöd av bemyndigandet ska det på motsvarande sätt som i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna om transport på väg och järnväg samt EU-regleringen meddelas närmare föreskrifter om temana för provet för säkerhetsrådgivare, om fördelningen av provet enligt transportsätt och kategori av ämnen samt om andra omständigheter som hänför sig till provets innehåll. Teman för provet är till exempel klassificering, förpackning, märkning och transportdokument. Föreskrifter kan också utfärdas om frågor som hänför sig till intyget för säkerhetsrådgivare, såsom intygets mall och ändring av intyget samt förlängning av intygets giltighetstid.

95 §. *Ordnande av prov för säkerhetsrådgivare.* I paragrafens *1 mom.* föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket övervakar och tar emot provet på samma sätt som för närvarande.

Enligt *2 mom.* får Transport- och kommunikationsverket överföra mottagandet och övervakningen av prov för säkerhetsrådgivare samt utfärdandet av intyg till en offentlig eller privat tjänsteleverantör. Det motsvarar ordnandet av förarexamensverksamheten inom vägtrafiken som en serviceuppgift i enlighet med lagen om förarexamensverksamhet.

Enligt paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket dessutom överföra utarbetandet av säkerhetsrådgivarens provuppgifter som en assisterande uppgift. Enligt de internationella ADR-bestämmelserna och RID-bestämmelserna får prov för säkerhetsrådgivare inte ordnas av den som ger motsvarande utbildning, vilket syftar till att förhindra att frågorna blir kända före provet. När uppgifter överförs ska man således beroende på uppgiften överväga till exempel vilka uppgifter som kan överföras till en tjänsteleverantör som meddelar utbildning för säkerhetsrådgivare eller producerar utbildningsmaterial.

I *3 mom.* föreskrivs det om kontroll av deltagarens identitet. Bestämmelser om fusk i anknytning till ett prov finns i 159 §.

I paragrafens *4 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Med stöd av bemyndigandet får verket meddela föreskrifter om omständigheter som hänför sig till tillsynen över säkerhetsrådgivare och de praktiska arrangemangen för provet, såsom anordnandet av elektroniskt prov.

17 kap.

Behörighet för den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon

96 §. *Bemyndigande för TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar.* Paragrafen motsvarar i huvudsak den gällande TFÄ-lagens bestämmelse om beviljande av fullmakt för godkännande och besiktning av fordon som används för transport av farliga ämnen. I paragrafen tas det in nya bestämmelser som begränsar verksamheten och som anger för vilka slags fordon det kan beviljas bemyndigande för TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning. Bestämmelser om återkallande av bemyndigande finns i 138 §.

I paragrafens *1 mom.* föreslås en ny bestämmelse som begränsar verksamheten, enligt vilken ett besiktningsställe kan beviljas bemyndigande endast för TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning av sådana fordon som det har rätt att besikta enligt lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013). Det innebär att den rätt att tillhandahålla periodiska besiktningstjänster som avses i nämnda lag gör det möjligt för besiktningsstället att lämna in en ansökan om bemyndigande för TFÄ-ADR-besiktning, och på motsvarande sätt möjliggör registrerings- och ändringsbesiktningsrätten en ansökan om bemyndigande för TFÄ-ADR-godkännande. Om besiktningsstället till exempel har rätt att utföra periodiska besiktningar endast av fordon i en viss fordonskategori, kan det beviljas bemyndigande att utföra TFÄ-ADR-besiktningsuppgifter endast för samma fordonskategori.

I *2 mom.* tas det in en ny bestämmelse som begränsar verksamheten på motsvarande sätt som i 1 mom. Således kan verksamhetsstället beviljas bemyndigande endast för TFÄ-ADR-godkännande av sådana fordon för vilka det med stöd av lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) får bevilja enskilt godkännande.

97 §. *Behörighet för den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar.* Bestämmelsen motsvarar 7 § i den gällande TFÄ-lagen. Med stöd av bemyndigandena i paragrafen får det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i den gällande förordningen om specialutbildning för personer som beviljar TFÄ-godkännanden och utför TFÄ-besiktningar av fordon (444/2014). Genom förordning kan det utfärdas bestämmelser om den vidareutbildning som avses i TFÄ-lagen och som motsvarar de bestämmelser om vidareutbildning som utfärdats med stöd av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet och lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon. Nuvarande praxis ändras inte.

98 §. *Tillstånd att ge specialutbildning för personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar.* Paragrafen motsvarar 7 d § 1 och 2 mom. i den gällande TFÄ-lagen.

I paragrafen föreskrivs det inte längre om ordnande av enskild fortbildning, eftersom det som föreskrivs om den som söker utbildningstillstånd och om beviljande av utbildningstillstånd redan enligt den gällande TFÄ-lagen ska tillämpas på den som ordnar sådan utbildning.

99 §. *Ansökan om specialutbildningstillstånd och förutsättningar för beviljande.* Paragrafen motsvarar 7 d § 4–6 mom. i den gällande TFÄ-lagen.

Enligt det föreslagna *1 mom.* förutsätts det att den som ansöker om specialutbildningstillstånd uppfyller de allmänna förutsättningar för beviljande av vidareutbildningstillstånd som föreskrivs i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet och förfogar över yrkesskicklig personal. Vidareutbildningstillstånd kan beviljas förutom sammanslutningar också till exempel fysiska personer.

I *2 mom.* föreskrivs det på motsvarande sätt som i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet om de uppgifter som ska fogas till ansökan om specialutbildningstillstånd.

100 §. *Tillämpning av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet i andra frågor som gäller specialutbildning.* Paragrafen motsvarar 7 d § 7 mom. i den gällande TFÄ-lagen. Enligt bestämmelsen tillämpas på specialutbildning det som i fråga om vidareutbildningstillstånd föreskrivs i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet. Således tillämpas på återkallande av bland annat specialutbildningstillstånd för personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar också bestämmelserna om återkallande av utbildningstillstånd i 47 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet. Ett vidareutbildningstillstånd ska återkallas för viss tid eller helt och hållet, om innehavaren av tillståndet inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd.

18 kap.

Besiktningsorgan

I detta kapitel föreskrivs det om godkännande av besiktningsorgan som utför uppgifter i anknytning till säkerställandet av att förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för transport av farliga ämnen överensstämmer med kraven och om organens skyldigheter i fråga om verksamheten. I kapitlet föreskrivs det också om Strålsäkerhetscentralens uppgifter i anknytning till godkännande av förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen. Bestämmelserna i kapitlet motsvarar i huvudsak gällande bestämmelser, men kravet på ackreditering utvidgas.

101 §. *Besiktningsorgan och deras uppgifter.* Paragrafen motsvarar 13 c § 1 mom. i den gällande TFÄ-lagen. Paragrafens *1 mom.* föreskriver om olika typer av besiktningsorgan. Med besiktningsorgan avses ett organ som vidtar de åtgärder som förutsätts för att visa att förpackningar, tankar och containrar samt till dem anslutna tillbehör som är avsedda för transport av farliga ämnen överensstämmer med kraven. Sådana organ är TFÄ-besiktningsorgan, organ för periodiska TFÄ-besiktningar, besiktningsorgan godkända av Strålsäkerhetscentralen, anmälda organ av typ A samt anmälda organ av typ B.

Med TFÄ-besiktningsorgan enligt 1 punkten avses ett besiktningsorgan som godkänts av Säkerhets- och kemikalieverket och som kan inspektera och godkänna förpackningar och tankar som är avsedda för transport av farliga ämnen. Grunden för godkännandet av ett TFÄ-besiktningsorgan är en bedömning gjord av det nationella ackrediteringsorganet, dvs. FINAS, om att besiktningsorganet uppfyller de krav som ställs på det. I Finland finns för närvarande fem TFÄ-besiktningsorgan.

Med organ för periodiska TFÄ-besiktningar enligt 2 punkten avses ett organ som godkänts av Säkerhets- och kemikalieverket och som får utföra periodiska besiktningar av förpackningar samt andra förenklade besiktningar av förpackningar som förutsätts i bestämmelser eller föreskrifter i enlighet med vad som godkänns som dess uppgift i beslutet om erkännande av organet. I Finland finns för närvarande 42 organ för periodiska TFÄ-besiktningar.

Med besiktningsorgan godkända av Strålsäkerhetscentralen enligt 3 punkten avses besiktningsorgan som utför samma besiktningsuppgifter för förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen som andra besiktningsorgan. I Finland finns för närvarande inga besiktningsorgan godkända av Strålsäkerhetscentralen.

Med besiktningsorgan av typ A enligt 4 punkten avses oberoende och opartiska tredjepartsaktörer. De besiktningsorgan av typ B som avses i 5 punkten utgör separata delar av en organisation och utför besiktningar endast för den egna organisationen eller för organisationer som hör till samma koncern. Ackrediterade besiktningsorgan använder FINAS ackrediteringskod, som också innehåller en typ som beskriver besiktningsorganets oberoende. I Finland finns det tre anmälda organ av typ A; alla är godkända för att utföra godkännanden och besiktningar av transportabla tryckbärande anordningar. Dessutom finns det i Finland ett anmält organ av typ B som endast får utföra besiktningar av sina egna produkter.

Inom Europeiska unionen är de anmälda organen inom olika sektorer organ etablerade i en medlemsstat och har utnämnts av en myndighet i medlemsstaten och anmälts till Europeiska unionens kommission. De anmälda organen har till uppgift att tillhandahålla tjänster för bedömning av produkters överensstämmelse med kraven vid tillämpningen av sådan nationell lagstiftning som baserar sig på Europeiska unionens harmoniseringslagstiftning. Det anmälda organet har tillstånd att verka i alla medlemsstater.

I paragrafens *2 mom.* föreskrivs det om de allmänna uppgifter som hör till alla besiktningsorgan. Bestämmelserna i paragrafen motsvarar 3 kap. 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), nedan förordningen om besiktningsorgan, samt till stor del 13 c § 2 mom. i den gällande TFÄ-lagen. Besiktningsorganens uppgifter baserar sig på internationella överenskommelser, TFÄ-direktivet och direktivet om transportabla tryckbärande anordningar. Med de uppgifter som ankommer på besiktningsorganen enligt momentet avses också den anmälningsskyldighet som anges i 28 § och som gäller de uppgifter som ska lämnas till Säkerhets- och kemikalieverket om tankar och tryckkärl.

Besiktningsorganen ska ha rätt att utföra de uppgifter som krävs för att påvisa att förpackningar och tankar som används för transport av farliga ämnen överensstämmer med kraven och genom vilka det säkerställs att de uppfyller kraven i bestämmelser och föreskrifter. För transportabla tryckbärande anordningar förutsätts det bedömningar av överensstämmelse och förnyade bedömningar beroende på om det är fråga om en ny eller en gammal anordning. Dessutom utförs periodiska besiktningar och andra besiktningar av anordningarna.

I *3 mom.* föreskrivs det om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att utfärda förordning och meddela föreskrifter. Exempelvis direktivet om transportabla tryckbärande anordningar förutsätter att anmälda organ samarbetar inom EU.

102 §. *Uppgifter för TFÄ-besiktningsorgan.* I *1 mom.* föreskrivs det om TFÄ-besiktningsorganens uppgifter, vars syfte är att säkerställa säkerheten vid transport av förpackningar och tankar genom bland annat godkännande och besiktning. TFÄ-besiktningsorganet ska enligt vad som i

beslutet om godkännande av organet godkänns som en uppgift för detta bland annat utföra godkännande av förpackningar och tankar, periodiska besiktningar samt andra uppgifter som krävs för att bedöma och påvisa överensstämmelse med kraven. Till TFÄ-besiktningsorganets uppgifter hör uppgifter i anslutning till bulkcontainrar endast till den del det inte föreskrivs om dem i konventionen om säkra containrar, eftersom det i konventionen föreskrivs om provning, besiktning och godkännande av de containrar som avses i konventionen. Till TFÄ-besiktningsorganets uppgifter hör inte uppgifter som gäller transportabla tryckbärande anordningar, tryckkärl, tryckbärande tankar eller förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen, eftersom dessa uppgifter ankommer på de besiktningsorgan som avses i 104 och 105 §. Bestämmelsen motsvarar 12 § i förordningen om besiktningsorgan.

I paragrafens *2 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket ska också i fortsättningen meddela närmare föreskrifter om genomförandet av besiktning.

103 §. *Uppgifter för organ för periodiska TFÄ-besiktningar.* Paragrafens *1 mom.* motsvarar 13 § i förordningen om besiktningsorgan. Ett organ för periodiska TFÄ-besiktningar kan utföra periodiska besiktningar av förpackningar enligt vad som i beslutet om erkännande av organet godkänns som en uppgift för detta. I praktiken inspekterar organen för periodiska TFÄ-besiktningar IBC-förpackningar (Intermediate Bulk Container). Periodisk besiktning av förpackningar är en relativt enkel besiktning och i den granskas förpackningens yttre skick samt driftutrustningens funktion. Till uppgifterna för organ för periodiska TFÄ-besiktningar hör inte uppgifter som gäller transportabla tryckbärande anordningar, tryckkärl, tryckbärande tankar eller förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen, eftersom dessa uppgifter ankommer på de besiktningsorgan som avses i 104 och 105 §.

I paragrafens *2 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

104 §. *Uppgifter för Strålsäkerhetscentralen och besiktningsorgan som godkänts av Strålsäkerhetscentralen.* Paragrafens *1 mom.* motsvarar 14 § 2 mom. i förordningen om besiktningsorgan. Besiktningsorgan godkända av Strålsäkerhetscentralen kan också i fortsättningen utföra de testningar, periodiska besiktningar och andra besiktningar som förutsätts i fråga om förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen samt andra uppgifter som krävs för bedömning och påvisande av överensstämmelse med kraven. Strålsäkerhetscentralen har hittills inte godkänt besiktningsorgan.

Paragrafens *2 mom.* motsvarar 14 § 1 mom. i förordningen om besiktningsorgan. Strålskyddscentralen får själv utföra de uppgifter som nämns i 1 mom. Dessutom kan Strålsäkerhetscentralen också i fortsättningen utföra de godkännanden som förutsätts i fråga om förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen, varvid centralen är ett besiktningsorgan. Dessa uppgifter är de uppgifter som anges i 107 och 113 § i detta kapitel.

I paragrafens *3 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

105 §. *Uppgifter för anmälda organ av typ A.* I *1 mom.* föreskrivs det om uppgifterna för anmälda organ av typ A, dvs. bedömning av transportabla tryckbärande anordningars samt andra tryckkärl och tryckbärande tankar överensstämmelse med kraven samt bedömningar och godkännanden av de kvalitetssystem som hör till denna verksamhet samt tillsyn i anslutning därtill. Till uppgifterna för anmälda organ av typ A hör att utföra förnyad typbedömning också av

tryckkärl och tryckbärande tankar samt serietillverkade tryckkärl samt ventiler och andra tillbehör som släppts ut på marknaden före direktivet om transportabla tryckbärande anordningar, periodiska besiktningar av transportabla tryckbärande anordningar och andra besiktningar. Dessutom har ett anmält organ av typ A till uppgift att handha dels bedömningar och godkännanden av kvalitetssystemet hos besiktningstjänster som är under tillsyn av organet samt tillsyn i samband med detta, dels bedömningar av överensstämmelse hos UN-tryckkärl samt bedömningar och godkännanden av kvalitetssystem i anknytning till detta och tillsyn och periodiska besiktningar av dessa. Uppgifterna ska i praktiken vara desamma som för TFÄ-besiktningsorganen, men föremålen för godkännande och besiktning utgörs av produkter som godkänts för olika kategorier av ämnen. Bestämmelsen motsvarar 15 § i förordningen om besiktningsorgan.

I paragrafens *2 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

106 §. *Uppgifter för anmälda organ av typ B.* Enligt *1 mom.* får anmälda organ av typ B handha periodiska besiktningar av tryckkärl som hör till transportabla tryckbärande anordningar och andra tryckkärl samt av ventiler och andra tillbehör till dem, periodiska besiktningar av UN-tryckkärl samt förnyade bedömningar av att serietillverkade tryckkärl som hör till transportabla tryckbärande anordningar samt ventiler och andra tillbehör till dem, som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2001, stämmer överens med kraven, om ett anmält organ av typ A har utfört förnyad bedömning av att anordningens typ stämmer överens med kraven. Ett anmält organ av typ B får endast utföra besiktning av sina egna produkter och får inte sälja tjänster till andra. Besiktningsverksamheten ska vara åtskild från övrig verksamhet, i synnerhet från sådan som kan inverka på besiktningarnas tillförlitlighet. Regleringen i momentet motsvarar 16 § i förordningen om besiktningsorgan.

I paragrafens *2 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

107 §. *Besiktningstjänst.* Paragrafens *1 mom.* motsvarar 17 § i förordningen om besiktningsorgan. Ett anmält organ av typ A kan för tillsynen ha en särskild besiktningstjänst, vars godkännande ska sökas hos ett anmält organ av typ A. En besiktningstjänst som står under tillsyn av ett anmält organ av typ A utför uppgifter enligt vad som i beslutet om erkännande av besiktningstjänsten godkänns som en uppgift för tjänsten. Enligt ADR-överenskommelsens bestämmelser och RID-bestämmelserna får besiktningstjänsten utöva tillsyn över tillverkningen av driftsutrustning för tankar och tillverkningen av tryckkärl och utföra ibruktagningsbesiktningar och periodiska besiktningar av tryckkärl. Närmare tekniska föreskrifter om dessa uppgifter och om tidsfristen för erkännande meddelas med stöd av bemyndigandet i paragrafen. Tidsfristerna ska grunda sig på bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna. I praktiken är besiktningstjänsterna i Finland oberoende delar av serviceverkstäder för brandsläckare, där det utförs inspektioner av brandsläckartuber och av tuber för andningsluft, bland annat räddningsverkens syrgastuber.

Paragrafens *2 mom.* innehåller en skyldighet för besiktningstjänsten att informera om förändringar i dess verksamhet, såsom ägarförhållanden och ansvarig personal, samt om omständigheter som påverkar ett behörigt genomförande av uppgifterna.

I *3 mom.* föreslås det bestämmelser om förutsättningarna för besiktningstjänstens verksamhet. Besiktningstjänsten får inte delta i planeringen, tillverkningen, underhållet eller servicen av de besiktigade produkterna eller av likadana konkurrerande produkter. I momentet föreskrivs det dessutom att personalen ska ha tillräcklig yrkeskunskap. Bedömningen av kvalitetssystemet hos

en besiktningstjänst som är under tillsyn av ett anmält organ av typ A ska handhas av ett anmält organ av typ A.

I det föreslagna *4 mom.* föreskrivs det om återkallande av godkännandet av en besiktningstjänst. Eftersom det anmälda organet av typ A också ansvarar för besiktningstjänstens verksamhet, ska det också återkalla godkännandet av besiktningstjänsten om situationen kräver det.

Enligt *5 mom.* ska godkännande av en besiktningstjänst och återkallande av ett godkännande anmälas till Transport- och kommunikationsverket, eftersom verket övervakar de anmälda organen av typ A. Verket ska ha kännedom om de arrangemang genom vilka ett anmält organ av typ A har överlåtit en del av sina uppgifter till en besiktningstjänst.

I paragrafens *6 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

108 §. *Utförande av besiktningsorganets uppgifter som underentreprenad.* Paragrafen motsvarar 13 c § 3 och 4 mom. i den gällande TFA-lagen. I *1 mom.* föreskrivs det om situationer där ett besiktningsorgan kan anlita underleverantörer för besiktningsorgansuppgifter. Besiktningsorganet ska själv utföra sina uppgifter, men vissa delar av besiktningen eller provningen kan överlåtas till någon annan aktör till exempel när besiktningsorganet inte har lämplig utrustning för att utföra uppgifterna. Dessutom förutsätts det att besiktningsorganet har kommit överens med uppdragsgivaren om underleverans, även om besiktningsorganet har det slutliga ansvaret för besiktningen. I Finland används för närvarande sällan underleverantörer, utan besiktningsorganen utför huvudsakligen själva sina uppgifter.

Enligt *2 mom.* ska underleverantören uppfylla de ackrediteringskrav som gäller för besiktningsorganet: underleverantören ska vara ackrediterad eller omfattas av besiktningsorganets ackreditering. I kravstandarderna för ackreditering beskrivs de krav som hänför sig till underleveranser. Alla kravstandarder tillåter anlitande av underleverantörer, och de allmänna principerna för anlitande av underleverantörer är desamma i alla kravstandarder. Underleveransen ska vara transparent i hela underleveranskedjan, och den myndighet som godkänt besiktningsorganet ska underrättas om underleveransen.

I paragrafens *3 mom.* föreskrivs det om besiktningsorganets skyldighet att säkerställa att underleverantören uppfyller de krav som föreskrivs för besiktningsorgan. Besiktningsorganet ska hela tiden kunna säkerställa att underleverantören är kompetent och att de producerade resultaten är korrekta, eftersom organet ansvarar för de uppgifter som underleverantören utför för dess räkning. Underleverantören behöver dock inte vara en i Finland registrerad juridisk person, eftersom det kan förekomma fall där sådan utrustning som behövs för verksamheten inte finns att tillgå i Finland.

I paragrafens *4 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Standarderna ändras ofta, så bemyndigandet att meddela föreskrifter avser den version av standarden som gäller vid varje tidpunkt.

109 §. *Ansökan om godkännande som besiktningsorgan.* I paragrafens *1 mom.* föreskrivs det om ansökan om godkännande som besiktningsorgan. Enligt förslaget ställs inga formkrav på ansökan. Bestämmelser om de behöriga myndigheter som godkänner besiktningsorgan finns i 111 §.

I *2 mom.* föreskrivs det om de uppgifter som ska lämnas i ansökan samt om de intyg som ska fogas till ansökan. I kontaktuppgifterna ska besiktningsorganets kontaktuppgifter samt dess ansvariga personer och kontaktpersoner anges. I ansökan ska det anges vilka uppgifter som besiktningsorgan ansökan gäller och i enlighet med detta en beskrivning av åtgärder och förfaranden som anknyter till bedömning av överensstämmelse, periodiska besiktningar, mellanliggande besiktningar och extra besiktningar samt förnyad bedömning av överensstämmelse. Dessutom ska det uppges de förpackningar, tankar och bulkcontainrar i fråga om vilka organet anser sig ha kompetens att utföra uppgifter som besiktningsorgan. I ansökan ska det också anges vilken typ det anmälda organet ansöker om godkännande för. Till ansökan ska det också fogas en beskrivning av förfarandet för bedömning av besiktningstjänster, om ett anmält organ av typ A vill ha behörighet att godkänna besiktningstjänster. Också behandlingen av rättelseyrkanden ska beskrivas tydligt. Bestämmelsen motsvarar 19 § i förordningen om besiktningsorgan.

I paragrafens *3 mom.* föreskrivs det att ett ackrediteringsbeslut ska bifogas ansökan. Andra än de som utför uppgifter som hör till ett organ för periodiska TFÄ-besiktningar ska vara ackrediterade på det sätt som anges i 110 §. Genom ackrediteringsbeslutet säkerställs det att kravet uppfylls.

110 §. *Förutsättningar för godkännande av besiktningsorgan.* I paragrafens *1 mom.* föreskrivs det om förutsättningarna för godkännande. Regleringen motsvarar delvis 13 e § 1 mom. i den gällande TFÄ-lagen samt 18 och 20 § i den gällande förordningen om besiktningsorgan, medan delar av regleringen är ny. Bestämmelserna om organets oavhängighet är mer detaljerade än för närvarande. Som en ny förutsättning för godkännande krävs dessutom beskrivningar av de förfaranden enligt vilka de uppgifter som förutsätts i besiktningsverksamheten utförs. För närvarande finns bestämmelser om detta i 19 § 1 mom. i förordningen om besiktningsorgan, som gäller ansökan om erkännande av besiktningsorgan.

I paragrafens *2 mom.* föreskrivs det om den ackreditering som krävs. Paragrafen motsvarar i huvudsak 13 e § 2 mom. i den gällande TFÄ-lagen. Kravet på ackreditering är nytt för TFÄ-besiktningsorgan och för besiktningsorgan som godkänns av Strålsäkerhetscentralen.

I paragrafens *3 mom.* föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Standarderna ändras ofta, så i föreskriften föreskrivs det bland annat om den version av standarden som gäller vid varje tidpunkt.

111 §. *Godkännande av besiktningsorgan.* Paragrafen motsvarar 13 d § i den gällande TFÄ-lagen och 20 § i förordningen om besiktningsorgan. I paragrafens *1 mom.* i föreskrivs det vilka myndigheter som godkänner besiktningsorgan. På erkännande av uppgifter som ett utländskt besiktningsorgan utför tillämpas 129 §. Bestämmelser om återkallande av godkännande finns i 138 §.

I *2 mom.* föreskrivs det om innehållet i beslutet om godkännande och *i 3 mom.* om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverkets att meddela föreskrifter. I praktiken bestäms godkännandets giltighetstid av besiktningsorganets ackreditering.

112 §. *Temporärt godkännande av besiktningsorgan.* Bestämmelserna i paragrafen motsvarar 21 § i den gällande förordningen om besiktningsorgan. I *1 mom.* föreskrivs det att anmälda organ av typ A eller B som inleder sin verksamhet kan godkännas temporärt. Ett temporärt godkännande kommer i fråga bland annat när transportföretagen och ägarna till tankarna inte kan lösgöra tankarna för besiktning utan att ett officiellt besiktningsintyg fås från besiktningen och detta kan utfärdas av ett besiktningsorgan som befinner sig först i ansökningsskedet. I dessa situationer kan besiktningsorganet verka med ett temporärt godkännande för det första året och

under den tiden utföra en laglig och officiell besiktning av tanken och genom besiktningen visa FINAS tekniska bedömare sin förmåga också i praktiken.

Enligt *2 mom.* måste ett anmält organ av typ A eller B med temporärt godkännande ackrediteras under sitt första verksamhetsår. Om organet inte ackrediteras under det första verksamhetsåret upphör det temporära godkännandet att gälla ett år efter att det beviljats.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs det om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

113 §. *Utförande av besiktningsorganets uppgifter.* Paragrafens *1 mom.* innehåller ny reglering. Ett besiktningsorgan ska, i enlighet med principerna för god förvaltning, när det utför offentliga förvaltningsuppgifter tillhandahålla sina tjänster på ett jämlikt sätt till alla och det ska för varje uppdrag säkerställa bland annat sitt oberoende i utförandet av uppgiften. Med tillhandahållande av tjänster till alla avses tjänster som tillhandahålls inom verksamhetsområdet. Således kan ett anmält organ av typ B tillhandahålla tjänster endast till det företag av vilket det är en del i enlighet med 106 §.

Paragrafens *2 mom.* motsvarar 13 f § i den gällande TFÄ-lagen och 22 § i förordningen om besiktningsorgan. I momentet föreskrivs det om skyldighet för besiktningsorganets personal att utföra bedömningar och andra besiktningsuppgifter yrkesmässigt. Besiktningsorganet ska ha tillräckliga resurser för att utföra sina uppgifter och besiktningsmännen ska vara medvetna om sina skyldigheter och få tillräcklig utbildning för att utföra sitt arbete. Detta säkerställs i samband med ackrediteringen.

Enligt *3 mom.* ska besiktningsorganet underrätta marknadskontrollmyndigheten om godkännanden. Regleringen motsvarar den skyldighet att underrätta myndigheterna om godkända förpackningar och tankar som föreskrivs i den gällande TFÄ-lagen. Syftet med regleringen är att säkerställa att myndigheterna med tanke på marknadskontrollen har uppgifter om förpackningar, tankar och bulkcontainrar som godkänts i Finland. De uppgifter som avses i momentet kan förmedlas till exempel i den årliga rapport som avses i 5 mom. och som besiktningsorganet upprättar. Bestämmelser om marknadstillsynsmyndigheterna finns i marknadskontrollagen, till vilken det finns en hänvisning i 120 §. Regleringen motsvarar nuvarande praxis.

I det föreslagna *4 mom.* föreskrivs det om förvaring av handlingar. På så sätt kan man kontrollera de bedömningar och provningar som gjorts och få tillgång till uppgifterna också efter bedömningen och provningen. Avsikten är att närmare föreskrifter om förvaringstiderna meddelas med stöd av ett bemyndigande i paragrafen. I internationella överenskommelser finns det ett antal förvaringstider för typgodkännande, besiktningsintyg och andra handlingar som gäller förpackningar och tankar av olika slag. På grund av kravens tekniska natur är det inte ändamålsenligt att ta in bestämmelser om dessa i lagen. Bestämmelser om skyldigheter för myndigheterna och den som sköter offentliga uppdrag vid upprättande, förvaring och användning av handlingar finns i arkivlagen (831/1994).

Om ett besiktningsorgan har upphört med sin verksamhet eller om godkännandet av besiktningsorganet har återkallats, ska den myndighet som har godkänt besiktningsorganet vidta behövliga åtgärder för att säkerställa att organets handlingar behandlas på behörigt sätt.

I *5 mom.* föreskrivs det om besiktningsorganets skyldighet att för myndigheten visa att förutsättningarna för godkännande uppfylls och att anmäla ändringar till myndigheten. I lagen före-

slås inga bestämmelser om formkraven för anmälan, men anmälan ska göras så snart som möjligt. Dessutom ska besiktningsorganet årligen lämna en i 13 g § 3 mom. i TFÄ-lagen avsedd rapport om sin verksamhet till den myndighet som har till uppgift att godkänna organet.

I paragrafens *6 mom.* föreskrivs det om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att utfärda förordning och meddela föreskrifter. Bestämmelser om innehållet i den årliga rapporten och om lämnandet av den finns i 23 § i den gällande förordningen om besiktningsorgan. I internationella överenskommelser finns det olika förvaringstider för handlingar som anknyter till påvisande av överensstämmelse med kraven. På grund av att kraven är tekniska föreskrivs det inte i lag om förvaringstiderna, utan avsikten är att Transport- och kommunikationsverket ska meddela närmare föreskrifter om dem.

19 kap.

Myndigheter och myndighetsuppgifter

I 19 kap. föreskrivs det om myndigheter samt om deras befogenheter och uppgifter.

Myndigheterna kan utöva tillsyn på olika sätt. Tillsynen kan bestå av revision, inspektion, besiktning eller en kombination av dessa. Tillsynen kan vara riskbaserad eller prestationsbaserad. I tillsynen ingår dessutom möten, exempelvis säkerhetssamtal, mellan tillsynsobjekt och tillsynsmyndighet. Tillsynsobjektet kan underrättas om tillsynen på förhand eller så kan tillsynen vara oanmäld. Målet är att tillsynen ska vara systematisk och att resultaten av tillsynen dokumenteras och rapporteras. Det är också viktigt att myndigheten följer upp att korrigerande åtgärder iakttas.

Tillsynsmyndigheter och tillsynsuppgifter

114 §. *Transport- och kommunikationsverket som allmän tillsynsmyndighet.* Enligt 6 § i den gällande TFÄ-lagen och de förordningar om olika transportslag som utfärdats med stöd av bemyndigandet i den paragrafen är Transport- och kommunikationsverket tillsynsmyndighet i fråga om alla transportslag med undantag för vägtransporter. Avsikten är att ändra detta så att Transport- och kommunikationsverket blir tillsynsmyndighet också i fråga om vägtransporter. Den nya uppgiften ska genomföras så att tillsyn inte utövas inom polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets uppgiftsområde i den operativa övervakningen av vägtrafiken. Den tillsyn som utövas under den egentliga vägtransporten och som utförs i form av så kallade vägkontroller och fördelningen av ansvaret för den kan numera anses vara fungerande och effektiv, och det finns inget behov av att ingripa i vägtrafikövervakarnas – polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet – uppgifter och befogenheter.

I föreslagna *1 och 2 mom.* föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets tillsyn. Det föreslås att verket ska ha behörighet som tillsynsmyndighet i fråga om alla transportslag. Till Transport- och kommunikationsverket hör som ny uppgift också tillsynsuppgifter i anslutning till vägtransporter. Till Transport- och kommunikationsverket hör dessutom sådana tillsynsuppgifter som för närvarande inte utförs, såsom skyldigheten att utse säkerhetsrådgivare och till exempel tillsynen över sändande företag.

Med stöd av 1 mom. utövar Transport- och kommunikationsverket tillsyn över att transporter av farliga ämnen överensstämmer med kraven. Tillsynen ska gälla bland annat skyldigheter och ansvar för delaktiga i transporter, tillstånd för lufttransport och flygpostverksamhet, personalutbildning och personalens kompetens, utbildningsprogrammet för lufttransport, säkerhetsåtgärder, regionala transportbegränsningar, anmälan av säkerhetsrådgivare och verksamhet enligt

säkerhetsutredningen för ett hamnområde samt tillfällig förvaring. Genomförandet av den praktiska tillsynen över dessa omständigheter bör tas in i verkets tillsynsplan.

I bestämmelsen tas det in en ny hänvisning till Europeiska unionens förordningar, eftersom krav på transport av farliga ämnen också ingår i direkt tillämpliga EU-förordningar, särskilt inom luftfarten. Sådana tillsynsobjekt inom luftfarten är kraven i EASA-förordningen, förordning (EU) nr 965/2012 (kommissionens förordning om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008), förordning (EU) nr 139/2014 (kommissionens förordning om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008), förordning (EU) 2018/395 (kommissionens förordning om detaljerade regler för ballongverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, förordning (EU) 2018/1976 (kommissionens genomförandeförordning om detaljerade regler för segelflygverksamhet samt för licensiering av flygbesättningar för segelflygplan enligt Europaparlamentets och förordning (EU) 2018/1139) och förordning (EU) 2019/947 (kommissionens genomförandeförordning om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg).

Det föreslagna 2 mom. är nytt. I momentet specificeras innehållet i och omfattningen av Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter noggrant.

Avsikten är att tillsynen ska utföras både som fjärrkontroller på basis av handlingar och på plats. Tillsynen kan till formen också vara av revisionsnatur. Denna tillsyn omfattar i fråga om företag tillsyn över överensstämmelse med kraven, tillsyn över praxis som påverkar säkerheten, tillsyn över tillståndsenlig verksamhet, tillsyn över anvisningar och förfaranden, utbildningsprogram och personalutbildning samt tillsyn över hur beredskapen inför säkerhetshot har beaktats i företaget. I fråga om de egentliga försändelserna ska tillsyn utövas över förpackningar, tankar och containrar samt deras märkningar, transporthandlingar, hantering och lastning inklusive surrning och separering av lasten.

Målet är att Transport- och kommunikationsverket ska utöva tillsyn på basis av tillsynsplaner och separata insamlade analysresultat samt andra informationskällor. Tillsynen ska också utföras reaktivt och i synnerhet om analyserna av andra kontroller, tillsynsresultaten, olycksfallen eller skadefallen visar på förändringar i säkerhetsnivån och överensstämmelsen med kraven.

Enligt det föreslagna *3 mom.* ska Transport- och kommunikationsverket samordna den tillsyn som utövas i samarbete med de olika tillsynsmyndigheterna. Uppgiften är ny och avsikten är att verket ska inrätta en samarbetsgrupp bestående av de myndigheter som kan utöva gemensam tillsyn. En sådan arbetsform används redan vid övervakningen av transporter av farliga ämnen i hamnar, och avsikten är nu att utvidga verksamhetsmodellen. Således kan till exempel tillsynen över företag som sänder farliga ämnen utövas genom en samarbetsgrupp till vilken kallas de tillsynsmyndigheter som avses i denna lag och även arbetarskyddsmyndigheterna samt vid behov andra myndigheter som utövar tillsyn över objekten i fråga. Sådana andra myndigheter kan vara till exempel Säkerhets- och kemikalieverket, som med stöd av kemikaliesäkerhetslagen övervakar kemikalieanläggningar och upplagring, och räddningsmyndigheterna.

Paragrafens *4 mom.* är också nytt. Enligt momentet får närmare bestämmelser om tidsfrister för kontroller, om kontrollobjekt vid transporter samt om det praktiska genomförandet av tillsynen, kontrollerna och myndighetssamarbetet utfärdas genom förordning av statsrådet. Bestämmelser om den tillsynsplan som krävs av tillsynsmyndigheten och om planens innehåll finns i 123 §.

115 §. *Transport- och kommunikationsverkets tillsyn över dem som ger utbildning för ADR-körtillstånd.* Enligt paragrafen svarar Transport- och kommunikationsverket för tillsynen över

anordnare av utbildning för ADR-körtillstånd. Verket kan också ge en tjänsteleverantör i uppdrag att sköta tillsynsuppgifterna. Nuvarande praxis ändras inte.

116 §. *Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet som tillsynsmyndigheter.* Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet ska fortfarande inom sina respektive uppgiftsområden vara tillsynsmyndigheter för varje transportform. Dessa myndigheter har föreskrivits som tillsynsmyndigheter redan i den gällande TFÄ-lagen och med stöd av den.

I paragrafen föreskrivs det om tillsynsmyndigheterna, som tillsammans med Transport- och kommunikationsverket övervakar transport av farliga ämnen. Avsikten är dock inte att Transport- och kommunikationsverket inom vägtrafiken ska utföra så kallade vägkontroller och andra kontroller av transportenheter, i fråga om vilka tillsyn och kontroller hör till polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets egna uppgiftsområden. Bestämmelser om dessa uppgifter finns i 117 §.

117 §. *TFÄ-vägkontroller som utförs av polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet.* I det föreslagna *1 mom.* föreskrivs det om kontroll av vägtransporter på det sätt som förutsätts i rådets direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods. Ett fordon ska stannas på tecken av en polisman, en gränsbevakningsman eller en tullman i enlighet med 182 § i vägtrafiklagen. Begreppet TFÄ-vägkontroll är nytt i lagen, men nuvarande praxis ändras inte. TFÄ-vägkontrollerna ska fortfarande utföras av polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet. I enlighet med direktivet ska liksom i nuläget en kopia av kontrollistan eller en handling som utvisar kontrollresultatet och som utfärdats av den myndighet som har genomfört kontrollen överlämnas till fordonets förare. Det finns dock inget behov av att ta in en bestämmelse om detta i lagen, eftersom myndigheten vid kontrollerna ska iaktta 39 § i förvaltningslagen (434/2003), som förutsätter att en inspektionsberättelse upprättas och delges en part som har rätt att närvara vid inspektionen. I bilaga till direktiv 95/50/EG finns en kontrollista, om vilken närmare bestämmelser utfärdas med stöd av bemyndigandet i paragrafen. Kontrollobjekt är dokument, krav på transporttransaktioner och fordons utrustning, såsom fraktsedlar, ADR-körtillstånd, intyg om TFÄ-ADR-godkännande för fordon, transportsätt, samlastning, märkningar på förpackningar, tankar, fordon och transportenheter samt brandsläckare. I enlighet med direktivet anges i förteckningen också överträdelsens kategori utifrån hur allvarlig fara de upptäckta bristerna kan medföra.

Enligt *2 mom.* ska polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet årligen lämna en utredning om kontrollerna till Transport- och kommunikationsverket. För närvarande lämnas utredningen till kommunikationsministeriet. Utifrån de årliga utredningarna ska verket i enlighet med 126 § på det sätt som förutsätts i direktiv 95/50/EG lämna EU-kommissionen uppgifter om den vägövervakning som utförts i Finland.

118 §. *Strålsäkerhetscentralen som tillsynsmyndighet för transporter av radioaktiva ämnen.* Strålsäkerhetscentralens uppgift att övervaka transporterna av radioaktiva ämnen och den verksamhet som hänför sig till transporterna baserar sig på den gällande TFÄ-lagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den, varför den nuvarande regleringen inte ändras. Strålsäkerhetscentralen ska övervaka delområdena för transport av radioaktiva ämnen på det sätt som Transport- och kommunikationsverket förutsätts utöva tillsyn i enlighet med 114 § 2 mom.

119 §. *Tillsynsmyndigheter för produkter som används för transport av farliga ämnen.* I paragrafen föreskrivs det om tillsynsmyndigheterna för förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för transport av farliga ämnen. Bestämmelser om marknadskontroll finns i 120 §.

Enligt det föreslagna *1 och 2 mom.* är myndigheterna desamma som i den gällande lagstiftningen. I paragrafen föreslås bestämmelser om dessa myndigheters befogenheter att utföra så kallad tillsyn av förhållanden under användningstiden.

Enligt paragrafen övervakar Strålsäkerhetscentralen och Säkerhets- och kemikalieverket att produkter som används för transport av farliga ämnen överensstämmer med kraven under användningstiden för att säkerställa att förpackningar, tankar och bulkcontainrar avsedda för transport av farliga ämnen uppfyller de krav som föreskrivs i denna lag och med stöd av den.

I *3 mom.* föreskrivs det om rätt för tillsynsmyndigheterna att vidta marknadskontrollåtgärder i fråga om enskilda förpackningar, tankar och bulkcontainrar som inte överensstämmer med kraven, när det inte finns behov av kontrollåtgärder i fråga om alla motsvarande produkter på marknaden. Tillsynsmyndigheterna kan ingripa till exempel om en tank inte överensstämmer med kraven och vid behov ta ur bruk en sådan enskild tank även på annat sätt än genom marknadskontrollåtgärder. Bestämmelsen är inte ny, eftersom det redan finns bestämmelser om denna rätt i den gällande TFÄ-lagen.

120 §. *Marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen.* I paragrafen föreskrivs det om marknadskontroll av förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för transport av farliga ämnen. Bestämmelserna behövs i fråga om produkter som används för transport av farliga ämnen, eftersom produkter som inte överensstämmer med kraven och farliga produkter medför fara för medborgarna och kan snedvrida konkurrensen med dem som säljer produkter som överensstämmer med kraven. Begreppet produkt som används för transport av farliga ämnen definieras i 1 kap. i början av lagen. De vanligaste metoderna för marknadskontroll är förbud eller föreläggande, tillbakadragande från marknaden, återkallelse samt rådgivning och handledning.

I *1 mom.* finns en hänvisning till marknadskontrollagen, som bland annat innehåller bestämmelser om marknadskontrollmyndighetens marknadskontrollåtgärder; hänvisningen förtydligar marknadskontrollen av förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för transport av farliga ämnen. Strålsäkerhetscentralen och Säkerhets- och kemikalieverket är marknadskontrollmyndigheter. Bestämmelser om myndigheterna finns i marknadskontrollagen, såsom det föreslås i lagförslag 19. Marknadskontrollagen är en horisontell lag som reglerar marknadskontrollen inom flera branscher och av många produkter. Dock ska inte 26 § i marknadskontrollagen, som gäller marknadskontrollmyndighetens meddelande till ett anmält organ, tillämpas, utan en bestämmelse om meddelanden tas in i 3 mom. i denna paragraf.

I relation till marknadskontrollagen är den föreslagna lagen en sektorslag i fråga om produkter som används för transport av farliga ämnen. I marknadskontrollagen definieras begreppet ekonomisk aktör, med vilket avses sådana ekonomiska aktörer som avses i sektorslagarna. Därmed föreskrivs det i paragrafen vad som avses med ekonomisk aktör. Denna formulering motsvarar vad som i 57 § i strålsäkerhetslagen föreskrivs om ekonomiska aktörer. Strålsäkerhetslagen är med avseende på marknadskontrollen en sektorslag som motsvarar den föreslagna lagen.

Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen är enligt 7 § i marknadskontrollagen skyldiga att utarbeta en tillsynsplan för marknadskontrollen. Bestämmelser om tillsynsmyndighetens tillsynsplan finns också i 123 §.

I det föreslagna *2 mom.* föreskrivs det om marknadskontrollsmyndighetens skyldighet att informera Europeiska kommissionen. Informationsskyldigheten enligt marknadskontrollagen grundar sig på EU-reglering. Avsikten är att alla nationella marknadskontrollmyndigheter i med-

lemsstaterna ska få information om farliga produkter och att de begränsningar som behövs därigenom kan utsträckas till alla medlemsstater så att samma skyddsnivå säkerställs i hela EU. Förfarandet gör det dessutom möjligt för kommissionen att i syfte att säkerställa den inre marknadens funktion ta ställning till nationella åtgärder som begränsar den fria rörligheten för varor. Genom skyddsklausulförfarandet tryggas den fria rörligheten för produkter och kontrolleras att en nationell åtgärd som begränsar den fria rörligheten för en produkt är berättigad. I momentet tas det in en begränsande bestämmelse om informationsskyldigheten enligt marknadskontrollagen, eftersom det i fråga om produkter som används för transport av farliga ämnen finns sådan EU-reglering endast i fråga om transportabla tryckbärande anordningar.

I *3 mom.* föreskrivs det på motsvarande sätt som i 26 § i marknadskontrollagen om marknadskontrollsmyndighetens skyldighet att informera besiktningsorgan. Syftet med bestämmelsen är att skyldigheten ska omfatta alla besiktningsorgan som avses i denna lag, eftersom skyldigheten enligt marknadskontrollagen endast gäller meddelanden till anmälda organ.

121 §. *Insamling av uppgifter om tankar och tryckbehållare och övervakning i samband med det.* Enligt paragrafen ska Säkerhets- och kemikalieverket för de uppgifter som föreskrivs i lagen förvalta uppgifter över tankar och tryckkärl som används för transport av farliga ämnen. Dessa uppgifter är de uppgifter om tankar och tryckkärl som avses i 28 §. Säkerhets- och kemikalieverket ska också vara den myndighet som övervakar anmälningen av uppgifter. Dessa arbetsuppgifter är inte nya.

122 §. *Tillsyn över besiktningsorgan.* I paragrafen föreslås bestämmelser om de myndigheter som utövar tillsyn över besiktningsorganen. Uppgifterna är inte nya, utan bestämmelsen motsvarar det som föreskrivs i den gällande TFÄ-lagen. Ett besiktningsorgan ska övervakas av den myndighet som har godkänt det som besiktningsorgan.

I enlighet med direktivet om transportabla tryckbärande anordningar har anmälda organ tillstånd att verka i alla medlemsstater. Även då ansvarar den anmälande myndighet som utfört den ursprungliga bedömningen och anmälan kontinuerligt för tillsynen över det anmälda organets verksamhet. I Finland är denna myndighet Transport- och kommunikationsverket.

123 §. *Tillsynsplan.* I *1 mom.* föreslås det som ett nytt krav att tillsynsmyndigheten ska upprätta en plan för sina tillsynsuppgifter. Tillsynsmyndigheten beslutar enligt egen prövning om tillsynsplanens utformning, omfattning och innehåll. Härigenom kan tillsynsplanen bättre beakta de olika transportslag som omfattas av lagens tillämpningsområde och deras särdrag samt risker och faror. Den tillsynsplan som föreslås i paragrafen kan ingå i en annan tillsynsplan som tillsynsmyndigheten upprättar, till exempel polisens allmänna plan för trafikövervakning eller Transport- och kommunikationsverkets tillsynsplaner för olika transportslag. Den tillsyn som grundar sig på tillsynsplanen är i bästa fall systematisk, rätt riktad, förebyggande och transparent.

I momentet föreskrivs det också om samarbete mellan myndigheterna inom tillsynen. En tillsynsmyndighet kan när den upprättar tillsynsplanen planera samarbete med en annan tillsynsmyndighet. Tillsynsmyndigheterna kan avtala om uppgiftsfördelningen och samarbetet, varvid också tillsynsobjektet kan vara gemensamt. Samarbetet behöver inte begränsas enbart till tillsyn enligt den föreslagna lagen, utan myndigheterna kan samarbeta med en tillsynsmyndighet enligt någon annan lag, till exempel med tillsynsmyndigheterna enligt kemikaliesäkerhetslagen.

I planen kan man beskriva tillsynsobjekten och urvalskriterierna för objekten, tillsynsobjektens omfattning samt de regelbundna kontroller som hänför sig till dem. Tillsynsmyndigheten ska bedöma vilka objekt eller funktioner som är högriskobjekt och högriskfunktioner. Ju större risk

eller fara objektet eller verksamheten kan innehålla, desto oftare bör det planeras tillsynsåtgärder. När Transport- och kommunikationsverket utarbetar tillsynsplanen ska verket också beakta sin uppgift som samordnare av tillsynen enligt 114 §.

Den skyldighet som med stöd av den gällande TFÄ-lagen föreskrivs för Transport- och kommunikationsverket att kontrollera att hamnverksamheten motsvarar den verksamhet som beskrivs i säkerhetsutredningen tas inte in i den föreslagna lagen. Däremot ska verket inkludera denna funktion i sin tillsynsplan. Avsikten är att åtminstone nuvarande praxis i fråga om kontroller ska kvarstå. Den första kontrollen ska också i fortsättningen göras senast två år efter det att säkerhetsutredningen har godkänts och efter det minst vart femte år. Till kontrollerna ska också i fortsättningen kallas åtminstone räddningsmyndigheten, den regionala närings-, trafik- och miljöcentralen samt regionförvaltningsverket.

I *2 mom.* föreslås en skyldighet att regelbundet se över planen. I lagen föreskrivs det dock inte om skyldighet att förnya eller uppdatera tillsynsplanen inom en viss tid. Bestämmelser om eller anvisningar om en tidsbestämd översyn eller revidering av planen kan tas in i tillsynsmyndighetens interna föreskrifter eller anvisningar. En översyn ska göras om det sker förändringar i riskbedömningen, tillsynsobjekten, tillsynsområdena eller tillsynsarrangemangen. Myndigheten ska också årligen bedöma hur tillsynsplanen har utfallit.

Övriga myndigheter och myndighetsuppgifter

124 §. *Övriga myndighetsuppgifter.* I paragrafen finns bestämmelser om myndigheternas befogenheter i fråga om uppgifter om vilka det inte har föreskrivits i detalj i lagens andra bestämmelser. Syftet med paragrafen är att föreskriva om myndigheternas befogenheter när det i internationella transportbestämmelser eller motsvarande EU-lagstiftning av myndighet förutsätts åtgärder, intyg, beslut, godkännande eller annat motsvarande dokument. I dessa fall finns det inga internationellt överenskomna transportbestämmelser som gäller fallet i fråga eller motsvarande EU-lagstiftning, i vilket fall den behöriga myndigheten ska besluta om ärendet. Därmed ska bestämmelserna i paragrafen inte innebära att myndigheten alltid utför ifrågavarande uppgift utan myndigheten ska agera vid behov då det i internationella överenskommelser och bestämmelser som baserar sig på dem förutsätts att en behörig myndighet beslutar om ärendet. Utgångspunkten är att myndigheten inte avgör ett ärende om vilket det med stöd av bemyndigandebestämmelser har utfärdats ämnesvisa eller andra närmare tekniska bestämmelser.

I paragrafens *1 mom.* ska föreskrivas om rätten för Institutet för hälsa och välfärd att fatta beslut om krav och begränsningar när det gäller smittförande biologiska produkter. Biologiska produkter är enligt internationella bestämmelser om olika transportformer av smittförande ämnen produkter som härstammar från levande organismer och vars tillverkning och distribution sker enligt internationella myndigheters krav. Dessa produkter används antingen för att förebygga, behandla eller diagnostisera sjukdomar i människor och djur eller för utvecklings-, försöks- eller forskningsändamål i samband med detta. Till dem hör bland annat halvfabrikat eller färdiga produkter, till exempel vacciner. Vissa tillståndspliktiga biologiska produkter kan orsaka biologisk fara bara i vissa delar av jordklotet, i vilket fall myndigheterna kan ha behov att utfärda tilläggskrav till eller begränsningar av transportbestämmelser. Denna myndighet i Finland är Institutet för hälsa och välfärd på samma sätt som i de nuvarande förordningar om olika transportformer som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen.

Enligt paragrafens *2 mom.* ska Livsmedelsverket ha beslutanderätt om villkoren för bulktransport av animaliskt material som innehåller smittförande ämnen. Med animaliskt material avses enligt internationella bestämmelser om väg- och järnvägstransporter döda djur, delar av djur eller animaliska födoämnen eller foder. Enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och

RID-bestämmelserna kan en nationell myndighet kräva uppfyllandet av tilläggskrav när det gäller dylika smittförande bulktransporter. Det kan till exempel vara fråga om ett dylikt fall vid ett djursjukdomsfall. Denna myndighet ska i Finland vara Livsmedelsverket på samma sätt som i de nuvarande förordningar om väg- och järnvägstransporter som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen.

I paragrafens *3 mom.* ska föreskrivas om bestämmanderätt för Regionförvaltningsverket. Enligt transportbestämmelser för olika transportformer kan en behörig myndighet ge transportvillkoren, när det smittförande ämnet ska transporteras i ett levande djur. Detta är ett undantagsfall, eftersom levande djur vanligen inte får användas som bärare när smittförande ämnen transporteras. Denna myndighet i Finland är Regionförvaltningsverket på samma sätt som i de nuvarande förordningar om olika transportformer som utfärdats med stöd av den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelser om de allmänna kraven på transport av djur finns i lagen om transport av djur (1429/2006) samt i rådets förordning (EG) nr 1/2005 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden och om ändring av direktiven 64/432/EEG och 93/119/EG och förordning (EG) nr 1255/97.

Enligt paragrafens *4–6 mom.* får Strålsäkerhetscentralen, Säkerhets- och kemikalieverket och Transport- och kommunikationsverket använda sina befogenheter vid beslut om de ärenden som nämns i bestämmelserna.

Enligt paragrafens 4 mom. ska Strålsäkerhetscentralen vara den allmänna myndigheten som avgör ärenden gällande transporter av radioaktiva ämnen. Eftersom Säkerhets- och kemikalieverket enligt paragrafens 5 mom. ska vara den myndighet som fattar beslut om ärenden som gäller användningen av förpackningar, kan det till exempel besluta om en avvikande användningstid för en plastförpackning av bränsle som avses i ADR-överenskommelsen, när den utan myndighetsgodkännande enligt ADR-överenskommelsen har en användningstid på fem år. Vidare kan Säkerhets- och kemikalieverket enligt 5 mom. besluta om en alternativ märkning som visar behållarens köldbeständighet, när märkningen enligt direktivet om transportabla tryckbärande anordningar är ”-40 °C” eller annan märkning som godkänts av en behörig myndighet.

Enligt paragrafens 6 mom. kan Transport- och kommunikationsverket till exempel besluta om hur explosiva ämnen separeras i ett fordons lastutrymme och om godkännandet av sprängämnestransporter i en mobil sprängämnesenhet. Till exempel enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen är gemensam transport av explosiva ämnen i vissa fall är tillåten, om den behöriga myndigheten har gett sitt godkännande för de förfaranden för separering som används vid transporten och om transporten har skyddskonstruktioner som myndigheten godtar. Enligt bestämmelsen ska den behöriga myndigheten i Finland alltså vara Transport- och kommunikationsverket. Det är förnuftigt att sådana här uppgifter som gäller lass, last och transportmedel hör till samma myndighet oberoende av formen av transport. Därmed ska myndighetsbesluten gällande separeringen av sprängämnestransporter i form av landtransport fattas av Transport- och kommunikationsverket, till vilket befogenheterna gällande dem ska överföras från Säkerhets- och kemikalieverket. Till Säkerhets- och kemikalieverket har dock inte kommit ansökningar som gäller separeringen av explosiva ämnen eller transportenhetens struktur. Om det visar sig att det i framtiden finns behov av sådana, ska Transport- och kommunikationsverket vid behov kunna be handräckning eller ett utlåtande av Säkerhets- och kemikalieverket, om det vid sidan av expertis i anknytning till transportmedlet behövs expertis som framför allt ansluter sig till explosiva ämnen och deras egenskaper. Säkerhets- och kemikalieverket har i egenskap av den behöriga myndigheten enligt lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor expertis i anknytning till explosiva ämnen.

I 6 mom. 4 punkten ska särskilt föreskrivas att Transport- och kommunikationsverket är den behöriga myndigheten även i frågor för vilka ingen behörig myndighet särskilt har föreskrivits. Genom detta ser man till att det alltid finns en behörig myndighet som har utsetts för myndighetsuppgifter i anslutning till iakttagandet av lagens bestämmelser.

Paragrafens *7 mom.* ska innehålla ett bemyndigande att meddela föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket får med stöd av bemyndigande meddela närmare föreskrifter på motsvarande sätt som enligt bestämmelserna om transporten av farliga ämnen i internationella överenskommelser och i EU:s regelverk. Föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigande i fråga är föreskrifter om fall som förutsätter myndighetsgodkännande. I de internationella bestämmelserna gällande olika former av transport används ofta flera olika synonymer om den behöriga myndigheten. Av dessa är ”competent authority” och ”administration” de vanligaste.

Till exempel i ICAO-TI, som gäller lufttransporter, och i IMDG-koden, som gäller fartygstransporter, förutsätts det att den behöriga myndigheten ska fastställa transportklassen för explosiva ämnen. Enligt den föreslagna paragrafen ska denna myndighet vara Säkerhets- och kemikalieverket. I väg- och järnvägstransporter förutsätts ingen myndighetsklassificering. Enligt bestämmelserna ska det också med myndighetsgodkännande vara tillåtet att i olika transportformer transportera stora föremål som innehåller vissa farliga ämnen, om de inte kan transporteras som förpackade, när transportsäkerheten kan garanteras genom att föremålet är tillräckligt stadigt och hållbart. Även i ett fall där produktionen av litiumbatterier inte än har inletts kan myndigheten besluta om transporten av förproduktionsprototyper eller om lämpligheten av små produktionsserier för transport.

125 §. *Behöriga myndigheter som avses i Europeiska unionens lagstiftning och i internationella överenskommelser.* Enligt den föreslagna paragrafen ska de myndigheter som ansvarar för myndighetsuppgifter enligt denna lag eller den som ansvarar för offentliga förvaltningsuppgifter ansvara för samma myndighetsuppgift som avses i internationella skyldigheter i anslutning till transporter av farliga ämnen och Europeiska unionens rättsakter. Bestämmelsen motsvarar 6 § i den gällande TFÄ-lagen, men i paragrafen finns en entydig förteckning över de internationella bestämmelserna.

De i momentet avsedda EU-rättsakter inom luftfarten är EASA-förordningen, förordning (EU) nr 965/2012 (kommissionens förordning om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008), förordning (EU) nr 139/2014 (kommissionens förordning om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008), kommissionens förordning (EU) 2018/395 (kommissionens förordning om detaljerade regler för ballongverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, förordning (EU) 2018/1976 (kommissionens genomförandeförordning om detaljerade regler för segelflygverksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139) och förordning (EU) 2019/947 (kommissionens genomförandeförordning om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg).

126 §. *Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att lämna och tillhandahålla uppgifter.* Enligt paragrafens *1 mom.* ska Transport- och kommunikationsverket sörja för anmälningen av sådana uppgifter om vilka det finns bestämmelser i Europeiska unionens lagstiftning eller i internationella överenskommelser som är bindande för Finland. Transport- och kommunikationsverket ska lämna uppgifter som avses i momentet självt eller på annat sätt se till att uppgifter lämnas på ett ändamålsenligt sätt. I praktiken ska det vara möjligt att förmedla uppgifterna till exempel på en webbsida genom att ange adressen på ifrågavarande webbsida på det sättet som ifrågavarande internationella överenskommelse eller EU-rättsakt förutsätter.

Dylika uppgifter är uppgifter om till exempel alternativa tekniska lösningar och tekniska specifikationer som gäller förpackningar, tankar och containrar som har godkänts i Finland, dvs. uppgifter om de tekniska lösningar och specifikationer som nämns i 27 §. Vidare ska sådana uppgifter vara uppgifter om modellen av i Finland beviljade, ikraftvarande ADR-körtillstånd och andra nödvändiga uppgifter i anknytning till körtillståndet samt i Finland tillämpliga transportbegränsningar. Bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna innehåller krav enligt vilka dylika uppgifter ska anmälas till FN:s ekonomiska kommission i Europa (ECE) samt till den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF). Dessutom är det enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna fråga om en skyldighet att lämna en olycksbeskrivning om betydande olyckor i väg- och järnvägstransporter till internationella organisationer. Det är meningen att de organisationer som bereder de internationella överenskommelserna om väg- och järnvägstransporter av farliga ämnen har till sitt förfogande de uppgifter om olyckor som de behöver vid beredningen av ändringar i bestämmelser och i sitt arbete för att främja säkerhet. Ur dessa olycksbeskrivningar slopas rapportförfattarens identifikationsuppgifter.

I momentet avsedda uppgifter är också uppgifter om godkännande av besiktningsorgan, betydande ändringar i uppgifterna om dem och om återkallande av godkännandet. Direktivet om transportabla tryckbärande anordningar innehåller krav på anmälan om i direktivet avsedda anmälda organ till kommissionen. Därtill håller man på att utveckla bestämmelserna i ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna så att det i framtiden blir nödvändigt att ge motsvarande uppgifter om besiktningsorgan även till ECE och OTIF.

I momentet avsedda uppgifter är inte uppgifter som används för att anmäla överträdelser och påföljder och som erhållits vid handhavandet av tillsynsuppgifter. Om dessa föreskrivs separat i 127 §.

I paragrafens *2 mom.* ska föreskrivas om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att tillhandahålla uppgifter om standarder på finska och svenska. Enligt lagen om språket i standarder till vilka det hänvisas i författningar (553/1989) avses det med standard en handling som har godkänts av en finsk eller utländsk standardiseringssammanslutning eller av en inhemsk eller internationell organisation och som innehåller rekommendationer om lösningsmodeller eller realiseringsmetoder som skall tillämpas på upprepad verksamhet eller på resultatet av verksamheten. En standard kan gälla egenskaperna hos produkter, tjänster och processer, mätnings-, kontroll- och andra metoder samt måttenheter, symboler, beteckningar, termer och motsvarande. Enligt nämnda lag ska det i bestämmelsen nämnas vilken myndighet som ger information om standarden på finska och svenska eller var en översättning är tillgänglig, om det i bestämmelsen hänvisas till en standard som inte existerar på både finska och svenska. Enligt det föreslagna momentet är det Transport- och kommunikationsverket som tillhandahåller dessa uppgifter. Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter, som utfärdas med stöd av lagen, innehåller typiskt många hänvisningar till tekniska standarder, framför allt strukturstandarder om tankar och tryckkärl.

127 §. *Tillsynsmyndighetens skyldighet att anmäla överträdelser och åtgärder.* I paragrafen ska föreskrivas om tillsynsmyndighetens skyldighet att anmäla överträdelser som upptäckts i tillsynsverksamheten samt påföljder. I synnerhet i direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods finns det bestämmelser om lämnandet av uppgifter från medlemsstater med tanke på tillämpningen av direktivet. Eftersom dylikt lämnande av uppgifter inte enbart begränsas till vägtransporter, ska transportformen inte nämnas i bestämmelsen. Även IMDG-koden innehåller en rekommendation om myndighetens anmälningsskyldighet. Om en behörig myndighet enligt den har skäl att misstänka att ett företag i en annan stat uppre-

pade gånger eller allvarligt bryter mot kraven på fartygstransporter och därmed äventyrar transportsäkerheten, rekommenderas det att myndigheten vid behov informerar en behörig myndighet i en annan stat.

128 §. *Transport- och kommunikationsverkets behörighet att godkänna avtal som gäller transport av farliga ämnen.* Paragrafens *1 mom.* ska innehålla en bestämmelse om Transport- och kommunikationsverkets behörighet att ingå avtal. Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i den gällande TFÄ-lagen. Dessa avtal är avtal av teknisk natur genom vilka en avvikande teknisk lösning, ett avvikande tekniskt krav eller annat arrangemang såsom avvikande transportvillkor av ett ämne, förpackningssätt eller transportmedel tillåts.

Med tanke på grundlagen är det exceptionellt att överföra rätten att ingå avtal till en myndighet. Överföringen av behörigheten till Transport- och kommunikationsverket bedöms nedan i sektionen om lagstiftningsordning.

Bestämmelser om de i momentet avsedda avtalen gällande vägtransporter finns i artikel 4.3 och i kapitel 1.5 i bilaga A till ADR-överenskommelsen, gällande järnvägstransporter i kapitel 1.5 i bilagan till RID-bestämmelserna samt gällande fartygstransporter i punkt 7.9.1 av IMDG-koden. Enligt artikel 4.3 i ADR-överenskommelsen får de behöriga myndigheterna i ADR-länderna avvikande från ADR-bestämmelserna direkt sinsemellan temporärt tillåta vissa transporter inom sitt område förutsatt att motsvarande säkerhetsnivå bibehålls. En myndighet som tagit initiativet om ett dylikt separat avtal ska lämna en anmälan om det separata avtalet till sekretariatet för FN:s ekonomiska kommission i Europa (ECE), som informerar ADR-länderna om detta. RID-bestämmelserna och IMDG-koden innehåller motsvarande bestämmelser om ingåendet av avtal.

Längden av avvikelsernas tillämpning har begränsats till högst fem år från ingåendet av avtalet, under vilken tid det är meningen att kravet ska ingå i bindande internationella avtal som ändras med två års mellanrum. Förutsättningen för ingåendet av avtalet är att man med en dylik avvikande teknisk lösning dock bibehåller en motsvarande säkerhetsnivå som genom att iaktta bestämmelserna.

Enligt paragrafens *2 mom.* ska en kopia av avtalet medföras i transportmedlet, om så bestäms enligt internationella förpliktelser. Enligt IMDG-koden ska kopian hållas med under fartygstransporten. Enligt ADR-överenskommelsen och RID-bestämmelserna krävs den i väg- och järnvägstransporter, om det särskilt har överenskommits om detta i separata avtal.

När ett avtal har godkänts för väg-, järnvägs- och fartygstransporter av farliga ämnen, får undantaget enligt paragrafens *3 mom.* utöver internationella transporter även tillämpas på inrikestransporter. Det är sammanhängande att det internationellt avtalade undantaget även kan tilllämpas på inhemska transporter för att de inhemska transportvillkoren ska vara harmoniserade med internationella tekniska bestämmelser och därmed i synnerhet även i fråga om ett dylikt separat tekniskt avtal.

I paragrafens *4 mom.* ska ingå en ny bestämmelse om att avtalen sätts i kraft genom förordning av kommunikationsministeriet. Det i paragrafen avsedda delegerade avtalet ska sätts i kraft genom förordning för att avtalens bestämmelser ska bli en del av den finska rättsordningen. Enligt 95 och 80 § i grundlagen ska en förordning utfärdas av statsrådet om det inte separat har föreskrivits om den som utfärdar förordningen. Transport- och kommunikationsverket har ingått dylika avtal som avses i ADR-överenskommelsen, RID-bestämmelserna och IMDG-koden och som har införts genom statsförrådets förordningar. I förarbetet till grundlagen har det emellertid ansetts att införandet kan ske genom förordning av ett ministerium, om rätten att ingå avtal och

den anslutande makten att sätta i kraft har genom ikraftträdandelagen eller annan internationell lag överförts till ministeriet. Genom bestämmelserna i momentet ska rätten att utfärda förordning överföras till kommunikationsministeriet.

Enligt 9 § i lagen om Finlands författningssamling (188/2000) kan statsrådet eller det behöriga ministeriet även av särskilda skäl besluta att något annat fördrag än ett sådant som har godkänts av riksdagen eller som kräver riksdagens godkännande inte skall publiceras i fördragsserien. Detta är möjligt om fördragsbestämmelserna har liten allmän betydelse, eller om det inte är nödvändigt att i Finland utfärda en separat författning för att sätta fördragsbestämmelserna i kraft. Ministeriet ska i dessa fall hålla fördraget tillgängligt för allmänheten i ett allmänt datanät. I fördragsserien ska då publiceras ett meddelande av statsrådet eller ministeriet om publicering av fördraget i ett allmänt datanät och om den myndighet som tillhandahåller kopior av fördraget och som ger upplysningar om fördraget på finska och svenska. Transport och kommunikationsverket ska ge information om de i paragrafen avsedda avtalen. I praktiken finns uppgifterna om Finlands förbindelser på Transport- och kommunikationsverkets webbplats och därtill finns uppgifter om alla avtal som ansluter sig till väg- och järnvägstransporter på FN:s, ECE:s och OTIF:s webbplats.

129 §. *Erkännande av myndighetsåtgärder och myndighetshandlingar.* I paragrafens *1 mom.* föreskrivs om erkännande av myndighetsåtgärder och myndighetshandlingar. En behörig myndighet får erkänna en åtgärd samt ett intyg, ett godkännande eller någon annan motsvarande handling som har utfärdats i den omfattning som EU-lagstiftningen eller en internationell avtalsförpliktelse förutsätter. En förutsättning för erkännande ska vara att säkerhetskraven med stöd av lagförslaget och de säkerhetskrav som meddelats eller fastställts med stöd av den uppfylls. I momentet avsedda åtgärder och handlingar som ska erkännas är bland annat den med stöd av 8 § föreskrivna klassificeringen, det i 17 § föreskrivna intyget om ett fordons ADR-godkännande och -besiktning, det enligt 24 § föreskrivna intyget om överensstämmelse med kraven för förpackningar, tankar och bulkcontainrar eller annan motsvarande handling, det i 45 § föreskrivna ADR-körtillståndet, i 91 § föreskrivna intyget för säkerhetsrådgivare och i 111 § föreskrivna beslutet om godkännandet av besiktningsorgan.

I paragrafens *2 mom.* ska föreskrivas om bemyndigandet att utfärda förordning. Närmare bestämmelser om förutsättningarna för erkännande av åtgärder i samband med transporter och av intyg, godkännanden eller andra motsvarande handlingar som utfärdats om dessa samt om säkerhetskraven får utfärdas genom förordning av statsrådet.

20 kap.

Myndigheternas befogenheter

130 §. *Tillsynsmyndighetens rätt att utföra inspektioner, få prover och utföra undersökningar*
Paragrafen ska i huvudsak motsvara inspektions-, informations- och undersökningsrätten i den gällande TFÄ-lagen.

Enligt paragrafens *1 mom.* ska tillsynsmyndigheten ha rätt att inom sitt uppgiftsområde utföra behövliga inspektioner för att övervaka efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. En delvis motsvarande bestämmelse ingår i 16 § 1 mom. i den gällande TFÄ-lagen. I det föreslagna momentet ska ingå en ny hänvisning till Europeiska unionens förordningar, eftersom det även ingår krav på transporter av farliga ämnen i Europeiska unionens förordningar som tillämpas direkt, i synnerhet inom luftfarten Sådana här

krav under tillsyn inom luftfarten är de som har listats i motiveringarna till 114 §. En ny befogenhet är även tillsynsmyndighetens rätt att inspektera utbildning som ges med stöd av lagen och ordnandet av den.

En bestämmelse motsvarande paragrafens *2 mom.* ingår i 16 § 1 mom. i den gällande TFÄ-lagen. Enligt momentet får inspektioner inte utföras på platser som omfattas av hemfriden, och inspektionen av ett transportmedel får inte sträcka sig till utrymmen som används för varaktigt boende. Inspektioner får emellertid även utföras på dylika platser, om detta är nödvändigt för att utreda omständigheter som inspektionen gäller.

Paragrafens *3 mom.* motsvarar bestämmelserna i 196 § 3 mom. i lagen om transportservice. Enligt momentet har tillsynsmyndigheten rätt att i sin besittning ta det material som ska inspekteras eller en kopia av materialet för inspektion som sker någon annanstans, om detta är nödvändigt för att reda ut de omständigheter som ska inspekteras och om det är möjligt utan att orsaka oskäliga olägenheter. Materialet ska återlämnas omedelbart när det inte längre behövs.

En bestämmelse motsvarande paragrafens *4 mom.* ingår i 16 § 4 mom. 1 punkten i den gällande TFÄ-lagen. I momentet föreskrivs om ersättande av prover som fåtts för tillsynsändamål.

131 §. *Tillsynsmyndighetens rätt att förbjuda transporter och bestämma att farliga ämnen ska lossas.* Den föreslagna paragrafen motsvarar 15 § i den gällande TFÄ-lagen.

Enligt paragrafens *1 mom.* har Transport- och kommunikationsverket, polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och Strålsäkerhetscentralen rätt att förbjuda transport av ett farligt ämne, om transporten inte överensstämmer med kraven i den föreslagna lagen eller i bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Bestämmelsen om förbud gäller även fortsättandet av en redan pågående transport. Myndigheterna kan även bestämma att det farliga ämnet ska lossas, om transporten inte kan fås att motsvara bestämmelserna

Utöver bestämmelserna i denna paragraf har Transport- och kommunikationsverket rätt att med stöd av 166 och 167 § i luftfartslagen förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att starta eller ingripa i dess färd, med stöd av 14 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) kvarhålla ett fartyg och begränsa dess användning och med stöd av 180 § i spårtrafiklagen ingripa i en händelse som hotar spårtrafikens säkerhet. Enligt 182 § i vägtrafiklagen har en polisman, gränsbevakningsman eller tullman rätt att stanna ett fordon.

Enligt paragrafens *2 mom.* ska myndigheten underrätta avsändaren eller en representant för avsändaren om åtgärden som föreslås i 1 mom. Denne ska utan dröjsmål ska ta hand om godset.

I paragrafens *3 mom.* finns bestämmelser om försäljningen av godset genom offentlig auktion eller på motsvarande sätt och i *4 mom.* om förstörandet av godset. För de kostnader som förstörandet orsakar myndigheten svarar avsändaren.

132 §. *Myndigheters rätt att få och lämna ut uppgifter.* Paragrafen baserar sig i huvudsak på bestämmelserna om rätten att lämna uppgifter och om överlåtande av uppgifter som ska hemlighållas i den gällande TFÄ-lagen. Bestämmelser om myndigheternas skyldigheter att hemlighålla handlingar och information finns i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

Enligt paragrafens *1 mom.* har de i denna lag avsedda myndigheterna rätt att utan hinder av sekretessbestämmelser få nödvändiga uppgifter som behövs för handhavandet av sina uppgifter.

Därmed ska de i 19 kap. avsedda tillsynsmyndigheterna få uppgifter med tanke på tillsynsuppgiften. Myndigheten ska även få nödvändiga uppgifter om bland annat handhavandet i den i denna lag föreskrivna uppgiften, vilket garanterar för till exempel Säkerhets- och kemikalieverket rätten att få uppgifter om de tankar och tryckkärl som används för transporter av farliga ämnen. Om Säkerhets- och kemikalieverkets uppgift att upprätthålla uppgifter föreskrivs i 121 §.

Rätten att få uppgifter när det gäller personuppgifter ska därmed bara begränsas till uppgifter som är nödvändiga med tanke på tillsynen. Uppgifter om hälsotillstånd kan vara nödvändiga med tanke på utredandet av frågan när man till exempel utreder exponeringen till strålningen. Tillsynsmyndigheten ska, för att kunna bedöma nödvändigheten av vidareåtgärder, kunna få information om vad som har hänt och vilka olika faktorer som har påverkat händelsen. Myndigheten ska i sin verksamhet ta hänsyn till kraven på behandlingen av uppgifter som ska hemlighållas på det sätt som förutsätts i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

Enligt det föreslagna *2 mom.* får myndigheterna utan hinder av sekretessbestämmelser lämna ut erhållen information, om informationen är nödvändig för utförandet av deras uppgifter eller fullgörandet av deras skyldigheter enligt lag. Uppgifter kan behövas när tillsyn enligt denna lag eller annan uppgift enligt lag utförs. Uppgifter kan lämnas till någon som utför en offentlig förvaltningsuppgift eller annan uppgift enligt lag. Därmed ska till exempel Säkerhets- och kemikalieverket kunna lämna ut uppgifter i anslutning till de tankar och tryckkärl som det upprätthåller till ett besiktningsorgan, men bara i den omfattning som uppgiften enligt lag förutsätter.

Enligt momentet kan uppgifter även lämnas ut på samma grunder till utländska tillsynsmyndigheter och besiktningsorgan som sköter uppgifter som gäller transport av farliga ämnen samt till internationella organ för utförandet av deras uppgifter. Dylika uppgifter som lämnas ut kan till exempel vara uppgifter som lämnas till behöriga utländska myndigheter och internationella organ för att uppfylla skyldigheterna enligt rådets direktiv om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods 95/50/EG eller en internationell överenskommelse som är bindande för Finland.

Vid all behandling av personuppgifter ska man beakta den allmänna dataskyddsförordningen (Europaparlamentets och rådet förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG), som även täcker krav i fråga om överföring av personuppgifter till tredje länder eller internationella organisationer.

I paragrafens *3 mom.* ska Transport- och kommunikationsverket och Strålsäkerhetscentralen ges rätten att för forskning, utveckling och statistikföring få uppgifter om transporter av farliga ämnen. Med stöd av momentets bestämmelser ska myndigheterna få sådana uppgifter som bestämmelserna om uppgifter som gäller statistikföring inte annars täcker. Till exempel när det gäller sjöfarten kan uppgifter redan samlas in på ett tämligen heltäckande sätt med stöd av bestämmelserna om anmälningsskyldigheten gällande last och lämnande av statistikuppgifter i lagen om fartygstrafikservice. Transport- och kommunikationsverket och Strålsäkerhetscentralen har traditionellt med fem års mellanrum gjort en utredning över mängden farliga transporter i Finland.

133 §. *Handräckning.* I paragrafens *1 mom.* ska föreskrivas om myndighetens handräckning till en annan myndighet. Vid sådan handräckning ska polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet använda sina befogenheter för att möjliggöra genomförandet av en annan myndighets tillsynsuppgifter. De allmänna förutsättningarna för handräckning har på ett heltäckande sätt behandlats

till exempel i förvaltningsutskottets utlåtande (FvUU 29/2020 rd) om regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring och temporär ändring av lagen om smittsamma sjukdomar (RP 245/2020 rd).

Paragrafens *2 mom.* motsvarar handräckning till utländska tillsynsmyndigheter enligt den gällande TFÄ-lagen när det gäller väg- och järnvägstransporter. Eftersom dylik handräckning inte nödvändigtvis begränsas till dessa transportformer, ska transportformen inte nämnas i bestämmelsen. Skyldigheten ska tillämpas på det sätt som EU-bestämmelser eller förpliktelser i en internationell överenskommelse som är bindande för Finland förutsätter. I synnerhet i direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods finns det bestämmelser om handräckning som ges av medlemsstaterna med tanke på tillämpningen av direktivet.

134 §. *Sakkunnighjälp.* I paragrafen föreskrivs om möjligheten att anlita sakkunnighjälp om det behövs för tillsynen. Sakkunnig kan vara vem som helst som har goda kunskaper om lagstiftningen och bestämmelserna om transporten av farliga ämnen och/eller praxis i anslutning till transporterna. Bestämmelser om tjänsteansvar och skadeståndsansvar som tillämpas på sakkunniga finns i 165 §.

21 kap.

Dispens och undantagsbestämmelser

135 §. *Bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag.* I paragrafen ska föreskrivas om ett bemyndigande att meddela föreskrifter, enligt vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om undantag ämnesspecifikt, för små mängder av ämnen eller transporter som inte medför mer än ringa fara. Syftet med bestämmelsen är att ge så noggrant definierade bestämmelser som möjligt om möjligheten att föreskriva om skyldigheterna på det sättet som Europeiska unionens lagstiftning och internationella överenskommelser förutsätter. Nuvarande praxis ändras inte till den här delen. Bestämmelserna i ADR-överenskommelsen, RID-bestämmelserna, IMDG-koden eller ICAO-TI och motsvarande EU-lagstiftning, till exempel direktivet om transport av farligt gods, och Europeiska unionens lagstiftning genom vilken kraven på lufttransporter av farligt gods har införlivats i EU:s rättsakter innehåller gott om undantag, i vilket fall de allmänna bestämmelserna om transporter inte behöver tillämpas. Sådana fall har definierats i bestämmelserna med olika metoder: ämnesspecifikt, för små mängder eller på basis av ringa fara. Dylika fall är sådana att den person-, miljö- och egendomsskada som undantaget orsakar kan uppskattas vara mer ringa än vanligt och iakttagandet av ifrågavarande skyldighet är inte nödvändigt med tanke på genomförandet av lagen.

Med små mängder avses små mängder av styckegodstransporter, dvs. mängder som underskrider de s.k. begränsade kvantiteterna som fastställs enligt vagn, container eller transportenhet, begränsade mängder, reducerade mängder samt andra motsvarande ämnesspecifika mängder som orsakar ringa fara. De ovannämnda små mängderna av ämnen, dvs. mängder som underskrider de specifika begränsade kvantiteterna, begränsade mängder och reducerade mängder är allmänt kända begrepp i transporter av farliga ämnen i olika transportformer. Om man tillämpar särskilda bestämmelser som gäller dessa mängder, kan en transport i enlighet med bestämmelserna i ADR-överenskommelsen, RID-bestämmelserna, IMDG-koden eller ICAO-TI befrias från kraven genom delvis tillämpning av särskilda bestämmelser. Ämnen och transporter som orsakar ringa fara ska vara delvis eller helt befriade från tillämpandet av internationella bestämmelser om olika transportformer på basis av ämnets natur, farlighet, mängd, användningssyfte, lokal transport, förpacknings- och transportsätt, avlägsnande av riskfaktorer, transporthändelsens natur eller annan motsvarande omständighet.

Enligt bestämmelserna i ADR-överenskommelsen är befrielsetypen i anslutning till en mängd styckegods som transporteras i en transportenhet en s.k. transport av befriade kvantiteter. Farliga ämnen har uppdelats i transportkategorier, och varje transportbenämning har getts en transportkategori. Om mängderna av farliga ämnen som transporteras i en transportenhet inte överskrider de mängder som har fastställs för ifrågavarande transportkategori eller den beräknade mängden, befrias transporten delvis från kraven på vägtransporter, till exempel kravet på chaufförens körtillstånd och fordonets TFÄ-ADR-godkännande. Vissa minimikrav ska dock uppfyllas, till exempel släckar- och förpackningskraven samt krav som gäller utbildningen för uppgiften och märkningarna. För de farligaste ämnena är transportkategorin 0, vilket betyder att transporten inte har en gräns för befriad kvantitet och kan inte heller befrias från kraven.

Befrielser som gäller alla transportformer och baserar sig på mängden är befrielser som gäller transportvillkoren för begränsade mängder (limited quantities, LQ) och reducerade mängder (exempted quantities, EQ). Transporten av farliga ämnen i begränsade mängder gäller förpackade gods vars mängd per inre förpackning är högst fem kilogram eller liter och per förpackning som är redo att sändas högst 20 kilogram. För varje transportbenämning av farligt ämne har fastställts en begränsad mängd per inre förpackning, i vilket fall det är möjligt att delvis bli befriad från transportbestämmelserna. I dylika transporter av farliga ämnen uppskattas det att risken vid en olycka är begränsad och att dess påföljder sannolikt begränsas till förpackningen, även om mängden i hela lasten, som består av flera förpackningar, kan bli stor. För de farligaste ämnena är den begränsade mängden 0, vilket betyder att man inte kan låta transportera dem under transportvillkor som är avsedda för begränsade mängder och att transporten inte på denna grund befrias från kraven.

Farliga ämnen som har förpackats i reducerade mängder är försändelser i vilka maximimängden per inre förpackning är högst 30 gram eller milliliter och per yttre förpackning högst ett kilogram. Dylika transporter omfattas bara av olika krav gällande utbildning, klassificering och vissa förpackningsbestämmelser av transporter. För de farligaste ämnena finns ingen reducerad mängd, vilket betyder att man inte kan låta transportera dem under transportvillkor som är avsedda för reducerade mängder och att transporten inte på denna grund befrias från kraven.

Befrielser som ansluter sig till naturen av transporthändelsen av transporter som orsakar ringa fara är transporter som den enskilde genomför med ett fordon och transporter som handhas av företag vars huvudverksamhet är någonting annat än transporter av farliga ämnen. Till exempel ringa transporter av gods och returtransporter till bygg-, markarbetets- eller vattenbyggnadsområden eller transporter i anslutning till mätnings-, reparations- och serviceverksamhet. Befriade är också till exempel gaser som specialutrustning till fordon innehåller och som är nödvändiga för att man ska kunna använda denna specialutrustning under körningen, till exempel kylsystem, fiskbehållare och värmare.

I alla transportformer har även enskilda ämnen som ska transporteras getts specialvillkor enligt vilka en transport kan befrias från kraven. Dylika befrielser kan basera sig på ämnets sammansättning eller koncentration, eller ämnet kan ha en befrielse som baserar sig på förpackningssättet. Till exempel ferrocyanider befrias från kraven gällande giftiga icke-organiska cyanider. Och till exempel mängden väteperoxid i väteperoxidens vattenlösning kan påverka befrielsen. Även asbest kan befrias från bestämmelserna, om den har sänkts i eller fästs vid naturligt eller konstgjort bindemedel (till exempel cement, harts eller mineralmalm) så att det inte under transporten kan frias farliga mängder av asbestfiber som kommer in i andningsorganen. I vägtransporter omfattas aerosoler vars volym är högst 50 ml och som enbart innehåller atoxiska beståndsdelar inte av bestämmelserna.

En undantagsbestämmelse som ansluter sig till fordon är till exempel att det av tankbilar som är avsedda för transporter av brännbar vätska och vars tank har en volym på högst 1 m^3 inte förutsätts det TFÄ-ADR-godkännande som avses i 17 §. Ett separat TFÄ-ADR-godkännande förutsätts inte heller av fordon i vilka det transporteras en tankcontainer på högst 3 m^3.

136 §. *Dispens i enskilda fall och för produktutveckling.* Paragrafen ska innehålla bestämmelser om beviljande av dispens. Rätten att bevilja dispens att låta bli att iaktta de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag ska ges åt behöriga myndigheter. I de dispenser som avses i paragrafen är det inte fråga om de tillstånd för transporter som avses i 20 § och som gäller fall som är kända på förhand, som baserar sig på bestämmelser i internationella avtal som och förutsätter tillstånd.

Med stöd av de föreslagna bestämmelserna kan dispens beviljas enbart för enskilda fall och försök med ny teknik. I fråga om lufttransporter kan man emellertid i brådskande och oförutsebara omständigheter under en begränsad tid tillämpa bestämmelserna i artikel 71 i EASA-förordningen, enligt vilka man i medlemsstater kan bevilja fysiska personer eller juridiska personer som hör till förordningens tillämpningsområde dispens från kraven med undantag av vissa centrala krav. Villkoret för dylik dispens är bland annat att säkerhet, miljöskydd samt uppfyllandet av de centrala tillämpade kraven har säkrats, marknadssnedvridningar har lindrats och att dispensens tillämpningsområde och längd har begränsats till det som är absolut nödvändigt och att den tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.

Enligt paragrafens *1 mom.* kan man undantagsvis i enskilda fall i transporter av farliga ämnen bevilja tillstånd att låta bli att iaktta de ställda kraven. Enligt paragrafen är villkoren för beviljandet av tillstånd att det är fråga om enskilda fall och tvingande behov i vilka iakttagandet av bestämmelserna eller föreskrifterna medför avsevärd olägenhet. Därtill kan tillståndet bara beviljas om ingen fara orsakas för den övriga trafiken och den säkerhet som krävs kan uppnås på något annat sätt. Bestämmelsen i momentet motsvarar bestämmelsen i den gällande TFÄ-lagen gällande dispens i enskilda fall.

Den föreslagna bestämmelsen i *2 mom.* är ny. Enligt den får tillstånd beviljas också i andra än enskilda fall om det behövs för försök med ny teknik, för produktutveckling eller av något annat motsvarande särskilt skäl. Då är dispens vanligen inte tillräcklig i ett enskilt fall utan utvecklingen kräver dispens för en längre tid eller flera transporthändelser. Bestämmelsen motsvarar bestämmelserna i vägtrafiklagen, i vilken en motsvarande bestämmelse har bland annat gjort det möjligt att testa s.k. HTC-långtradare vars massor är större än de föreskriva maximimassorna på begränsade rutter. Utöver transportmedel och transportenheter av farliga ämnen möjliggör bestämmelsen dispens för till exempel förpackningar och tankar för att möjliggöra användningstester ny teknik och material.

I paragrafens *3 mom.* finns bestämmelser om de myndigheter som beviljar dispens och deras rätt att bevilja dispens. På samma sätt som nu ska Säkerhets- och kemikalieverket vara myndigheten när det är fråga om dispens för förpackningar, tankar och containrar som avses i denna lag. Dispensen kan gälla till exempel användningen av en viss förpackning eller förlängningen av användningstiden när man transporterar ett ämne vars förpackningstyp har begränsats genom föreskrift, för att möjliggöra transporten av avfall eller dispensen kan gälla förpackningens struktur i samband med utvecklingen av ett nytt strukturämne. Dispensen för förpackningar, tankar och containrar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen ska dock enligt 2 punkten beviljas av Strålsäkerhetscentralen, som ska vilja dispens även i annan verksamhet som ansluter sig till transporten av radioaktiva ämnen. I alla andra fall ska dispensen beviljas av Transport- och kommunikationsverket, som också kan bevilja tillstånd att avvika till exempel från

kraven på fordonet och dess utrustning. Bestämmelser om återkallande av tillstånd finns i 138 §.

137 §. *Undantagsbestämmelser om myndigheter och nödtransporter.* I paragrafen finns bestämmelser om avvikelser från skyldigheten att iaktta den föreslagna lagen och från bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Det är möjligt att avvika från skyldigheterna med iakttagande av särskild försiktighet och om uppdraget kräver det, dock så att alla åtgärder för att utföra en säker transport har vidtagits. Det behöver då inte vara fråga om en egentlig transporthändelse utan det ska vara möjligt att avvika från alla krav: till exempel godkännandet av fordonet, kraven på förpackningar och tankar och utbildningskraven. Med stöd av internationella avtal kan befogenheten även anses omfatta utländska myndigheter, om situationen så kräver.

Tillämpande av undantagsbestämmelser än inte ett självändamål utan det aktuella uppdraget ska i verkligheten kräva avvikelser från föreskrifter och bestämmelser. Då ska man bedöma hurudant rättsligt värde det är meningen att skydda i situationen. I regel kan man avvika från skyldigheter om det är meningen att skydda människoliv och människornas hälsa eller skydda miljön för en miljöskada som hotar miljön. Uppdraget kan förutsätta att man avviker från flera bestämmelser på samma gång.

Med stöd av *1 mom.* kan avvikelser göras inom räddnings-, polis-, gränsbevaknings- och tullverksamhet eller i motsvarande verksamhet som utförs för myndighetens räkning under den behöriga myndighetens tillsyn och ansvar eller enligt ett föreläggande av myndigheten i fråga. Även vid transporten av fordon som transporterar farliga ämnen och som har gått sönder ska man kunna avvika från lag och från bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Det kan till exempel vara fråga om en exceptionell situation där bestämmelserna kan bli tillämpliga när man måste transportera ett stort antal döda djur som har en smittosam djursjukdom och det finns inte tillräckligt med ändamålsenlig transportkapacitet tillgängligt. Polisen kan i ett sådant fall meddela ett föreläggande till transportföretaget om transportuppdraget med dess fordon. Polisen ska också kunna meddela ett föreläggande till exempel i en situation där gamla sprängämnen från krigstiden ska transporteras för förstörning. I trafikolyckor kan det vara motiverat att avvika från bestämmelser och föreskrifter för att hindra spridningen av farliga ämnen och för att ta vara på dem samt för att flytta ämnen till det närmaste trygga stället. I dessa situationer kan de vara möjligt att det av fordonsföraren inte till exempel förutsätts ett ADR-körtillstånd.

Med befogenheten gällande räddningsverksamhet gör man det möjligt för personalen vid avtalsbrandkårer att vid en transport av farliga ämnen fungera under räddningsmyndighetens tillsyn och ansvar på basis av myndighetens föreläggande, om uppdraget förutsätter det. Enligt 51 § i räddningslagen kan frivilliga organisationer och personer anlitas för att bistå räddningsväsendet i utbildnings-, rådgivnings- och upplysningsuppgifter och räddningsverksamhet, dock inte i uppgifter som innebär avsevärd utövning av offentlig makt, såsom att utöva myndighetsbefogenheter eller utföra inspektioner eller tillsyn. Avtalsbrandkårens betydelse för räddningsverksamheten är betydande i synnerhet i områden där verksamhetsavstånden för det egentliga räddningsmyndigheten är långa.

Med stöd av paragrafens *2 mom.* förutsätts det inte heller ADR-körtillstånd av en person som utför besiktningar eller beviljar godkännanden av fordon, när personen i samband med besiktning eller godkännande på verksamhetsställets område förflyttar ett tomt, icke rengjort fordon som innehållit ett farligt ämne eller en sådan transportenhet, förutsatt att personen fått för sin

uppgift lämplig utbildning. Momentet motsvarar bestämmelsen som utfärdats genom förordning med stöd av ett bemyndigande enligt den gällande TFÄ-lagen. Detta underlättar besiktnings- och godkännandeverksamheten utan att äventyra säkerheten, eftersom det ändå ska finnas lämplig utbildning för uppgifterna. Med denna utbildning avses utbildning i anslutning till transporten av farliga ämnen, om vilken det föreskrivs i 42 §. När villkoren i bestämmelsen uppfylls, behöver den person som utför besiktningar eller beviljar godkännanden av fordon inte delta i ADR-körtillståndsutbildning eller motsvarande prov. Om man emellertid måste flytta ett fordon i närheten av fordonets besiktningsplats, men dock utanför området, förutsätts ett ADR-körtillstånd med tanke på allmän säkerhet och transportsäkerhet samt enligt internationella föreskrifter och nationella bestämmelser och föreskrifter. Vanligen anses en väg inom verksamhetsplatsens område vara en allmän väg enligt vägtrafiklagen, eftersom området i fråga inte är stängt för allmän trafik. Ett tomt, icke rengjort fordon från vilket riskfaktorer inte har avlägsnats eller en sådan transportenhet omfattas av kraven på transport av farliga ämnen. Bestämmelsen baserar sig på RO–bi–FI–4-undantaget, som ingår i kommissionens genomförandebeslut. Kommissionen ger årligen ut nya genomförandebeslut, som alltid innehåller uppdaterade, gällande undantag i medlemsstater. Det senaste genomförandebeslutet är (EU) 2021/1436, som har utfärdats den 31 augusti 2021.

22 kap.

Administrativa säkringsåtgärder och tvångsmedel

138 §. *Återkallande av tillstånd, godkännanden och bemyndiganden som beviljats av myndigheter.* I paragrafen finns bestämmelser om återkallande av ett tillstånd, godkännande eller bemyndigande som beviljats av Transport- och kommunikationsverket. Behovet att trygga säkerheten kan förutsätta att man ingriper i rätten att utföra uppdrag. Återkallandet ska vara möjligt om innehavaren av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd, godkännande eller bemyndigande eller inte sköter sin uppgift korrekt. Dylika situationer kan uppstå på grund av avsiktliga försummelser, oavsiktliga fel eller ändringar i de omständigheter som utgör förutsättningen för beviljandet av godkännandet eller fullmakten. Vanligen ska innehavaren av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet först ges en skriftlig anmärkning eller varning och först om missförhållandet trots anmärkningen inte avhjälps kan myndigheten återkalla tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet för en viss tid eller helt. I brådskande fall kan myndigheten utan särskild skriftlig anmärkning återkalla ett tillstånd, godkännande eller bemyndigande, om myndigheten har anledning att misstänka att säkerheten allvarligt har äventyrats.

De tillstånd, godkännanden och fullmakter som avses i denna paragraf är i 13 § avsedda tillstånd för hanteringen av explosiva ämnen i tätorter, i 20 § avsedda förhandsgodkännanden och tillstånden för transport, i 21 § avsedda tillstånd för lufttransport av farliga ämnen, i 49 § avsedda tillstånd för anordnare av utbildning för ADR-körtillstånd, i 39 § avsedda godkännanden som beviljas postföretag för hantering av flygpostförsändelser, i 96 § avsedda bemyndiganden för TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar, i 98 § avsedda tillstånd att ge specialutbildning, i 111 § avsedda godkännanden av besiktningsorgan och i 136 § avsedd dispens.

139 §. *Administrativa tvångsmedel.* Vid övervakningen av den föreslagna lagen och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av den ska i första hand anlitas styrande medel, men i klara missbruksfall ska tillsynsmyndigheten ha tillräckligt effektiva medel att återställa en lagenlig situation.

Enligt paragrafens *1 mom.* kan tillsynsmyndigheten ålägga den som begår fel eller försummar skyldigheter att rätta till sina fel eller försummelser, ålägga skyldigheter eller förbjuda åtgärder.

Enligt *2 mom.* kan myndigheten förena beslutet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande, som det föreskrivs om i viteslagen.

Enligt paragrafens *3 mom.* kan tillsynsmyndigheten i stället för de tvångsmedel som nämns i 1 mom. ge en skriftlig anmärkning.

23 kap.

Påföljder

I kapitlet ska föreskrivas om eventuella sanktioner för att låta bli att iaktta lagen. I enlighet med nuläget ska det föreskrivas om brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen i 43 kap. 13 § i strafflagen, och i 140 § finns en hänvisningsbestämmelse om detta. I samma paragraf finns det en hänvisningsbestämmelse om rekvisitet för miljöförstöring i 48 kap. 1-4 § i strafflagen. Rekvisitet som förenas med böter har efter detta uppdelats i rekvisit enligt lagförslagets kapitelfördelning. Detta ska underlätta gestaltandet av bestämmelserna.

Brott mot lagen har dessutom sanktionerats med administrativa sanktioner, dvs. avgifter för trafikförseelse, påföljdsavgifter samt karenssanktioner. I huvudsak avses brotten alltjämt vara straffrättsligt sanktionerade med hot om böter, vilket motsvarar systematiken i den gällande TFÄ-lagen.

I anslutning till påföljdssystemsreformen inom vägtrafiken ska dokumentbrotten inom vägtrafiken i den föreslagna lagen sanktioneras med avgifter för trafikförseelser. Bestämmelserna om tillverkning, import, återförsäljning, ägande och användning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar har sanktionerats administrativt med påföljdsavgifter. Detta motsvarar regleringsmodellen i den nya fordonslagen. I kapitlet finns även bestämmelser om att den som har gjort sig skyldig till fusk i ett ADR-körtillståndsprov eller säkerhetsrådgivarprov får ett tidsbundet förbud på sex månader att på nytt delta i provet.

140 §. *Hänvisning till strafflagen.* Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen ska alltjämt vara kriminaliserade i strafflagen. Till den här delen finns det i paragrafens 1 mom. en hänvisning till brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen i 44 kap. 13 § i strafflagen. Enligt paragrafen ska den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet i strid med lagen om transport av farliga ämnen eller bestämmelser eller allmänna eller särskilda föreskrifter som utfärdats med stöd av den avsänder, avlämnar för lastning, skeppar, transporterar, kör, lastar, lossar, hanterar, har som bagage eller tillfälligt förvarar farliga ämnen så att förfarandet är ägnat att orsaka fara för någon annans liv eller hälsa eller orsakar fara för någon annans egendom skall, om inte strängare straff för gärningen bestäms någon annanstans i lag, för brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen dömas till böter eller fängelse i högst två år. Försök till ett uppsåtligt brott är enligt paragrafen straffbart.

I paragrafens 2 mom. finns en hänvisning till rekvisitet för miljöförstöring enligt 48 kap. 1–4 § i strafflagen, vilket motsvarar nuläget. I nämnda paragrafer föreskrivs det om miljöförstöring, grov miljöförstöring, miljöförseelse eller miljöförstöring av oaktsamhet. Skyddsföremålet för lagen om transport av farliga ämnen är utöver liv, hälsa och egendom också miljön. I rekvisitet för brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen nämns dock inte miljön, eftersom bestämmelserna om miljöbrott i 48 kap. i strafflagen tillämpas på miljöförstöring (RP 17/2001 rd).

Rekvisitet enligt 48 kap. 1–4 § i strafflagen kan bli tillämplig till exempel i situationer i vilka farliga ämnen transporteras och de i strid med bestämmelserna släpps i miljön och gärningen

kan leda till att miljön förstörs. I detta fall kan straffen dömas med stöd av 48 kap. 1 § i strafflagen. I vissa situationer kan även bestämmelserna i 44 kap. och 48 kap. i strafflagen tillämpas samtidigt. Bestämmelserna om miljöbrott skyddar till exempel inte lösören. Detta innebär att när farliga ämnen transporteras i strid med bestämmelserna och verksamheten orsakar konkret fara för egendom och å andra sidan miljöförstörelse, kan bestämmelserna i såväl 44 kap. 13 § och 48 kap. 1 § bli tillämpliga. Även i fall där en och samma verksamhet är ägnad att orsaka fara för hälsa och miljöförstörelse, kan bägge ovannämnda bestämmelser bli tillämpliga samtidigt.

141 §. *Brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation*. I paragrafen finns bestämmelser om brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation enligt 3 kap. i lagförslaget. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar sina förpliktelser kan dömas till böter. Paragrafen är uppdelad i två moment så att man bara kan straffa avsändare, vid fartygstransporter en avlastare eller avsändare, eller en transportör för att de har låtit bli att förvara de handlingar som innehåller transportinformation eller motsvarande elektroniska uppgifter enligt 2 mom.

142 §. *Brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel.* Paragrafen innehåller omfattande brottsrekvisit med hot om böter när det gäller brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel. Rekvisitet i paragrafen baserar sig på skyldigheterna enligt lagens 4 kap.

143 §. *Brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen.* Paragrafens omfattade brottsrekvisit med hot om böter täcker uppsåtliga eller av oaktsamhet gjorda brott mot kraven på tillfällig förvaring av farliga ämnen enligt lagförslagets 6 kap.

144 §. *Brott mot bestämmelserna om passagerartransporter.* I paragrafen finns bestämmelser med hot om böter om uppsåtliga eller av oaktsamhet gjorda brott mot kraven på transport av farliga ämnen enligt lagförslagets 7 kap. när det gäller passagerare.

145 §. *Brott mot bestämmelserna om resgods*. I paragrafen finns bestämmelser med hot om böter om uppsåtliga eller av oaktsamhet gjorda brott mot kraven på transport av farliga ämnen enligt lagförslagets 7 kap. när det gäller resgods.

146 §. *Brott mot bestämmelserna om flygpost*. I paragrafen finns en brottsbestämmelse med hot om böter om brott mot bestämmelserna om flygpost. Det är fråga om brott mot bestämmelserna i 7 kap.

147 §. *Brott mot bestämmelserna om utbildning för transport av farliga ämnen.* I paragrafen finns bestämmelser om brott mot kraven på utbildning för transport av farliga ämnen, som ingår i lagförslagets 8 kap., som begåtts uppsåtligen eller av oaktsamhet. Sanktionerna är böter.

148 §. *Brott mot bestämmelserna om ADR-körtillstånd.* I paragrafen finns bestämmelser med hot om böter om uppsåtliga eller av oaktsamhet gjorda brott mot bestämmelserna om körtillstånd vid vägtransporter enligt lagförslagets 9 kap. Brott mot skyldigheten att medföra ADR-körtillstånd under körningen har i 157 § sanktionerats med en avgift för trafikförseelse.

149 §. *Brott mot bestämmelserna om utbildning för ADR-körtillstånd.* Enligt paragrafen är försummelsen att iaktta bestämmelserna om skyldigheterna gällande utbildning för körtillstånd straffbar.

150 §. *Brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder.* I paragrafen finns bestämmelser om brott mot skyddsåtgärder enligt lagens 10 kap. med hot om böter. Förutsättningen är att brottet har begåtts uppsåtligen eller av oaktsamhet.

151 §. *Brott mot bestämmelserna om transportförbud och transportbegränsningar.* I paragrafen finns bestämmelser med hot om böter om brott mot transportförbud och transportbegränsningar som begåtts uppsåtligen eller av oaktsamhet enligt lagförslagets 11 kap.

152 §. *Brott mot bestämmelserna om anmälningar och utredningar vid olyckor och tillbud.* I paragrafen finns bestämmelser om brott gällande försummelse att lämna in anmälningar och utredningar vid olyckor och tillbud när det gäller transporter av farliga ämnen. Förutsättningen är att brottet har begåtts uppsåtligen eller av oaktsamhet, och rekvisitet förenas med böter. Bestämmelserna om kraven på rekvisitet finns i förslagets 12 kap.

153 §. *Brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter.* I paragrafen kriminaliseras den som uppsåtligen eller av oaktsamhet begår brott mot skyldigheter för delaktiga i transporter av farliga ämnen. Kriminaliseringen ska därmed uttryckligen gälla personer som har fått utbildning för de uppgifter som nämns i bestämmelserna. Bestämmelserna om utbildning eller annan behörighet finns i 90 §. För övrigt finns bestämmelser om skyldigheter för delaktiga i transporter i 13 kap. i den föreslagna lagen.

Kriminaliseringen i paragrafen förenas med böter. När bötespåföljdens storlek bedöms, är det motiverat att ta hänsyn till kravet på yrkeskunnighet som en faktor som höjer straffen.

154 §. *Brott mot bestämmelserna om skyldigheten att sörja för personalens yrkeskunskap.* I paragrafen finns bestämmelser om att uppsåtligen eller av oaktsamhet bryta mot skyldigheten att sörja för personalens yrkeskunskap, vilket förenas med böter. I *1 mom.* riktas skyldigheterna till arbetsgivaren. Därtill ska enligt *2 mom.* försummelsen att utse en säkerhetsrådgivare vid väg- och järnvägstransporter och för försummelsen att anmälan om detta förenas med böter. Bestämmelser om skyldigheterna finns i 15 kap.

155 §. *Brott mot bestämmelserna om behörighet för den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon.* I paragrafen finns bestämmelser om brott mot bestämmelserna om behörighet för den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar. Förutsättningen för böter är att brottet har begåtts uppsåtligen eller av oaktsamhet. Bestämmelser om skyldigheterna finns i förslagets 17 kap.

156 §. *Brott mot bestämmelserna om besiktningsorganets uppgifter.* I paragrafen finns bestämmelser om brott mot bestämmelserna om besiktningsorganets uppgifter uppsåtligen eller av oaktsamhet. Brottet är förenat med böter. Besiktningsorganets uppgifter är offentliga förvaltningsuppgifter och till deras genomförande riktas även det i 165 § föreskrivna straffrättsliga tjänsteansvaret.

157 §. *Avgift för trafikförseelse som påförs vid vägtransport.* I paragrafen finns bestämmelser om en administrativ påföljdsavgift, avgiften för trafikförseelse. Avgifter för trafikförseelse ska enligt förslaget kunna påföras för försummelse av den i 17 § 2 mom. föreskrivna skyldigheten att i fordonet förvara ett TFÄ-ADR-intyg om godkännande och den i 45 § avsedda skyldigheten att i fordonet förvara ett ADR-körtillstånd samt den i 52 § 3 mom. föreskrivna skyldigheten att medföra en fotoförsedd identitetshandling i fordonet. Påföljdsavgiften för dessa förseelser är 70 euro. Avgiftens storlek motsvarar penningmängden för den avgift för trafikförseelse som enligt körkortslagen och fordonslagen påförs för försummelse att förvara handlingar i fordonet.

Enligt paragrafens *2 mom.* påför avgiften för trafikförseelse av tillsynsmyndigheter, dvs. polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet.

I paragrafens *3 mom.* finns bestämmelserna förenande av avgiften för trafikförseelse med flera avgifter som påförs på samma gång. Om en enda avgift för trafikförseelse på en och samma gång ska påföras för två eller flera förseelser, påförs avgiften höjd med 40 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften gäller. Till den här delen ska man vid påförandet av beslutet även ta hänsyn till avgifter för trafikförseelse enligt vägtrafiklagen, fordonslagen och lagen om transportservice. Dessutom föreskrivs det i momentet att om trafikförseelsen är ringa, ska en muntlig eller skriftlig anmärkning ges i stället för att påföra en avgift för trafikförseelse.

Därtill finns det i paragrafens *4 mom*. bestämmelser om de situationer i vilka det inte är möjligt att påföra en avgift för trafikförseelse. 1 och 2 punkten innehåller den s.k. ne bis in idem-principen, dvs. förbudet mot dubbel straff. Principens betydelse i samband med en administrativ avgiftssanktion har behandlats på ett brett sätt i lagpropositionen om den nya vägtrafiklagen (RP 180/2017 rd).

Därtill föreskrivs det i 3 punkten att ingen avgift för trafikförseelse påförs om den som misstänks för en förseelse misstänks för ett brott som begåtts genom samma gärning. Även till den här delen motsvarar bestämmelserna den regleringsmodell som används i vägtrafikens påföljdssystem. Det är fråga om en s.k. konkurrenssituation i vilken man i en och samma körprestation till exempel gör sig skyldig till rattfylleri, förseelse gällande användningen av bilbälte och en dokumentförseelse. Enligt bestämmelsen påförs i detta fall ingen avgift för trafikförseelse i fråga om förseelserna gällande bilbälte och dokument. En avgift för trafikförseelse påförs inte heller om den som misstänks för en förseelse misstänks för vilket som helst brott som begåtts genom samma gärning.

Den föreslagna regleringsmodellen framhäver att en dokumentförseelse kommer i andra hand jämfört med mer culplöst agerande: naturen och syftet med de i paragrafen presenterade förseelserna som mindre allvarliga gärningar som bryter mot lagen än brott. Förändringen leder inte nödvändigtvis till en ändring av sanktionsnivån, eftersom en straff enligt 6 kap. 4 § i strafflagen ska mätas ut så att den står i ett rättvist förhållande till hur skadligt och farligt brottet är, motiven till gärningen samt gärningsmannens av brottet framgående skuld i övrigt. I sådana fall i vilka någon vid sidan om beteende som straffas straffrättsligt har gjort sig skyldig till administrativa förseelser torde man ofta i praktiken kunna bedöma att det är fråga om större skyldighet än i genomsnitt (till exempel medveten gärning, likgiltighet, det hur fast besluten att begå brottet gärningsmannen har varit och dennes allvarliga föresats, omdöme och gärningens planmässighet, RP 44/2002 rd). Detta ska alltså vara fallet även om den administrativa förseelsen inte med tanke på laglighetsprincipen direkt kan påverka mätandet av straffen.

Regleringsmodeller innebär därmed också att gärningshelheten bara behandlas i en straffprocess. Detta är naturligtvis förnuftigt, ändamålsenligt och ekonomiskt för såväl myndigheten som väganvändare. En regleringsmodell enligt vilken det i fråga om ett brott och en förseelse genom en och samma gärning påförs både böter och en avgift för trafikförseelse kan orsaka förvirring, eftersom bland annat processerna för ändringssökande gällande dem avviker från varandra. Till bötesföreläggande ansöks om ändring vid en tingsrätt och till beslut om avgift för trafikförseelse efter rättelsebegäran hos förvaltningsdomstolen.

Enligt 4 punkten ska påföljden därtill inte bedömas om förseelsen uppenbarligen har berott på en ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller om bestämmandet av påföljden av någon

annan orsak är uppenbart oskäligt. Med bestämmelserna om skälighet påpekas också den ringa naturen av de förseelser som avses i paragrafen.

Enligt 5 mom. ska beslutet om avgiften påföras i förvaltningsförfarande och den tillkommer staten. Därtill föreskrivs det att bestämmelser om förvaltningsförfarandet gällande beslutet om avgiften, påförandet av avgiften, beslutets innehåll, betalningstiden, tillkännagivandet av beslutet och dess verkställande finns i 6 kap. i vägtrafiklagen.

158 §. *Påföljdsavgift som påförs vid marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen.* I paragrafen föreskrivs om den påföljdsavgift som påförs vid marknadskontrollen av en förpackning, en tank eller en bulkcontainer. En dylik administrativ påföljdsavgift är också en ny påföljdstyp i anslutning till övervakningen av transporten av farliga ämnen, som ska tas i bruk för att iaktta skyldigheterna när det gäller utsläppande på marknaden, innehav eller användning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar. Bestämmelser om påförande av avgiften och dess storlek finns i 159 §. Regleringsmodellen ska motsvara den modell för marknadskontroll av fordon som finns i den nya fordonslagen.

Enligt paragrafens *1 mom.* kan den behöriga myndigheten påföra en påföljdsavgift för brott mot skyldigheterna enligt 23–28 och 62 § i den föreslagna lagen gällande tillverkningen, användningen, underhållet, rekonditioneringen eller säkerställandet av överensstämmelsen med kraven av förpackningar, tankar eller bulkcontainrar.

Enligt paragrafens *2 mom.* kan en behörig myndighet påföra en påföljdsavgift för försummelse av i 80 eller 81 § eller i 83–89 § i den föreslagna lagen föreskriven skyldighet som gäller tillverkning, import, utsläppande på marknaden eller användning av en transportabel tryckbärande anordning eller vidtagande av korrigerande åtgärder.

159 §. *Påförande av påföljdsavgift och avgiftens storlek.* I paragrafen finns bestämmelser om påförandet av den i 158 § avsedda påföljdsavgiften, dess storlek och verkställande. Paragrafen motsvarar påförandet, storleken och verkställandet av en påföljdsavgift för en ekonomisk aktör, utsett besiktningsorgan eller sakkunnig i fordonslagen.

I paragrafens *1 mom.* finns bestämmelser om den behöriga myndigheten som får påföra påföljdsavgiften. Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen påför den i 158 § 1 mom. avsedda påföljdsavgiften. Säkerhets- och kemikalieverket påför den i 158 § 2 mom. avsedda påföljdsavgiften.

Om påföljdsavgift påförs en juridisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst 1 procent av omsättning under den föregående räkenskapsperioden av tillverkaren, dennes representant, importören, återförsäljaren, ägaren eller användaren av det tryckkärl som transporteras. Ett omsättningstak som kopplas med ett fast maximibelopp ser till att påföljdsavgiftens storlek inte blir orimlig för små företag.

I praktiken riktas påföljdsavgiften oftast till juridiska personer. Om påföljdsavgiften påförs en fysisk person, kan påföljdsavgiftens storlek vara högst 3 000 euro, men dock högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Påföljdsavgiften ska betalas till staten.

Enligt paragrafens *2 mom.* ska vid bedömningen av påföljdsavgiftens storlek hänsyn tas till förfarandets art, skadlighet och om förfarandet upprepats samt till gärningsmannens ekonomiska ställning. Avgiftens storlek baserar sig på en helhetsbedömning. Alla omständigheter som påverkar frågan ska beaktas. Påföljdsavgift behöver inte påföras utan det kan ges en anmärkning

i stället eller avgiften kan påföras till ett lägre belopp än minimibeloppet, om förfarandet ska anses vara ringa. Det kan vara skäligt att inte påföra påföljdsavgiften eller att påföra den till ett lägre belopp än minimibeloppet med tanke på förfarandets art, hur ofta förfarandet upprepats, förfarandets planmässighet och andra omständigheter.

Paragrafens *3 mom.* innehåller den s.k. ne bis in idem-principen, dvs. förbudet mot dubbel straff. Principens betydelse för påföljdsavgiften har behandlats bland annat i regeringens propositioner om vägtrafiklagen och fordonslagen (RP 180/2017 rd, HE 177/2020 rd).

Med anledning av *ne bis in idem*-principen ska det i *3 mom.* föreskrivas att påföljdsavgiften inte påförs den som är misstänkt för samma gärning i en förundersökning eller åtalsprövning eller i ett brottmål som har inletts vid en domstol eller mot vilken en dom för samma gärning vunnit laga kraft. Den som påförts en påföljdsavgift får inte heller i domstol dömas till straff för samma gärning.

I lagstiftningen finns ingen allmän bestämmelse om när administrativa sanktioner preskriberas. Därför föreskrivs det i paragrafens *4 mom.* att påföljdsavgift inte får påföras, om det har förflutit mer än fem år sedan gärningen begicks För övrigt finns bestämmelser om verkställighet av avgiften i lagen om verkställighet av böter. Därmed är det Rättsregistercentralen som ansvarar för verkställigheten av påföljdsavgiften.

I lagen om verkställighet av böter finns inga bestämmelser om preskriptionen av en offentligrättslig fordran. Därför föreskrivs det i paragrafens *4 mom.* på samma sätt som i fråga om andra preskriptionsbestämmelser av påföljdsavgifter inom rättsordningen att en påföljdsavgift preskriberas fem år från det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades. Vid dröjsmål är påföljdsavgiften räntefri.

160 §. *Temporärt förbud att delta i ADR-körtillståndsprov och prov för säkerhetsrådgivare.* I paragrafens finns bestämmelser om karenstiden för en person som deltar i ett prov för ADR-körtillstånd eller ett prov för säkerhetsrådgivare och handlar svikligt vid provet. Detta är en ny administrativ påföljd för fusk som har upptäckts i ADR-körtillståndsprovet och provet för säkerhetsrådgivare. De nya bestämmelserna motsvarar karensbestämmelserna om provet för taxiförare enligt 246a § i lagen om transportservice. Kommunikationsutskottet ansåg i sitt betänkande om ändring av lagen om transportservice (KoUB 8/2021 rd) att det är bra att den som gjort sig skyldig till fusk i provet för taxiförare meddelas ett förbud på sex månader att på nytt delta i provet. Även om den föreslagna karensen för fusk i provet för taxiförare kan ha konsekvenser för utövandet av näringsverksamhet, anser utskottet att regleringen är nödvändig och proportionerlig på grund av provets centrala betydelse.

Enligt paragrafens *1 mom.* ska provet för ADR-körtillstånd eller för säkerhetsrådgivare av en person som handlar svikligt vid provet avbrytas och provprestationen ska underkännas. Provprestationen kan också underkännas om fusk upptäcks efter provet. Provprestationen som avses i paragrafen inleds när den som ordnar provet kontrollerat deltagarens identitet.

Som fusk betraktas i momentet en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av kunskaperna. Som fusk betraktas utnyttjandet av förbjudna medel eller hjälpmedel i provet. Fusk anses bland annat vara fiffel, diskussion som inte hör till provet, utnyttjande av extern hjälp om det inte har godkänts i förväg, att göra provet i stället för någon annan samt kopiering av provet och dess förvaring på vilket som helst sätt. Fusk är också försök av dessa.

I paragrafens *2 mom.* föreskrivs om ett tidsbundet förbud på sex månader för deltagande i provet, som Transport- och kommunikationsverket kan meddela för den som har gjort sig skyldig till fusk. Tidsfristen räknas från den dag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde. Detta gäller även om fusken upptäcks först efter provet. I detta fall ska provprestationen underkännas i efterhand, vilket leder till att ifrågavarande person förlorar körtillståndet och rätten att arbeta som säkerhetsrådgivare. Den som ordnar provet ska anmäla och lämna en utredning om konstaterat fusk till Transport- och kommunikationsverket.

I paragrafens *3 mom.* finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om bevisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall. I föreskriften ska det på ett noggrant och uttömmande sätt fastställas hurudan verksamhet som ska betraktas som fusk, eftersom svikligt handlande i 1 mom. har definierats på ett allmänt sätt. Detta beror på att de konkreta sätten att fuska är mångsidiga och förändras ständigt. Därför är det ändamålsenligt att definiera fusk och gärningssätten mer detaljerat på föreskriftsnivån så att Transport- och kommunikationsverket snabbt kan reagera med en föreskrift. Bemyndigandet för Transport- och kommunikationsverket att få meddela närmare föreskrifter om bevisande av fusk, försök till fusk samt om förfarandet i sådana fall är viktig, eftersom det är sannolikt att formerna av fusk förändras, inklusive användningen av olika tekniska hjälpmedel, och detta förutsätter att bestämmelserna justeras med regelbundna mellanrum.

161 §. *Åtalseftergift.* Paragrafen innehåller en bestämmelse om åtalseftergift med hjälp av vilken det är möjligt att förebygga oändamålsenlig ackumulering av sanktioner vid brott mot lagen. Enligt paragrafen behöver åtal inte väckas, straff dömas ut eller någon annan påföljd påföras för brott eller andra försummelser av skyldigheter som anges i detta kapitel om de ekonomiska följder som föranletts av ett annat myndighetsbeslut som meddelats på grund av gärningen ska anses vara tillräckliga i förhållande till gärningens allvarlighet eller om gärningsmannen bryter mot ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och är förenat med vite.

24 kap.

Särskilda bestämmelser

162 §. *Ändringssökande och verkställighet.* I paragrafens *1 mom.* finns bestämmelser om ändringssökande i beslut som fattats med stöd av den föreslagna lagen. Före det egentliga ändringssökandet ska man begära om omprövning av den myndighet som fattat beslutet. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i ett beslut till vilket omprövning har begärts finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

Utöver huvudregeln i 1 mom. finns det i *2 mom.* bestämmelser om att omprövning dock får begäras hos Transport- och kommunikationsverket i beslut om TFÄ-ADR-godkännande för fordon och TFÄ-ADR-besiktning och i beslut som fattats av en innehavare av specialutbildningstillstånd i ett utbildningsärende. Detta för att Transport- och kommunikationsverket ska vara den behöriga myndigheten för nämnda prov och godkännanden.

Med stöd av paragrafens *3 mom.* kan myndigheten i ett beslut föreskriva att beslutet ska iakttas trots att ändring söks.

163 §. *Tillämpning av miljöskyddslagen på avhjälpande av miljöskada.* Paragrafen motsvarar 23 d § i den gällande TFÄ-lagen. Genom den har inom transportverksamhet genomförts artikel 1.a och bilaga III.8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador.

Enligt 137 § i miljöskyddslagen (527/2014) ska den statliga tillsynsmyndigheten meddela föreläggande om sanering av förorenad mark eller förorenat grundvatten. Om grundvattnet har förorenats i betydande mån, ska myndigheten förelägga den som är ansvarig för saneringen att vidta hjälpåtgärder enligt lagen om avhjälpande av vissa miljöskador (383/2009). På motsvarade sätt enligt 176 § 2 mom. i miljöskyddslagen om betydande förorening av vattendrag eller en naturskada har orsakats av en olycka eller av något annat oförutsett, ska den statliga tillsynsmyndigheten ålägga den verksamhetsutövare som orsakat skadan att vidta hjälpåtgärder som avses i lagen om avhjälpande av vissa miljöskador.

Paragrafens hänvisning till 137 § och 176 § 2 mom. i miljöskyddslagen är nödvändig för situationer i vilka den i bestämmelserna avsedda betydande skadan orsakas av transport av farliga ämnen. Med paragrafens bestämmelse kan man se till att en statlig tillsynsmyndighet enligt miljöskyddslagen, dvs. närings-, trafik- och miljöcentralen, har befogenheter att i dessa situationer meddela förelägganden om att vidta hjälpåtgärder som avses i lagen om avhjälpande av vissa miljöskador.

164 §. *Persontillstånd som förkommer eller förstörs.* Enligt paragrafens *1 mom.* kan ett dubblettexemplar av ADR-körtillståndet eller intyget för säkerhetsrådgivare utfärdas om körtillståndet har förkommit, stulits eller förstörts. Det kan även beviljas om uppgifterna har ändrats. Dubblettexemplaret är identiskt med originaldokumentet. I praktiken ska man kunna ansöka om dubblettexemplaret på samma sätt och på samma ställen som körtillståndet i original. Ett dubblettexemplar av intyget för säkerhetsrådgivare kan begäras av den som beviljat originalet, dvs. Transport- och kommunikationsverket.

Paragrafens *2 mom.* ska innehålla befogenheter för Transport- och kommunikationsverket att närmare meddela föreskrifter om hur det ska meddelas att ett dokument har förkommit, stulits eller förstörts och om makulering av det ursprungliga dokumentet

165 §. *Tjänsteansvar.* Enligt paragrafens *1 mom.* tillämpas på dem som utför i 101 § avsedda besiktningsorgansuppgifter samt på dem som utför i 134 § avsedda sakkunniguppgifter bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. I dessa uppgifter är det fråga om offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen.

I paragrafens *2 mom.* finns bestämmelser om skadeståndsansvar vid utövandet av dessa uppgifter genom hänvisning till skadeståndslagen.

25 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

166 §. *Ikraftträdande.* Paragrafens *1 mom.* ska innehålla den sedvanliga ikraftträdandebestämmelsen. Det föreslås att lagen träder i kraft i början av 2023.

Enligt paragrafens *2 mom.* ska den föreslagna lagen upphäva den gällande TFÄ-lagen.

Enligt paragrafens *3 mom.* ska den föreslagna lagen tillämpas, om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den TFÄ-lag som enligt förslaget ska upphävas.

167 §. *Övergångsbestämmelser.* I paragrafens finns övergångsbestämmelserna för den föreslagna lagen. Dessa är nödvändiga för att trygga den störningsfria kontinuiteten av den rättsliga situationen när det gäller transporter av farliga ämnen då lagstiftningen reformeras på ett omfattande sätt.

Enligt paragrafens *1 mom.* ska beslut, tillstånd, intyg, bemyndiganden, planer, utredningar, avtal, utnämningar och godkännanden som beviljats med stöd av den upphävda lagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den och som gäller vid ikraftträdandet av den föreslagna lagen förbli i kraft i enlighet med de villkor som anges i dem.

I paragrafens *2 mom.* föreskrivs om behandlingen av ärenden som har inletts vid förvaltningsförfarande och som ska slutföras med iakttagande av de bestämmelser och föreskrifter som gällde vid ikraftträdandet av den föreslagna lagen.

I paragrafens *3 mom.* finns bestämmelser om den i 28 § föreskrivna skyldigheten att anmäla uppgifter om tankar och tryckkärl till Säkerhets- och kemikalieverket. Bestämmelsen ska tillämpas från och med den besiktning som följer efter ikraftträdandet av den föreslagna lagen.

Enligt paragrafens *4 mom.* början den i 92 § föreskrivna anmälningsskyldigheten avseende utsedda säkerhetsrådgivare tillämpas sex månader efter lagens ikraftträdande.

Enligt paragrafens *5 mom.* ska den i 33 § i den föreslagna lagen föreskrivna interna räddningsplanen upprättas och en ansvarig person utses inom 18 månader efter lagens ikraftträdande.

Enligt paragrafens *6 mom.* ska den i 49 § avsedda ansvariga föreståndaren för utbildningar samt personer som ger utbildning vid ikraftträdandet av den föreslagna lagen fortfarande vara behöriga för sina uppgifter under giltighetstiden för ett utbildningstillstånd som gäller vid ikraftträdandet av den föreslagna lagen.

I paragrafens *7 mom.* föreskrivs att av Säkerhets- och kemikalieverket godkända ADR-besiktningsorgan och av Strålsäkerhetscentralen godkända besiktningsorgan som saknar ackreditering när den föreslagna lagen träder i kraft fortfarande är behöriga för sina uppgifter utan att de uppfyller det ackrediteringskrav som föreskrivs i 110 § 2 mom. i den föreslagna lagen i ett år efter lagens ikraftträdande.

Enligt paragrafens *8 mom*. ska den i 123 § i den föreslagna lagen föreskrivna tillsynsplanen upprättas inom ett år efter lagens ikraftträdande.

I paragrafens *9 mom.* föreskrivs att de med stöd av den gällande TFÄ-lagen beviljade regionala vägtransportbegränsningarna för farliga ämnen är i kraft i 18 månader efter lagens ikraftträdande.

Enligt paragrafens *10 mom.* förblir Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av den upphävda lagen i kraft tills något annat föreskrivs om dem. Ikraftvarande bestämmelser är bestämmelserna om väg- och järnvägstransporter. De förnyas med två års mellanrum för att motsvara bestämmelserna i ADR-överenskommelsen, RID-bestämmelserna och TFÄ-direktivet, som revideras med två års mellanrum. I praktiken förnyas dessa bestämmelser om väg- och järnvägstransporter av farliga ämnen, som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket, alltid ojämna år, vilket innebär att de gällande bestämmelserna upphävs nästa gång senast 2023. Då utfärdas de nya bestämmelserna med stöd av den nya lagen.

Enligt paragrafens *11 mom.* ska den gällande TFÄ-lagens bestämmelser i 6 § 2 mom. om militärmyndigheternas tillsynsuppgifter, i 7 b § 3 mom. om bilinspektörer vid försvarsmakten och om huvudstabens tillsynsuppgifter samt i 13 d § 2 mom. om uppgifterna för en militär inrättning eller militärmyndighet som huvudstaben har erkänt förbli i kraft tills något annat föreskrivs om dem. Under ledning av försvarsministeriet finns på gång beredning av en regeringsproposition i vilken det ska förskrivas om försvarsmaktens transporter av farliga ämnen.

I paragrafens *12 mom.* föreskrivs det vidare att försvarsministeriets förordningar, försvarsministeriets beslut i enskilda fall samt huvudstabens föreskrifter som utfärdats med stöd av TFÄ-lagen är i kraft i två år efter lagens ikraftträdande.

Genom att fortsätta med övergångsbestämmelsernas giltighet säkerställs den störningsfria transporten av farliga ämnen hos försvarsmakten så länge att lagstiftningen om försvarsmaktens transporter av farliga ämnen träder i kraft. Övergångsperioden enligt andra meningen i 11 mom. är i synnerhet nödvändig för att försvarsmaktens transporter av farliga ämnen som baserar sig på transportavtal och som i praktiken görs av företag ska överensstämma med kraven i den föreslagna lagen, även med hänsyn till beredskap och dess förbättring.

Den övergångsbestämmelse som föreslås till paragrafens *13 mom.* klargör i fråga om 156 § att det på förseelser i anslutning till transport av farliga ämnen som har begåtts före ikraftträdandet av den föreslagna lagen uttryckligen tillämpas bestämmelser om straffansvar – trots den straffrättsliga principen för lindrigare lag. Ersättandet av straffrättsliga bestämmelser i vissa med fall med administrativa sanktioner i den föreslagna lagen innebär inte befrielse från straffansvar utan den lindrigare lagens princip ska beaktas när sanktioner påförs (LaUU 3/2017 rd).

Övergångsbestämmelsen är ett undantag till huvudregeln i 3 kap. 2 § 2 mom. i strafflagen. Dekriminaliseringen betyder i detta fall inte att man i princip förhåller sig mindre strängt till de straffbara gärningarna eller försummelserna, och upphävandet av straffbestämmelsen betyder inte att gärningarna inte i framtiden ska leda till några påföljder. För gärningar och försummelser som begåtts före ikraftträdandet ska därför i princip påföras ett straffrättsligt straff. Om en administrativ påföljd enligt den nya lagen i ett enskilt fall dock i verkligheten är lindrigare än den straffrättsliga påföljden enligt den tidigare lagen, ska övergångsbestämmelsen tolkas på ett sätt som är förenligt med artikel 15.1 i internationella konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter (FördrS 8/1976). Till exempel antalet dagsböter kan vid behov sänkas.

7.2 Körkortslag

65 §. *Körförbud på grundval av återkommande förseelser.* Paragrafens *1 mom. 6 punkten* ska ändras för att motsvara det föreslagna lagförslaget 1. En förare av ett motordrivet fordon kan meddelas körförbud med anledning av sådana gärningar och försummelser som har betydelse med tanke på en trygg transportuppgift när farliga ämnen transporteras som vägtransport. Nytt är att dylika gärningar nu listas i paragrafen på ett uttömmande sätt.

Det är möjligt att meddela körförbud på grund att upprepade brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation enligt 141 § i lagen om transport av farliga ämnen, brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel enligt 142 §, brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen enligt 143 §, brott mot bestämmelserna om passagerartransport enligt 144 §, brott mot bestämmelserna om ADR-körtillstånd enligt 148 §, brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder enligt 150 §, brott mot bestämmelserna om transportförbud och transportbegränsningar enligt 151 § eller brott mot bestämmelserna om skyldigheter för delaktiga i transporter enligt 153 §.

7.3 Skjutvapenlag

106 b §. *Förvaring och transport samt tillfällig förvaring av patroner och särskilt farliga projektiler.* I paragrafens *2 mom.* ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.4 Lagen om avhjälpande av vissa miljöskador

2 §. *Hänvisningar till annan lagstiftning.* I paragrafens *2 mom*. ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.5 Lag om behandling av personuppgifter inom Tullen

21 §. *Övrigt utlämnande av personuppgifter till myndigheter.* I paragrafens *1 mom. 13 punkten* ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.6 Lag om växtskyddsmedel

3 §. *Förhållande till vissa författningar.* I paragrafens *1 mom*. ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.7 Kemikalielag

5 §. *Förhållande till annan lagstiftning.* I paragrafens 1 *mom. 8 punkten* ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.8 Containerlag

1 §. *Tillämpningsområde.* I paragrafens *3 mom*. ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.9 Lag om förarexamensverksamhet

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* I paragrafens *1 mom.* ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

2 §. *Definitioner.* Från paragrafens *1. mom. 2 punkten* stryks som onödig hänvisningen till körtillståndet av förare av farliga ämnen. I *4 punkten* ändras hänvisningen till 11 b § i lagen om transport av farliga ämnen till en hänvisning till lagförslag 1. Samtidigt slopas även definitionen om den som tar emot ADR-körtillståndsprov från 4 punkten som onödig. Till momentet fogas en ny punkt 5, som definierar utbildningsverksamhet för ADR-körtillstånd.

3 b §. *Avtal om förarexamensverksamhet*. Från 4 punkten stryks som onödig hänvisningen till körtillståndsprovet för farliga ämnen.

6 §. *Bedömning av förarexamensmottagarens oavhängighet*. I paragrafens 1 mom. specificeras att en förarexamensmottagare, den som är anställd hos förarexamensmottagaren eller den som på något annat sätt står i beroendeförhållande till förarexamensmottagaren får inte utöva *utbildningsverksamhet för ADR-körtillstånd*.

Till *2 mom*. ska fogas förbudet för förarexamensmottagaren eller den som är anställd hos förarexamensmottagaren att stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver utbildningsverksamhet för ADR-körtillstånd

7 §. *Allmänna kompetenskrav för examinatorer*. Från paragrafen slopas som onödig hänvisningen till ADR-körtillståndsprovet.

7 a §. *Tillförlitligheten hos examinatorer*. Från ingressen till 1 mom. slopas som onödig hänvisningen till ADR-körtillståndsprov.

7 b § *Yrkeskunskap hos förarprövare som tar emot ADR*-körtillståndsprov för transport av farliga ämnen. Paragrafen upphävs som onödig.

7 e §. *Kvalitetssäkring i förarexamensverksamhet*. Paragrafens *3 mom*. upphävs som onödig.

11 §. *Tillsyn*. Från paragrafens *3 mom*. stryks som onödig hänvisningen till dem som tar emot körtillståndsprov för förare av fordon som transporterar farliga ämnen.

7.10 Lag om gödselfabrikat

2 §. *Tillämpningsområde.* I paragrafens *4 mom. 4 punkten* ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.11 Lag om tryckbärande anordningar

1 §. *Tillämpningsområde.* I paragrafens *2 mom.* ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1 och en hänvisning till definitionen införs.

7.12 Lag om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven

4 §. *Förhållande till annan lagstiftning.* I paragrafens *4 mom*. ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.13 Järnvägstransportlag

9 §. *Lagens förhållande till vissa andra författningar.* I paragrafens *2 mom.* ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.14 Strafflag

44 kap.

Om brott som äventyrar andras hälsa och säkerhet.

13 §. *Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen.* I paragrafens *1 mom*. ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.15 Lag om föreläggande av böter och ordningsbot

3 §. *Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande*. I paragrafens *2 mom. 1 och 2 punkten* ska göras tekniska rättelser av hänvisningar till bestämmelser. I 8 punkten ska därtill göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.16 Strålsäkerhetslag

37 §. *Behörighet som strålsäkerhetsexpert.* I paragrafens *3 mom*. ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1. Därtill ska hänvisningen till 10 c § 2 mom. i lagen om transport av farliga ämnen ändras till hänvisning till 94 § 3 mom. i lagförslag 1.

41 §. *Behörighet som strålsäkerhetsansvarig.* Hänvisningen i paragrafens *7 mom.* till 10 c § 2 mom. i lagen om transport av farliga ämnen ändras till hänvisning till 94 § 3 mom. i lagförslag 1.

179 §. *Myndigheters rätt att få och lämna ut information.* I paragrafens *3 mom*. ändras hänvisningen till 6 § i lagen om transport av farliga ämnen till en hänvisning till lagförslag 1.

7.17 Vägtrafiklag

114 §. *Ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter.* I paragrafens *7 mom*. ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

Bilaga 3.3. *Förbuds- och begränsningsmärken.* Förbudet att transportera farliga ämnen, som visas med trafikmärke C8 (Förbjudet att transportera farliga ämnen) ska ändras. Märket C8 anger förbud mot transport av farliga ämnen med fordon som med stöd av lagen om transport av farliga ämnen ska förses med orangefärgade skyltar, som är ett tecken på farliga ämnen. I samband med märket används inte längre tilläggskylten H14 (Förbjudet att transportera farliga ämnen i kategori A) och H15 (Genomfart förbjuden vid transport av farliga ämnen i kategori B).

Med stöd av Transport- och kommunikationsverkets föreskrift som utfärdats med stöd av den föreslagna lagen ska det även avstås från ruttbegränsningens fördelning till transport av farliga ämnen i kategori A och B.

Bilaga 3.8. *Tilläggsskyltar.* Tilläggskyltarna H14 (Förbjudet att transportera farliga ämnen i kategori A) och H15 (Genomfart förbjuden vid transport av farliga ämnen i kategori B) med sina förklaringar ska upphävas.

7.18 Lag om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor

4 §. *Avgränsning av tillämpningsområdet.* I paragrafens *1 mom. 1 punkten* ska göras en lagteknisk ändring, där författningsnumret på lagen om transport av farliga ämnen ändras för att motsvara författningsnumret på lagförslag 1.

7.19 Lag om marknadskontrollen av vissa produkter

1 §. *Tillämpningsområde.* Till tillämpningsområdet för paragrafens *1 mom.* ska fogas lagen om transport av farliga ämnen (/).

4 §. *Tillsynsmyndigheter.* Till paragrafens *3 mom.* ska fogas en bestämmelse enligt vilken Strålsäkerhetscentralen är marknadskontrollmyndighet även för i lagen om transport av farliga ämnen avsedda produkter som används vid transport av radioaktiva ämnen.

7.20 Säkerhetsutredningslag

21 §. *När får en begränsad säkerhetsutredning av person göras.* Till paragrafens *1 mom.* ska fogas en ny 11 punkt, som gäller personer som har arbetsuppgifter som anknyter till transport av farliga ämnen.

7.21 Lag om verkställighet av böter

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* Paragrafens *2 mom.* ska ändras så att till förteckningen i momentet och därmed till lagens tillämpningsområde ska fogas den avgift för trafikförseelse som avses i 157 § i lagen om transport av farliga ämnen (/) samt den i 158 § avsedda påföljdsavgiften.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Det föreslås att den gällande TFÄ-lagen ska upphävas, och då upphävs även de förordningar som har utfärdats med stöd av lagens bemyndigande att utfärda förordning. Med stöd av den föreslagna lagen ska enbart en förordning av statsrådet utfärdas, vilket klarlägger författningshelheten. Det finns färre bestämmelser i förordningen än i de ikraftvarande förordningarna, eftersom en del av förordningens bestämmelser ska ingå i den nya lagen. Kraven av teknisk natur ska i fortsättningen meddelas genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter.

Bemyndiganden att meddela föreskrifter ska gälla bestämmelser av teknisk natur som reglerar detaljer och till vilka inget betydande bedömningsutrymme kopplas. Till transporten av farliga ämnen hör väldigt många särdrag och skyldigheter som kan betraktas som professionella, och de som är med i transportverksamheten måste behärska dem.

Med stöd av lagförslag 1 i regeringens proposition kan närmare bestämmelser utfärdas genom *förordning av statsrådet:*

1) med stöd av 14 § 3 mom. om tillstånds- och anmälningsförfarandet, uppgifter som krävs i tillståndsansökningar och anmälningar samt tidsfrister som ska iakttas när tillstånd söks och anmälningar lämnas,
2) med stöd av 23 § 3 mom. om den allmänna drifttemperatur för förpacknings-, tank- och containermaterial som hör samman med användningsförhållandena samt om märkning av den,
3) med stöd av 24 § 4 mom. om påvisande och bedömning av överensstämmelse som avses i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar och om relaterade åtgärder, dokumentation och märkningar,
4) med stöd av 28 § 4 mom. om de typer av tankar och tryckkärl som ska anmälas, om vilka uppgifter som ska lämnas, om sättet att lämna uppgifterna och om ändring, komplettering eller radering av uppgifter,

5) med stöd av 30 § 4 mom. om transport och tillfällig förvaring på en plats för tillfällig förvaring samt om platser och områden som ska anvisas för farliga ämnen och lasttransportenheter på platser för tillfällig förvaring,
6) med stöd av 31 § 2 mom. om det praktiska genomförandet av den tillfälliga förvaringen, om förvaring, placering och separering av farliga ämnen och lasttransportenheter samt om andra ämnesspecifika förfaranden och tekniska detaljer vid tillfällig förvaring,
7) med stöd av 32 § 3 mom. om beredskap att avvärja olyckor,
8) med stöd av 33 § 4 mom. om upprättandet av interna räddningsplaner, dess innehåll och revidering,
9) med stöd av 34 § 5 mom. om innehållet i säkerhetsutredningen,
10) med stöd av 35 § 5 mom. om det praktiska förfarandet vid godkännande av säkerhetsutredningar,
11) med stöd av 36 § 4 mom. om det praktiska förfarandet vid revidering av säkerhetsutredningar,
12) med stöd av 51 § 2 mom. om beredskap inför säkerhetsrisker och om skyddsåtgärder,
13) med stöd av 97 § 2 mom. om den specialutbildning som krävs av den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar samt bestämmelser om inträdeskraven till specialutbildningen, om de prov som hör till specialutbildningen och om det betyg som ges över proven,
14) med stöd av 101 § 3 mom. om besiktningsorganens samarbete och samarbetsrelaterade uppgifter,
15) med stöd av 113 § 6 mom. om innehållet i besiktningsorganets årliga rapport och hur den ska lämnas till den behöriga myndigheten,
16) med stöd av 114 § 4 mom. om tidsfrister för kontroller, om kontrollobjekt vid transporter samt om det praktiska genomförandet av tillsynen, kontrollerna och myndighetssamarbetet,
17) med stöd av 117 § 3 mom. om kontrollistan för TFÄ-vägkontroller och om mallen för den, om kontrollobjekten och om innehållet i och mallen för den utredning som ska lämnas om kontrollerna,
18) med stöd av 129 § 2 mom. om förutsättningarna för erkännande av åtgärder i samband med transporter och av intyg, godkännanden eller andra motsvarande handlingar som utfärdats om dessa samt om säkerhetskraven.

Med stöd av lagförslag 1 i regeringens proposition får Transport- och kommunikationsverket meddela följande *föreskrifter*:

1) med stöd av 8 § 5 föreskrifter om transportklasser, klassificeringskriterier, klassificeringsmetoder och klassificeringsdokument för farliga ämnen, om prover, test och andra förfaranden i samband med klassificeringen som behövs för att identifiera ämnets egenskaper och bestämma identifierande uppgifter och transportkrav, om transportbenämningar och andra klassificeringsuppgifter, om de transportvillkor som gäller för klassificeringen samt om ämnen som är förbjudna att transportera eller som kräver en klassificering och en benämning som bestäms av en myndighet,
2) med stöd av 9 § 2 mom. närmare föreskrifter om den märkning, det märkningssätt och den märkningsmetod som avses i 1 mom. samt om märkningarnas och märkenas tekniska detaljer,
3) med stöd av 10 § 3 mom. närmare föreskrifter om de uppgifter om ämnet och transporten av det som ska medfölja eller förmedlas vid transporten, om sättet att ange uppgifterna samt om uppgifternas och handlingarnas tekniska detaljer, elektronisk förmedling av uppgifter och förvaring av uppgifter,
4) med stöd av 11 § 3 mom. närmare tekniska föreskrifter om transportinformation som förmedlas och förvaras elektroniskt och om handlingar som innehåller sådan information samt om uppgifternas förmedlingssätt och förvaring,

5) med stöd av 12 § 2 mom. närmare tekniska föreskrifter om tillåtna ämnesspecifika transportsätt, förpackningssätt, förslutningssätt och övrig användning av tankar och containrar, transport av oförpackade varor och transport i bulk samt andra detaljer om det transportsätt som används,
6) med stöd av 13 § 5 mom. närmare föreskrifter om lastning, stuvning, separering, användning av lastutrymmet, placering av last, fästning, säkring, separering, lossning, särskilda åtgärder som lasten kräver och detaljerade säkerhetsåtgärder i samband med dessa samt ämnesspecifika föreskrifter om explosiva ämnen och ämnesmängder som förutsätter tillstånd eller anmälan för lastning och lossning,
7) med stöd av 15 § 4 mom. närmare föreskrifter om säkerhetsanvisningar och beredskapsplaner, deras innehåll och form samt den utrustning som krävs vid transporten och placeringen av den,
8) med stöd av 16 § 3 mom. närmare föreskrifter om särskilda konstruktioner, utrustning och tekniska egenskaper hos transportmedel och lastutrymmen som är lämpliga för transport av farliga ämnen och om begränsning av ämnen eller mängder av ämnen,
9) med stöd av 17 § 5 mom. närmare föreskrifter om villkoren för TFÄ-ADR-godkännanden och godkända TFÄ-ADR-besiktningar, om tekniska krav, kontrollobjekt och kontrollmetoder vid utförandet av godkännandet och besiktningen, om intygets form, innehåll och giltighetstid och om fordon som kan befrias från TFÄ-ADR-besiktning,
10) med stöd av 19 § 2 mom. närmare föreskrifter om innehållet i de mätningar, kalkyler eller provningar som behövs för att visa överensstämmelse med kraven samt om när överensstämmelse med kraven kan visas på de sätt som avses i 1 mom. 3 punkten,
11) med stöd av 20 § 5 mom. närmare ämnesspecifika och tekniska föreskrifter om förhandsgodkännande för transport, tillstånd, förhandsanmälan, sådana ämnen, försändelser och transportsituationer som förutsätter godkännande, tillstånd eller anmälan, innehållet i ansökan om godkännande, intyg om godkännande och anmälan samt tekniska detaljer och villkor för ansökan om godkännande och tillstånd och lämnande av anmälan,
12) med stöd av 21 § 4 mom. närmare föreskrifter om detaljerna i samband med tillståndskravet samt ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om de i 2 mom. avsedda fall där inget tillstånd krävs,
13) med stöd av 22 § 2 mom. närmare föreskrifter om de tekniska detaljerna för ansökan om och beviljande av tillstånd,
14) med stöd av 23 § 3 mom. närmare tekniska föreskrifter om konstruering, tillverkning, utrustning, besiktning, provning, märkning, användning, underhåll och rekonditionering av förpackningar, tankar och containrar, om deras konstruktion, material och användningsförhållanden samt om relaterade tekniska förfaranden,
15) med stöd av 24 § 4 mom. närmare föreskrifter om påvisande av överensstämmelse, utförande av bedömning av överensstämmelse, bedömningsförfarandet, besiktningar samt tekniska metoder och förfaranden, förnyande och upphävande av godkännanden samt deras giltighetstid, märkningar, märkningssätt, uppgifter som ska anges, dokumentation och intyg,
16) med stöd av 25 § 5 mom. närmare föreskrifter om godkännandets giltighetstid, säkerställandet och övervakningen av tillverkningen, rekonditioneringen och provningen, den tekniska dokumentationen, intygen och förvaringen av dem samt om vilka uppgifter operatören har tillgång till,
17) med stöd av 26 § 3 mom. närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om förpackningars, tankars och containrars lämplighet för transport, användningen av dem, tidsfristerna för besiktningar samt om teknisk dokumentation och förvaring av den,
18) med stöd av 27 § 4 mom. närmare föreskrifter om avvikande lösningar, krav, tekniska specifikationer och deras innehåll som förutsätts för att den vetenskapliga och tekniska utvecklingen ska kunna beaktas,

19) med stöd av 34 § 4 mom. utifrån en bedömning av de risker som anges i säkerhetsutredningen eller utifrån annan bedömning enligt 34 § föreskrifter om hur hamnområdet ska utrustas med tanke på lastskador,
20) med stöd av 37 § 3 mom. närmare föreskrifter om tillåten last som innehåller farliga ämnen i transportmedel som transporterar passagerare, om begränsning och placering av lasten i transportmedel som transporterar passagerare, om andra särskilda åtgärder samt om transport av fordon som transporterar farliga ämnen på färjor som hör till landsvägar,
21) med stöd av 38 § 4 mom. närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om begränsningar och förbud som gäller mot farliga ämnen som transporteras som passagerares och besättningsmedlemmars resgods samt om förpackningen av ämnena, om meddelanden till passagerarna, om meddelandesätten och om andra tekniska detaljer som gäller transport av resgods.
22) med stöd av 39 § 3 mom. närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om farliga ämnen som är tillåtna i flygpostförsändelser, om flygpost som innehåller farliga ämnen och förutsätter godkännande samt om begränsning eller förbud av flygposttransporter,
23) med stöd av 40 § 2 mom. närmare föreskrifter om detaljerna för kravet på godkännande och om de tekniska detaljerna vid ansökan om och beviljande av godkännandet,
24) med stöd av 42 § 4 mom. närmare föreskrifter om innehållet och strukturen i den utbildning som ges om transport av farliga ämnen, om det praktiska genomförandet, om tidsfrister för fortbildning och om andra tekniska detaljer i samband med utbildningen,
25) med stöd av 43 § 4 mom. närmare föreskrifter om innehållet i och strukturen för utbildningsprogram för lufttransport och flygverksamhet,
26) med stöd av 44 § 3 mom. närmare föreskrifter om utbildarens behörighet och yrkesskicklighet samt om de tekniska detaljerna i utbildningen för denna behörighet,
27) med stöd av 45 § 2 mom. närmare föreskrifter om mallen för körtillståndet samt ämnesspecifika tekniska föreskrifter om när det transporterade ämnets art, mängd eller fordon förutsätter körtillstånd och om hurdana transporter ADR-körtillståndet ger rätt att utföra,
28) med stöd av 46 § 2 mom. föreskrifter om utbildningens och kursernas struktur, innehåll och praktiska arrangemang samt om relaterade tekniska detaljer,
29) med stöd av 47 § 4 mom. närmare föreskrifter om körtillståndsprovets struktur och innehåll, om sättet att avlägga provet, om övervakningen samt om de praktiska arrangemangen och andra tekniska detaljer i samband med dem,
30) med stöd av 48 § 4 mom. närmare föreskrifter om giltighetstiden för ADR-körtillstånd, om hur giltighetstiden och förlängning av den bestäms samt om de praktiska åtgärderna vid ansökan om och beviljande av ADR-körtillstånd,
31) med stöd av 49 § 4 mom. närmare föreskrifter om detaljerna vid ansökan om utbildningstillstånd, om utbildningsprogrammets innehåll och om utbildningsprogrammets övriga tekniska detaljer,
32) med stöd av 51 § 2 mom. ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om skyddsåtgärder, närmare föreskrifter om det praktiska genomförandet av beredskapen inför säkerhetsrisker samt skyddsåtgärderna och om skyddsåtgärdernas och skyddsskyldigheternas tekniska detaljer,
33) med stöd av 52 § 4 mom. närmare föreskrifter om identifiering av transportörer och skydd av platser för tillfällig förvaring samt tekniska föreskrifter om identitetshandlingar,
34) med stöd av 53 § 3 mom. närmare föreskrifter om skyddsplanens innehåll och om de ämnen som kan medföra betydande säkerhetsrisker,
35) med stöd av 55 § 5 mom. närmare tekniska föreskrifter om riskbedömningar, ämnesgrupper som omfattas av transportbegränsningar, genomförandet av begränsningar samt tunnelklasser och andra tekniska omständigheter i samband med transportbegränsningar,
36) med stöd av 56 § 4 mom. närmare föreskrifter om de tekniska detaljerna i den i 1 mom. avsedda anmälan och i de uppgifter som ska anmälas samt om den i 2 mom. avsedda anmälan,

om de fall som ska anmälas, om detaljerna i anmälan och i de uppgifter den innehåller samt om anmälnings- och förmedlingssättet,
37) med stöd av 57 § 2 mom. närmare föreskrifter om säkra gränsvärden för strålningens dos-hastighet och radioaktiv förorening,
38) med stöd av 58 § 6 mom. närmare föreskrifter om utarbetandet av den utredning som avses i 58 §, om händelser som förutsätter en utredning, om innehållet i och mallen för utredningen, om detaljer i de uppgifter som utredningen innehåller samt om sättet att förmedla utredningen,
39) med stöd av 63 § 5 mom. närmare föreskrifter om innehållet i ledningssystemet och strålskyddsprogrammet och om strålskyddet och de övriga åtgärderna i samband med dem,
40) med stöd av 64 § 4 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av avsändarens skyldigheter,
41) med stöd av 65 § 5 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av transportörens skyldigheter,
42) med stöd av 66 § 3 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av mottagarens skyldigheter,
43) med stöd av 67 § 4 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av lastarens skyldigheter,
44) med stöd av 68 § 2 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av förpackarens skyldigheter,
45) med stöd av 69 § 2 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av fyllarens skyldigheter,
46) med stöd av 70 § 3 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av skyldigheterna för innehavare av tankcontainrar,
47) med stöd av 71 § 2 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av skyldigheterna för innehavare av cisternvagnar,
48) med stöd av 72 § 3 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av lossarens skyldigheter,
49) med stöd av 73 § 3 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av bannätsförvaltarens skyldigheter,
50) med stöd av 74 § 2 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av skyldigheterna för den enhet som ansvarar för underhållet,
51) med stöd av 75 § 2 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av avlastarens och avsändarens skyldigheter,
52) med stöd av 76 § 2 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av skyldigheterna för transportören och fartygets befälhavare,
53) med stöd av 77 § 2 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av skyldigheterna för förpackare, fyllare och lastare,
54) med stöd av 78 § 2 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av avsändarens skyldigheter,
55) med stöd av 79 § 3 mom. närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av transportörens skyldigheter,
56) med stöd av 90 § 3 mom. närmare föreskrifter om innehållet i uppgifterna om utbildningen och om det praktiska genomförandet av arbetsgivarens skyldigheter,
57) med stöd av 91 § 3 mom. närmare föreskrifter om de ämnesspecifika små mängder som får transporteras utan att en säkerhetsrådgivare utses,
58) med stöd av 92 § 3 mom. närmare bestämmelser om de typer av tankar och tryckkärl som ska anmälas, om vilka uppgifter som ska lämnas, om sättet att lämna uppgifterna och om ändring, komplettering eller radering av uppgifter,
59) med stöd av 93 § 2 mom. närmare föreskrifter om den verksamhet som säkerhetsrådgivaren ska övervaka och om innehållet i den årliga rapporten och olycksrapporterna,

60) med stöd av 94 § 5 mom. närmare föreskrifter om provet för säkerhetsrådgivare och om provets innehåll samt om mallen för intyget för säkerhetsrådgivare, om ändring, giltighet och förlängning av giltighetstiden för intyget och om det praktiska förfarandet vid ansökan om och beviljande av intyget,
61) med stöd av 95 § 4 mom. närmare föreskrifter om sättet att avlägga provet för säkerhetsrådgivare, om de praktiska arrangemangen och övervakningen samt om tekniska detaljer i samband med dem,
62) med stöd av 97 § 2 mom. föreskrifter om de prov som hör till den specialutbildning som förutsätts av den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar och om grunderna för bedömning och godkännande av proven samt om specialutbildningens tekniska detaljer,
63) med stöd av 100 § 3 mom. meddela närmare föreskrifter om de förfaranden som ska iakttas i samband med uppgifterna och om bedömningar och godkännanden av kvalitetssystem, den övervakning som hör till dem samt det praktiska genomförandet av uppgifterna i övrigt,
64) med stöd av 102 § 2 mom. närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av godkännanden, tillsyn över tillverkning, besiktning, provning och bedömning av överensstämmelse,
65) med stöd av 103 § 2 mom. närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av besiktningar och provning,
66) med stöd av 104 § 3 mom. närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av godkännanden, besiktning, provning och bedömning av överensstämmelse,
67) med stöd av 105 § 2 mom. närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av godkännanden, tillsyn över tillverkning, besiktning, provning, bedömning av överensstämmelse och förnyad bedömning av överensstämmelse,
68) med stöd av 106 § 2 mom. närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av periodisk besiktning, provning och förnyad bedömning av överensstämmelse,
69) med stöd av 107 § 6 mom. närmare föreskrifter om besiktningstjänstens uppgifter, utförandet och övervakningen av dem, godkännandet, ansökan om och förutsättningarna för godkännande, återkallande av godkännande samt godkännandets giltighetstid,
70) med stöd av 108 § 4 mom. närmare föreskrifter om de tekniska detaljerna och det praktiska genomförandet av uppgifter som utförs som underentreprenad och om tillämpning av de standarder som anges i 2 mom.,
71) med stöd av 110 § 3 mom. närmare föreskrifter om det praktiska genomförandet vid uppfyllandet av förutsättningarna för godkännande av besiktningsorgan och om tillämpningen av den standard som anges i 2 mom.,
72) med stöd av 111 § 3 mom. närmare föreskrifter om det praktiska genomförandet av godkännandet samt om godkännandets giltighetstid och hur denna bestäms,
73) med stöd av 112 § 3 mom. närmare föreskrifter om det praktiska genomförandet av temporära godkännanden samt om godkännandets giltighetstid och hur denna bestäms,
74) med stöd av 113 § 6 mom. närmare föreskrifter om förvaringen av de handlingar som behövs för att bedöma och visa överensstämmelsen med kraven,
75) med stöd av 124 § 7 mom. närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om när åtgärd, intyg, beslut, godkännande eller annan motsvarande handling enligt 124 § 1–3 mom. av den behöriga myndigheten förutsätts för att möjliggöra en transport som överensstämmer med kraven och för att säkerställa en tillräckligt säker transport,
76) med stöd av 135 § närmare föreskrifter om undantag från kraven på transportsäkerhet, förberedelse inför och skydd av transporter, ämnen, transportmedel, förpackningar, tankar och containrar enligt denna lag, om undantaget grundas på Europeiska unionens lagstiftning eller internationella överenskommelser,
77) med stöd av 160 § 3 mom. närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om bevisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall,

78) med stöd av 164 § 2 mom. närmare föreskrifter om hur det ska meddelas att ett dokument har förkommit, stulits eller förstörts och om makulering av det ursprungliga dokumentet.

9 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft i början av 2023.

I 167 § i propositionens lagförslag 1 föreslås flera övergångsbestämmelser.

10 Verkställighet och uppföljning

Verkställigheten av den nya lagen om transport av farliga ämnen ska effektiveras genom informationsspridning och utbildning för myndigheter, transportföretag och resenärer.

Konsekvenserna av den nya lagen om transport av farliga ämnen ska följas upp. I synnerhet effekterna och funktionen av de nya bestämmelserna om tillfällig förvaring ska följas upp. Det är också meningen att på basis av uppföljningsresultaten bedöma behovet att vidare utveckla lagstiftningen om tillfälligt förvar. Ett annat syfte med uppföljningen är att skapa förutsättningar för sammanjämkande av tillsynen enligt lagen om transport av farliga ämnen och lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor med tanke på utvecklingen av samarbetet.

11 Förhållande till andra propositioner

11.1 Samband med andra propositioner

Under ledning av försvarsministeriet finns på gång beredning av en regeringsproposition med ny lagstiftning om försvarsmaktens transporter av farliga ämnen.

Riksdagen behandlar som bäst regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lagen om marknadskontroll av vissa produkter och till lagar som har samband med den (139/2021). Genom propositionen förenhetligas i allmänhet marknadskontrollbestämmelserna. I propositionens lagförslag 1 klarläggs marknadskontrollen av produkter som används för transport av farliga ämnen och därtill fogas lagstiftningen till den allmänna marknadskontrollagstiftningens tillämpningsområde.

Inrikesministeriet håller på att bereda en proposition om ändring av räddningslagen. I den tar man hänsyn till den här regeringspropositionens inverkan på räddningslagen. Det är meningen att få ändringen i kraft samtidigt som den föreslagna lagen om transport av farliga ämnen.

Riksdagen håller på att behandla regeringens proposition med förslag till lag om identifiering och registrering av djur och till lagar som har samband med den (RP 101/2021). I den föreslås en ändring av 1 § 2 mom. (lagförslag 20) i lagen om verkställighet av böter.

11.2 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen har beretts i samband med beredningen av budgeten för 2022.

I propositionen ingår flera nya eller specificerade uppgifter i anslutning till myndighetstillsyn, som ökar i synnerhet Transport- och kommunikationsverkets uppgifter och behov av resurser. Resursbehoven har motiverats och specificeras i avsitt ”4.2.2.2 Konsekvenser för Transport- och kommunikationsverket”.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

12.1 Målen för lagförslaget med tanke på grundlagen

Syftet med den föreslagna lagstiftningen är framför allt att upprätthålla trafiksäkerhet och hindra förstöring av naturen. Med hänsyn till dessa mål tryggas med den föreslagna lagstiftningen rätten till liv och hälsa, som skyddas genom 7 § i grundlagen, samt rätten till en hälsosam miljö enligt 20 § i grundlagen. Den föreslagna lagstiftningen är viktig med tanke på genomförandet av dessa grundläggande fri- och rättigheter.

12.2 Inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna

Det är nödvändigt att bedöma den föreslagna lagstiftningen med hänsyn till skydd för privatlivet enligt 10 §, näringsfrihet enligt 18 § och rättsskydd enligt 21 § i grundlagen. Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att dessa grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses. Den gällande TFÄ-lagen har inte stiftats med grundlagsutskottets medverkan.

Skyddet för personuppgifter. Grundlagsutskottet har rätt mycket utlåtandepraxis om skyddet av personuppgifter (se till exempel GrUU 4/2021 rd, s. 2–4 med sina hänvisningar om senaste utlåtandepraxis). Utgångspunkten är att bestämmelserna om personuppgifter ska basera sig på allmänna dataskyddsförordningen och den nationella lagstiftning som kompletterar den (se GrUU 14/2018 rd, s. 4–5), och det nationella handlingsutrymmet ska motiveras (GrUU 1/2018 rd). Behovet av nationell reglering framhävs närmast när det gäller särskilda grupper av personuppgifter enligt dataskyddsförordningen samt uppgifter som nationellt anses vara känsliga i konstitutionellt hänseende (GrUU 15/2018 rd). Vid bedömningen av regleringsbehovet ska man ta hänsyn till riskbaseringen (se GrUU 14/2018 rd, s. 5) och de allmänna villkoren för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna (se GrUU 42/2016 rd, s. 2–3 och de utlåtanden till vilka det hänvisas i det).

I 50 § i lagförslag 1 i regeringens proposition föreslås bestämmelser om förvaringen av dokument om ADR-körtillståndsutbildningen och proven. I paragrafen föreskrivs det om skyldigheten av den som ger utbildning för ADR-körtillstånd att föra uppgifter om de personer som deltar i utbildning för ADR-körtillstånd, om den utbildning de fått och om de intyg som utfärdats om utbildningen, förvaringen av uppgifter och om deras utlämnande. Paragrafens bestämmelser ska tillämpas på tillhandahållare av utbildning som har godkänts av Transport- och kommunikationsverket.

Allmänna bestämmelser om behandlingen av personuppgifter finns i dataskyddslagen och i EU:s allmänna dataskyddsförordning. I detta fall är de i dataskyddsförordningen avsedda personuppgiftsansvariga de som ger utbildning för ADR-körtillstånd. Dessa personuppgiftsansvariga ansvarar för att de registrerades rättigheter enligt dataskyddlagen och dataskyddsförordningen förverkligas. Det att ifrågavarande registerförare samlar in och behandlar personuppgifter baserar sig på bestämmelserna i 50 § 1 mom. i lagförslag 1 om att de ska förvara dokument som gäller utbildningen. I artikel 6.1 i dataskyddsförordningen finns bestämmelser om behandlingens lagenlighet. Enligt artikel 6.1 i dataskyddsförordningen ska det alltid finnas en rättslig grund för behandlingen av personuppgifter. I detta fall är det fråga om en situation som avses i artikel 6.1.c i dataskyddsförordningen i vilken behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige, dvs. den i 50 § i lagförslag 1 förutsatta skyldigheten att förvara dokument.

Enligt punkt 2 i artikeln får medlemsstaterna behålla eller införa mer specifika bestämmelser för att anpassa tillämpningen av bestämmelserna i dataskyddsförordningen med hänsyn till behandling för att efterleva punkt 1 c och e genom att närmare fastställa specifika krav för uppgiftsbehandlingen och andra åtgärder för att säkerställa en laglig och rättvis behandling, inbegripet för andra specifika situationer då uppgifter behandlas i enlighet med kapitel IX.

Enligt punkt 3 i artikeln ska det om den rättsliga grunden för behandlingen, när behandlingen är nödvändig för iakttagande av den personuppgiftsansvariges lagstadgade skyldighet, föreskrivas antingen i unionsrätten eller i en medlemsstats nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. I punkt 3 finns en förteckning över bestämmelser som behandlingens rättsliga grunder kan omfatta. Bestämmelserna kan gälla till exempel typen av de uppgifter som behandlas och deras förvaringstider. Unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt, i vilken det föreskrivs i behandlingens rättsliga grund, ska uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas.

I 50 § 1 mom. i lagförslag 1 ska föreskrivas om den nationella rättsliga grunden för behandlingen av information, i vilken en skyldighet att förvara dokument ställs. Lagförslaget uppfyller målet av allmänt intresse, eftersom det överensstämmer med det allmänna intresset att uppgifterna om utbildningen förvaras under den tid som kompetensen gäller och att den som avlagt utbildningen kan se vilka uppgifter om den avlagda utbildningen som kan förvaras och hur länge. Propositionen är även proportionell med tanke på målet gällande regleringen, när man tar hänsyn till att det är fråga om ett begränsat antal personuppgifter och också förvaringstiden är begränsad.

I artikel 5 i dataskyddsförordningen finns bestämmelser om principerna för behandlingen av personuppgifter. Enligt punkt 1 c ska personuppgifterna vara ändamålsenliga och väsentliga och de ska begränsas till det som är nödvändigt i förhållande till de ändamål för vilka de behandlas (”uppgiftsminimering”). Dessa förutsättningar har tagits i beaktande på ändamålsenligt sätt genom att beakta omfattningen av skyldigheten att förvara dokument och uppgifter. I uppgifterna ska ingå bara de uppgifter som är nödvändiga med tanke på tillsynen och ändamålsenligt avläggande av utbildningen. Enligt punkt 1 e i samma artikel ska personuppgifterna förvaras i en form som möjliggör identifiering av den registrerade bara så länge som detta är nödvändigt för de ändamål för vilka personuppgifterna behandlas (”lagringsminimering”). Detta har beaktats i bestämmelsen om uppgifternas förvaringstid. I den föreslagna förvaringstiden har man även tagit i beaktande det hur länge uppgifterna är nödvändiga för genomförande av de mest nödvändiga tillsynsuppgifterna.

De uppgifter som nämns i lagförslaget hör inte till särskilda personuppgiftsgrupper. Det är därmed inte nödvändigt att bedöma uppgifterna med tanke på bestämmelserna om särskilda personuppgiftsgrupper.

Grundlagsutskottet har sin utlåtandepraxis (GrUU 14/2018 rd) ansett att viktiga föremål för regleringen med tanke på skyddet av personuppgifter är åtminstone syftet med registreringen, uppgifternas innehåll, det tillåtna användningsändamålet inklusive rätten att utlämna uppgifter samt den tid uppgifterna finns kvar i registret och den registrerades rättsskydd. Dessutom har grundlagsutskottet påpekat att regleringen av dessa frågor på lagnivån ska vara heltäckande och detaljerad. Dessa frågor tas i beaktande i 50 § i lagförslag 1.

I 132 § i lagförslag 1 föreskrivs om rätten att få och lämna ut uppgifter som ska hemlighållas. Paragrafen har på basis av grundlagsutskottets utlåtandepraxis formulerats så att bara överlämnandet av nödvändiga uppgifter är möjligt (t.ex. GrUU 41/2014 rd, s. 4, GrUU 10/2014 rd, s. 6/II, GrUU 19/2012 rd, s. 3–4 och GrUU 62/2020 rd, s 4/I).

Av ovan presenterade skäl är det möjligt att konstatera att formuleringen av 50 och 132 § i lagförslag 1 på det föreslagna sättet inte förutsätter användningen av grundlagsordningen.

Hemfrid. Enligt 10 § i grundlagen är vars och ens hemfrid tryggad. Genom lag kan dock föreskrivas om nödvändiga åtgärder som ingriper i hemfriden och som är nödvändiga för att de grundläggande fri- och rättigheterna ska kunna tryggas eller för att brott ska kunna utredas.

Den i grundlagen tryggade hemfriden omfattar i princip även utrymmen i transportmedel som används för varaktigt boende. Enligt 130 § i lagförslag 1 har tillsynsmyndigheten rätt att utföra inspektioner och för att utföra tillsynen få tillträde till platser av olika slag samt få behövliga prover och utföra prover, mätningar och undersökningar. Inspektioner får inte utföras på platser som omfattas av hemfriden, och inspektionen av ett transportmedel får inte sträcka sig till utrymmen som används för varaktigt boende, om detta inte är nödvändigt för att utreda omständigheter som inspektionen gäller.

Det kan vara nödvändigt för myndigheter att komma in i utrymmen som används för att bo i på ett fartyg för att utföra inspektioner. Det kan anses att ett fordon används för såväl boende som för att röra sig från en plats till en annan. Syftet med inspektioner är att övervaka att farliga transporter är säkra och att de överensstämmer med kraven. Därför kan det för att möjliggöra inspektioner när det gäller till exempel kontrollen av handlingar vara viktigt att komma in i fordonet eller till utrymmen som används för boende på ett fartyg, även om det kan anses vara exceptionellt att behöva komma in i utrymmen där någon bor.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis (GrUU 17/1998 rd, s. 4/II, GrUU 43/2010 rd) konstaterat att ovannämnda fordonsutrymmen ligger i ett slags gråzon när det gäller hemfriden som tryggas med grundlagen, eftersom fordon används både för att röra sig och för att bo i.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis konstaterat (GrUU 5/2010 rd, GrUU 32/2010 rd, GrUU 5/2013 rd) att när det är fråga om inspektioner som har karaktären av tillsyn, bör lagförslaget få en hänvisning till 39 § i förvaltningslagen för att procedurbestämmelser och rättsskyddsgarantier blir uppfyllda. I 130 § i lagförslag 1 har på det sättet som utskottet förutsätter hänvisats till nämnda paragraf, och därmed kan bestämmelserna om befogenheter inte till den här delen förutsättas kräva användningen av grundlagsordningen.

Enligt 39 § i förvaltningslagen ska en myndighet underrätta en part som direkt berörs av ärendet om tidpunkten då en inspektion som faller under myndighetens behörighet inleds, såvida syftet med inspektionen inte äventyras av en sådan underrättelse. Den ovan avsedda parten har rätt att närvara vid inspektionen och att framföra sin åsikt och ställa frågor om omständigheter som har samband med inspektionen. Under inspektionens gång ska parten om möjligt underrättas om inspektionens ändamål, hur den genomförs samt om fortsatta åtgärder. Inspektionen ska förrättas utan att inspektionsobjektet eller dess innehavare orsakas oskälig olägenhet. Utöver dessa skyldigheter ska den som förrättar inspektion enligt samma paragraf utan dröjsmål avfatta en skriftlig inspektionsberättelse över inspektionen. Av inspektionsberättelsen ska inspektionens förlopp och inspektionsförrättarens viktigaste iakttagelser framgå. Inspektionsberättelsen ska delges en part som har rätt att närvara vid inspektionen.

På ovannämnda grunder förutsätter inspektionsrätten enligt den föreslagna paragrafen 130 § inte att grundlagsordningen används.

Näringsfrihet. I propositionens lagförslag 1 föreslås det med anledning av den allmänt farliga naturen av transporten av farliga ämnen flera olika tillstånds-, godkännande- eller fullmaktskrav. Dessa krav är av betydelse för näringsfriheten, som tryggas i 18 § 1 mom. i grundlagen.

Olika tillstånd, godkännanden och fullmakter som avses i lagförslaget är åtminstone i 13 § avsedda tillstånd för hanteringen av explosiva ämnen i tätorter, i 20 § avsedda förhandsgodkännanden och tillstånden för transport, i 21 § avsedda tillstånd för lufttransport av farliga ämnen, i 49 § avsedda tillstånd för anordnare av utbildning för ADR-körtillstånd, i 39 § avsedda godkännanden som beviljas postföretag för hantering av flygpostförsändelser, i 96 § avsedda bemyndiganden för TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar, i 98 § avsedda tillstånd att ge specialutbildning, i 111 § avsedda godkännanden av besiktningsorgan och i 136 § avsedd dispens.

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Grundlagsutskottet har i sin etablerade praxis ansett att näringsfriheten är huvudregeln enligt grundlagen men ansett att näringsverksamhetens tillståndspliktighet undantagsvis är möjlig. Regleringen om tillståndsplikt ska uppfylla de allmänna förutsättningarna för en lag som inskränker de grundläggande fri- och rättigheterna (till exempel GrUU 58/2014 rd, GrUU 69/2014 rd och GrUU 31/2018 rd). Inskränkningar av näringsfriheten enligt lag ska vara exakta och noga avgränsade och därtill ska omfattningen av och förutsättningarna för inskränkningen framgå av lagen. Vad beträffar regleringens innehåll har grundlagsutskottet ansett det vara viktigt att bestämmelserna om förutsättningarna för och varaktigheten av ett tillstånd gör myndighetsverksamheten tillräckligt förutsägbar.

De tillståndskrav som presenteras i lagförslaget baserar sig på internationella avtal eller EU-lagstiftning och därför har tillstånds-, godkännande- och fullmaktskraven i lagstiftningen om transporten av farliga ämnen en allmänt godtagbar och känd grund. Därför är även de krav som presenteras kända för näringsidkare och förutsägbara. Syftet med den föreslagna lagstiftningen är i synnerhet upprätthållande av en god trafiksäkerhetssituation. Grundlagsutskottet har ansett att trafiksäkerheten uttryckligen är en godtagbar grund att inskränka näringsfriheten vad avser systemet med grundläggande fri- och rättigheter (GrUU 40/2002 rd). De krav som presenteras utgör också en garanti för effektfull myndighetstillsyn.

Lagförslagets tillstånds-, godkännande- eller fullmaktskrav är därmed på det sättet som framgår av lagförslaget noga avgränsade och proportionerliga och förutsätter inte att grundlagsordning används.

Rättsskydd. Om rätten till ändringssökande för föremålen för administrativa åtgärder enligt propositionens lagförslag 1 föreskrivs på sedvanligt sätt i 162 §. Enligt paragrafen får i beslut som fattats med stöd av den föreslagna lagen omprövning begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning och hur den lämnas in finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Därtill ska, med tanke på rättssäkerhet och god förvaltning, förvaltningslagen samt annan förvaltningsrättslig och straffprocessuell lagstiftning tillämpas utöver den föreslagna lagstiftningen.

12.3 Utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet

Med tanke på bemyndiganden att utfärda förordning och meddela föreskrifter ska lagförslaget betraktas i förhållande till 80 § i grundlagen. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan andra myndigheter än de som avses 80 § 1 mom. genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och om regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara noga avgränsat.

Riksdagens grundlagsutskott har bedömt kravet på att bestämmelser ska finnas i lag i samband med förslaget till ändring av TFÄ-lagen 2000 (RP 180/2000 rd, GrUU 43/2000 rd). Grundlagsutskottet har i sitt utlåtandepraxis konstaterat om tillämpningen av 80 § 2 mom. i grundlagen att jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning riktas till bemyndiganden att meddela föreskrifter ett krav som går längre än det allmänna kravet på noga avgränsning, dvs. de ärenden som bemyndigandet omfattar ska definieras noga i lagen. Bemyndigandet ska enligt grundlagens uttryckliga bestämmelse vara noga avgränsat till sitt tillämpningsområde (till exempel GrUU 46/2001 rd, s. 3/I och GrUU 16/2002 rd, s. 2/I).

I samband med grundlagsreformen nämndes som exempel på myndighetens normgivningsmakt tekniska bestämmelser som gäller mindre viktiga detaljer som inte är förknippad med betydande prövning (RP 1/1998 rd, även GrUU 16/2002 rd och GrUU 19/2002 rd). Från grundlagens synvinkel ska det att myndigheter utfärdar rättsnormer vara ett undantag.

I propositionens lagförslag 1 ges Transport- och kommunikationsverket ett betydande antal bemyndiganden att meddela föreskrifter. De bemyndiganden att meddela föreskrifter som ges Transport- och kommunikationsverket ska även i den nya lagen gälla bestämmelser av teknisk karaktär som gäller detaljer och som inte är förknippade med betydande prövning. Transport- och kommunikationsverket har särskild och etablerad sakkunskap om dessa. Bestämmelser och föreskrifter om transporten av farliga ämnen baserar sig på internationella avtal och EU-lagstiftning, och det måsta vara möjligt att nationellt snabbt reagera till deras beredning och genomförande. Föreskrifterna om de olika transportformerna omfattar mer än 1000 sidor. De internationella avtalen om olika transportformer revideras med några års mellanrum, vilket innebär att bemyndigandet för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter också klart påskyndar införandet av de nödvändiga ändringarna.

De föreslagna bemyndigandebestämmelserna att utfärda förordningar och i synnerhet meddela föreskrifter har skrivits som exakta och noga avgränsade. Till bemyndiganden att utfärda förordningar och meddela föreskrifter förknippas tillräckligt detaljerade grunder för rättsläge på lagnivån. Till de föreslagna bemyndigandena att utfärda förordningar och meddela föreskrifter förknippas ingen betydande prövning, och de innehåller inte heller bemyndiganden om frågor om vilka det ska föreskrivas genom lag. I alla de föreslagna bestämmelserna om bemyndigande är det fråga om specificerande bestämmelser och föreskrifter.

För föreskrivande av bemyndiganden att utfärda förordningar och meddela föreskrifter enligt lagförslag 1 i regeringens proposition finns på ovannämnda sätt särskilda skäl som avses i grundlagen. På grund av dem överensstämmer de föreslagna bemyndigandena att utfärda förordningar och meddela föreskrifter med 80 § 2 mom. i grundlagen.

12.4 Anförtroende av offentliga förvaltningsuppgifter åt andra än myndigheter

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Däremot kan uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt enligt grundlagen inte anförtros andra än myndigheter.

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande om regeringens proposition till riksdagen om inrättande av landskap och om en reform av ordnandet av social- och hälsovården (GrUU 26/2017 rd) på ett omfattande sätt behandlat villkoren för anförtroendet av offentliga förvaltningsuppgifter med tanke på 124 § i grundlagen.

På basis av 124 § i grundlagen är bestämmelserna om besiktningsorgan i lagförslaget av betydelse (18 kap. i lagförslag 1). De besiktningsorgan som avses i lagförslaget utför en offentlig förvaltningsuppgift om vilken de föreskrivs redan i den gällande TFÄ-lagen. De föreslagna uppgifterna är inte nya för besiktningsorganen. Handhavandet av besiktningsorganens uppgifter på samma sätt även i fortsättningen är ändamålsenligt på det sätt som förutsätts i 124 § i grundlagen.

I den föreslagna lagen ombesörjs rättssäkerheten och kraven på god förvaltning bland annat genom att på ett exakt och noga avgränsat sätt föreskriva om besiktningsorganens rättigheter, uppgifter, övervakning, oberoende och andra förutsättningar för godkännande.

Enligt förslaget utför utöver besiktningsorgan följande aktörer uppgifter med tjänsteansvar: personen som ansvarar för vidareutbildningen av den som beviljar fordonets TFÄ-ADR-godkännanden och den som utför TFÄ-ADR-besiktningar och personen som erbjuder vidareutbildning i uppgifter som ansluter sig till vidareutbildningen, inom tillsynen en sakkunnig som anlitas av tillsynsmyndigheten och en serviceleverantör som anlitas för ordnande av provet för säkerhetsrådgivare. De offentliga uppgifterna är inte nya för dessa aktörer.

På de föreslagna offentliga förvaltningsuppgifterna som sköts med tjänsteansvar tillämpas de allmänna förvaltningslagarna. Med anledning av 124 § i grundlagen är det numera inte längre nödvändigt att i en lag ha en hänvisning till de allmänna förvaltningslagarna, eftersom de allmänna förvaltningslagarna med stöd av bestämmelserna om tillämpningsområde, definition av myndighet och enskildas skyldighet att ge språklig service som ingår i dem även tillämpas på enskilda när de sköter offentliga förvaltningsuppgifter (GrUU 42/2005 rd, s. 3/II). I avtal som ingås mellan myndigheter och enskilda kan man trygga iakttagandet av de allmänna förvaltningslagarna, som utgör ett garanti för rättssäkerhet. Skyldigheten att följa dem följer även i dessa fall dock direkt av lag (GrUU 3/2009 rd, s. 5/I).

En central utgångspunkt för anförtroendet av en offentligt serviceuppgift till någon annan än myndighet som grundlagsutskottet ställt är att tjänsteansvaret ska omfatta den som sköter förvaltningsuppgiften. Om detta föreskrivs i 165 § i lagförslag 1. Även när det gäller skadeståndsansvar finns det en hänvisningsbestämmelse till skadeståndslagen.

I 108 § i propositionens lagförslag 1 föreslås det bestämmelser om utförande av besiktningsorganets uppgifter som underentreprenad. Underentreprenadspraxis motsvarar också nuläget och är alltjämt ett ändamålsenligt sätt att ta hand om besiktningsorgansverksamheten, även om det i Finland för närvarande inte just används underleverantörer utan besiktningsorganen utför alltid huvudsakligen sina uppgifter själva.

I grundlagsutskottets utlåtandepraxis har man i princip ställt sig negativt till subdelegeringen av en offentlig förvaltningsuppgift som överförts till en privat aktör. Det har dock inte kunnat påvisas ett absolut förbud mot dylik överföring i situationer i vilka det är fråga om en uppgift av teknisk natur och där samma kvalitetskrav och motsvarande tillsyn riktas till underleverantören som till den ursprungliga serviceleverantören (GrUU 15/2018 rd, GrUU 26/2017 rd, GrUU 6/2013 rd, s. 4). Därtill har utskottet vid bedömningen av möjligheten att överföra uppgiften vidare ansett att den tekniska naturen av de uppgifter som överförs, utsträckningen av myndighetstillsynen och de kvalitets- och andra krav som ställs på underleverantören är av vikt (GrUU 26/2017 rd, GrUU 6/2013 rd, s. 4). Grundlagsutskottet har också i sin nyare utlåtandepraxis ansett att en förutsättning för vanlig lagstiftningsordning är att det är nödvändigt att begränsa och specificera möjligheten till underentreprenad att gälla den faktiska, kompletterande serviceverksamheten (GrUU 26/2017 rd).

Enligt motiveringarna till 108 § i propositionens lagförslag 1 ska besiktningsorganet självt utföra sina uppgifter, men det är alltjämt möjligt att överlämna vissa delar av besiktningen eller testandet till andra aktörer till exempel i situationer i vilka besiktningsorganet inte har lämpliga apparater för genomförandet av sina uppgifter. Därtill ska man komma överens om underentreprenaden med uppdragsgivaren, även om det slutliga ansvaret för besiktningen blir kvar hos besiktningsorganet. Underleverantören ska också uppfylla ackrediteringskrav som motsvarande besiktningsorganet: den ska vara ackrediterad eller ingå i besiktningsorganets ackreditering. Underentreprenaden ska vara transparent i hela underentreprenadskedjan, och den myndighet som godkänt besiktningsorganet ska alltid underrättas om underentreprenaden. Det är besiktningsorganets skyldighet att se till att underleverantören uppfyller de krav som ställts i lagen för besiktningsorganet, eftersom besiktningsorganet är ansvarigt för de uppgifter som underleverantören utför i dess räkning.

De offentliga förvaltningsuppgifter som utförs av annan än myndighet och som föreslås i propositionens lagförslag 1 ska med ovan presenterade motiveringar anses vara som sig bör med tanke på 124 § i grundlagen.

12.5 Överföring av behörigheten att ingå fördrag till Transport- och kommunikationsverket

I 128 § propositionens lagförslag 1 föreslås det att Transport- och kommunikationsverket får rätten att ingå fördrag. Bemyndigandet att ingå tekniska avtal motsvarar bemyndigandebestämmelsen i den gällande TFÄ-lagen. Enligt paragrafen får Transport- och kommunikationsverket ingå avtal av teknisk natur om godkännande av sådana temporära avvikelser för högst fem år som avses i det för Finland bindande kapitel 1.5 i bilaga A till ADR-överenskommelsen, kapitel 1.5 i bilagan till RID-bestämmelserna och punkt 7.9.1 i IDMG-koden. Ett villkor för att ett avtal ska kunna ingås är att det tillåter en tekniskt avvikande lösning eller ett annat avvikande arrangemang som bibehåller motsvarande säkerhetsnivå som om bestämmelserna i ADR-överenskommelsen samt RID-bestämmelserna och IMDG-koden iakttas.

Avtal som ingåtts av Transport- och kommunikationsverket sätts i kraft genom förordning av kommunikationsministeriet. Transport och kommunikationsverket ska därtill ge information om avtalen.

Överföring av rätten att ingå avtal till en myndighet ska anses vara exceptionellt men möjligt. I grundlagsutskottets utlåtandepraxis som baserar sig på 93 och 94 § i grundlagen har det för sådana här bestämmelser om rätten att ingå avtal ställts följande förutsättningar: bemyndigandet får inte vara obegränsad med tanke på mottagaren av bemyndigandet och dess innehåll. Därtill ska de myndigheter eller andra aktörer med vilka avtal kan ingås nämnas i bemyndigandet. Av 94 § 1 mom. i grundlagen följer dessutom att det inte genom en vanlig lag är möjligt att för en myndighet ge rätten att ingå avtal i ärenden där beslutet kräver riksdagens godkännande (GrUU 5/2017 rd, GrUU 14/2014 rd, s. 3, GrUU14/2010 rd, s. 3–4, Gr UU 17/2004 rd, s. 3/I, GrUU 16/2004 rd, s. 4/I).

Vid bedömningen av inverkan på delegeringen av rätten att ingå avtal på lagförslagets behandlingsordning har grundlagsutskottet konstaterat att rätten att ingå avtal främst kan gälla tekniska justeringar och kompletteringar i avtalet. Ett avtal som ingås på basis av delegering kan däremot till exempel inte innehålla skyldigheter av helt nytt slag för den enskilde eller väsentligt strängare begräsningar av rätten än enligt huvudskyldigheten. Vid bedömningen har vikt även fästs vid att det har funnits särskilda grunder för avtalsbestämmelsernas flexibla anpassning (GrUU 5/2017 rd, GrUU 14/2014 rd, GrUU 14/2010 rd, s. 4/I).

Till den här delen ska den rätt att ingå avtal som föreslås för Transport- och kommunikationsverket med tanke på lagstiftningsordningen anses överensstämma med de villkor som grundlagsutskottet ställt.

12.6 Det föreslagna sanktionssystemets överensstämmelse med grundlagen

I 23 kap. i regeringspropositionens lagförslag 1 ingår nya förseelser i anknytning till transporten av farliga ämnen samt nya administrativa betalningssanktioner samt karensbestämmelser om deltagandet i proven.

I propositionens 23 kap. föreskrivs med tanke på kriminaliseringsprincipen och i författningsrättslig mening på ett noga avgränsat och exakt sätt om de gärnings- och försummelsetyper som är sanktionerade som förseelser. De föreslagna sanktioneringarna är nödvändiga med tanke på syften med lagen och de skyddsintressen som skyddas med regleringshelheten – i synnerhet trafiksäkerhet och miljöskydd. Brott mot lagen är sanktionerad både straffrättsligt med böter och med administrativa betalningspåföljder på ett ändamålsenligt sätt som proportionalitetsprincipen förutsätter. Påföljderna kan anses vara penningmässigt skäliga, och rättssäkerheten har beaktats på tillbörligt sätt när sanktionerna har fastställts. I stället för bötes- och avgiftssanaktioner ska det vara möjligt att ge en anmärkning för brott mot lagen.

Den föreslagna nya administrativa sanktionen för brott mot lagen är avgiften för trafikförseelse, med vilken dokumentförseelser inom vägtransporter ska sanktioneras. Ringa dokumentförseelser inom vägtransporter har på detta sätt sammanjämkats med vägtrafikens allmänna förseelsesystem. På förvaltningsförfarandet gällande beslut om avgifter för trafikförseelse, beslutets delgivning och verkställighet tillämpas bestämmelserna i 6 kap. i vägtrafiklagen, och därmed till exempel i fråga om verkställighet bestämmelserna i lagen om verkställighet av böter. Grundlagsutskottet har bedömt avgiften för trafikförseelser som påföljd av de minsta förseelserna inom vägtrafiken i sitt utlåtande GrUU 9/2018 rd och lagutskottet i sitt utlåtande 9/2018 rd.

Med den administrativa betalningspåföljden av nytt slag sanktioneras i lagförslag 1 försummelse av skyldigheterna gällande marknadsinförande, innehav eller användning av förpackningar, tankar och bulkcontainrar samt situationer i vilka ett godkänt besiktningsorgan försummar sina uppgifter som besiktningsorgan.

Enligt artikel 41 i marknadskontrollförordningen ska om de påföljder som tillämpas på förbrytelse mot förordningen och mot den harmoniserad unionslagstiftning som listas i dess bilaga II föreskrivas nationellt. Direktivet om transportabla tryckbärande anordningar ingår i bilaga II till marknadskontrollsförordningen. I lagförslaget har införlivats de bestämmelser om påföljder i anslutning till transportabla tryckbärande anordningar som marknadskontrollsförordningen förutsätter samt även bestämmelser om påföljderna för förbrytelse mot bestämmelser som tillämpas på andra produkter än transportabla tryckbärande anordningar.

Regleringsmodellen som har valts för påföljdsavgiften motsvarar den modell för marknadskontroll av fordon som finns i den nya fordonslagen, som trädde i kraft den 1 maj 2021. Påföljdsavgiftens överensstämmelse med grundlagen har bedömts på utförligt sätt i regeringens proposition RP 177/2020 rd gällande den nya fordonslagen.

Tillåtandet av administrativa sanktioner allmänt sett ska, utöver med en bedömning som lämpar sig till sanktionerna, bedömas på samma sätt som inskränkandet av de grundläggande fri- och rättigheterna i allmänhet. Även grundlagsrättsliga garantier för god förvaltning och rättvis rättegång ska tillämpas. Eftersom de föreslagna administrativa sanktionerna är jämförbara med förmögenhetsstraff har de också direkt samband med rätten till egendomsskydd enligt 15 § i

grundlagen. Därför förutsätts det av en administrativ sanktion inte bara att den ska föreskrivas genom lag utan att den ska vara exakt och noga avgränsad samt godtagbar och att den överensstämmer med proportionalitetsprincipen.

Bestämmelser om påföljder måste i synnerhet bedömas med tanke på rättsskyddet enligt 21 § i grundlagen. I den nu föreslagna regleringen om administrativa sanktioner har hänsyn tagits till grundlagsutskottets utlåtandepraxis om administrativa sanktioner. Avgifter av samma slag som den nu föreslagna administrativa betalningspåföljden har inte i det hänseende som avses i 81 § i grundlagen ansetts vara skatter eller avgifter utan administrativa påföljder av sanktionskaraktär som påförs för en gärning som strider mot lagen. Grundlagsutskottet har i sak jämställt en ekonomisk påföljd av straffkaraktär med en straffrättslig påföljd (se till exempel GrUU 9/2018 rd, GrUU 2/2017 rd, s. 4–5, GrUU 14/2013 rd och GrUU 17/2012 rd).

Enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis ska om de allmänna grunderna för en administrativ påföljd föreskrivas i lag på det sättet som 2 § 3 mom. i grundlagen förutsätter, eftersom dess påförande innehåller utövande av offentlig makt. Med anledning av detta ska det i lagen exakt och tydligt föreskrivas om grunderna för betalningsskyldigheten och avgiftens storlek samt om den betalningsskyldiges rättsskydd liksom även om grunderna för lagens verkställighet (se till exempel GrUU 9/2018 rd, GrUU 17/2012 rd, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd). I propositionens bestämmelser om avgifterna har dessa krav beaktats på tillbörligt sätt.

Grundlagsutskottet har ofta fäst uppmärksamhet vid att bestämmelser om administrativa sanktioner ska vara i rätt proportion, dvs. överensstämma med proportionalitetsprincipen (GrUU 15/2014 rd och GrUU 17/2012 rd samt de utlåtanden som nämns i det). Till proportionalitet har vanligen förknippats frågor i anslutning till sanktioneringen av ringa försummelser (GrUU 58/2010 rd) och om graderingen av påföljderna enligt det hur allvarlig förseelsen har varit (GrUU 11/2009 rd). Utskottet har ansett att man med tanke på kravet på proportionalitet kan ifrågasätta att försummelseavgiften föreslogs vara minst 500 euro även för vissa försummelser som är att anse som synnerligen ringa (GrUU 58/2010 rd).

I den föreslagna regleringen om påföljdsavgifter uppfylls kravet på proportionalitet, eftersom det inte finns någon nedre gräns för påföljdsavgiften och eftersom man vid fastställandet av dess storlek tar hänsyn till omständigheterna i varje enskilt fall. Påföljdsavgiften ska inte påföras i situationer i vilka förseelserna är ringa eller i vilka det är orimligt att påföra en avgift. I stället för påföljdsavgiften kan den behöriga myndigheten ge en anmärkning.

Grundlagsutskottet har även konstaterat att en påföljdsavgift vars penningbelopp är stort framhäver kraven på rättssäkerhet (GrUU 14/2018 rd). Utskottet har ansett det vara problematiskt om beslutanderätten om till sitt eurobelopp stora administrativa påföljder koncentreras till en tjänsteman (GrUU 24/2018 rd). Påföljdavgiftens högsta belopp kan därmed inte vara särskild högt, om det inte påförs i ett kollegialt beslutandeförfarande. Behörigheten att fastställa vissa påföljdsavgifter som är bundna vid ett högsta belopp har, utöver påföljdsavgifter enligt den nya fordonslagen, har emellertid annanstans i lag med grundlagsutskottets medverkan anförtrotts en administrativ myndighet även utan kravet på kollegialt beslutsfattande (till exempel överträdelse- och påföljdsavgiften enligt lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken / GrUU 28/2014 rd, påföljdsavgiften enligt arbetsavtalslagen / GrUU 9/2012 rd, försummelseavgiften enligt avfallslagen / GrUU 58/2010 rd). Det fasta maximibeloppet på dessa administrativa sanktioner varierar mellan 30 000 och till och med 500 000 euro. Den föreslagna påföljdsavgiften som den behöriga myndigheten kan påföra en juridisk person kan uppgå till högst 30 000 euro, men högst till 1 procent av den ekonomiska aktörens eller besiktningsorganets omsättning under föregående år. Om påföljdsavgiften påförs en fysisk

person, kan påföljdsavgiftens storlek vara högst 3 000 euro, men dock högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen.

En ny administrativ sanktion i lagstiftningen om transporten av farliga ämnen är också förbudet för en person som fuskat i ADR-körtillståndsprovet eller provet för säkerhetsrådgivare att på nytt delta i provet under en period på sex månader. De nya bestämmelserna motsvarar karensbestämmelserna gällande provet för taxiförare enligt 246 a § i lagen om transportservice, som trädde i kraft den 1 maj 2021. Kommunikationsutskottet ansåg i sitt betänkande om ändring av lagen om transportservice (KoUB 8/2021 rd) att det är nödvändigt och proportionerligt att den som gjort sig skyldig till fusk i provet för taxiförare meddelas ett förbud på sex månader att på nytt delta i provet. Karensbestämmelserna gällande provet för taxiförare har inte bedömts av grundlagsutskottet.

Enligt Transport- och kommunikationsverket har det i ADR-körtillståndsprovet och i säkerhetsrådgivarprovet under de senaste åren upptäckts enskilda fall av fusk. Med tanke på syftet med proven är det för det första av betydelse att proven övervakas så att ingen fusk kan ske. Därtill är det viktigt att det finns bestämmelser om fuskfallens konsekvenser, till exempel avbrytandet av provet, i lagen på ett exakt sätt som tar hänsyn till rättssäkerhetssynpunkter. Såsom kommunikationsutskottet konstaterade i sitt betänkande om konsekvenserna av fusk som konstaterats i provet för taxiförare kan en karens på sex månader anses överensstämma med proportionalitetsprincipen även som påföljd av fusk som har konstaterats i ADR-körtillståndsprovet eller säkerhetsrådgivarprovet. Bestämmelserna har förebyggande inverkan.

Som fusk betraktas i propositionen en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av kunskaperna. Som fusk betraktas utnyttjandet av förbjudna medel eller hjälpmedel i provet. Fusk anses bland annat vara fiffel, diskussion som inte hör till provet, utnyttjande av extern hjälp om det inte har godkänts i förväg, att göra provet i stället för någon annan samt kopiering av provet och dess förvaring på vilket som helst sätt. Fusk är också försök av dessa. Transport- och kommunikationsverket ges bemyndigande att meddela föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om bevisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

Bestämmelserna om de föreslagna sanktionerna ska på ovannämnda grunder inte anses vara problematiska med tanke på grundlagen, och användningen av grundlagsordningen är inte till dessa delar nödvändig.

12.7 Ställningstagande till förhållandet till grundlagen samt lagstiftningsordning

Enligt regeringens syn kan lagförslaget på det sätt som bedömts i avsnitten 12.4 och 12.5 behandlas i sedvanlig lagstiftningsordning, eftersom förslaget inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning och är inte heller problematiskt med tanke på 124 § i grundlagen.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

1.

Lag

om transport av farliga ämnen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på förberedelse inför och utförande av transporter av farliga ämnen samt på säkerställande av transportsäkerhet och skydd av transporter, om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Denna lag tillämpas på transport av farliga ämnen

1) på väg,

2) på järnväg,

3) med luftfartyg inom finskt territorium och med finska luftfartyg utanför finskt territorium,

4) med fartyg inom finskt vattenområde samt med finska fartyg utanför finskt vattenområde.

Denna lag tillämpas på transport av farliga ämnen också inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler.

På transport av farliga ämnen i sådan terräng som avses i terrängtrafiklagen (1710/1995) tillämpas det som i denna lag föreskrivs om vägtransport.

På transport av farliga ämnen i det bannät för spårbunden stadstrafik som avses i spårtrafiklagen (1302/2018) tillämpas det som i denna lag föreskrivs om järnvägstransport.

2 §

Avgränsning av lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas inte på

1) bulktransport av farliga ämnen med bulkfartyg eller transport med olje-, kemikalie- och gastankfartyg,

2) transport av farliga ämnen med nöjesfartyg som är under 45 meter långa,

3) lagring, flyttning eller annan hantering av farliga ämnen inom ett fabriks- eller upplagsområde, om åtgärden inte hör nära samman med vägtransport, järnvägstransport, fartygstransport eller lufttransport,

4) vägtransport av farliga ämnen inom jord- och skogsbruk med traktorer som används i jord- och skogsbruk eller fordonskombinationer som består av en traktor och ett till traktorn kopplat släpfordon, om hastigheten vid transporten är högst 40 kilometer i timmen.

Denna lag tillämpas inte på transport av farliga ämnen som utförs av Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet och inte på sådan transport av farliga ämnen med en främmreaktioande stats eller en internationell organisations transportmedel som hänför sig till internation-

ella militära övningar eller annat militärt samarbete. Denna lag tillämpas inte heller på transporter som genomförs som sådan militär luftfart eller statlig luftfart som avses i luftfartslagen (864/2014).

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *farliga ämnen* sådana ämnen, blandningar, lösningar, föremål, redskap och varor som på grund av sin explosions-, brand-, smitto-, strålnings- eller miljöfarlighet, antändlighet, reaktivitet, giftighet, frätande verkan eller risken för farliga reaktioner eller någon annan motsvarande egenskap vid transport kan medföra skada för människor, miljö eller egendom,

2) *transport* egentlig transport av farliga ämnen och transportförpackningar, transporttankar och transportcontainrar som innehåller farliga ämnen, temporära avbrott i färden i samband med transporten på grund av transportförhållandena och trafiken samt lastningen på transportmedlet, annan lastning, lossning och hantering samt tillfällig förvaring,

3) *vägtransport* transport med ett motordrivet fordon som har minst fyra hjul och vars konstruktiva hastighet är högre än 25 kilometer i timmen samt dess släpfordon på vägar som avses i vägtrafiklagen (729/2018) samt transport inom hamn-, upplags- och fabriksområden, flygplatser och motsvarande områden, om den hör nära samman med transporten på väg,

4) *järnvägstransport* transport på det bannät som avses i spårtrafiklagen och hanteringen av vagnar på bannätet och av transportförpackningar i terminalerna samt spårtrafik inom hamn-, upplags- och fabriksområden och motsvarande områden, om den hör nära samman med järnvägstransporten,

5) *fartygstransport* transport av styckegods med fartyg som avses i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) i transportförpackningar, transporttankar, transportcontainrar eller på annat motsvarande sätt,

6) *lufttransport* transport med sådana luftfartyg som avses i luftfartslagen,

7) *hamninnehavare* den som driver en hamn och hamnfunktionerna, svarar för hamntjänsterna och äger eller förvaltar hamnområdet,

8) *besiktningsorgan* ett organ som godkänts av en finsk myndighet och som har rätt att vidta åtgärder som krävs för att visa att förpackningar, tankar och containrar avsedda för transport av farliga ämnen samt tillbehör till dessa överensstämmer med kraven,

9) *direktivet om transportabla tryckbärande anordningar* 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,

10) *transportabel tryckbärande anordning* tryckbehållare, tryckbärande tankar och andra tryckbärande anordningar samt deras ventiler och andra tillbehör enligt artikel 2.1 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar,

11) *pi-märke* det märke enligt artikel 15 i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar som visar att en transportabel tryckbärande anordning överensstämmer med kraven på bedömning av överensstämmelse,

12) *marknadskontroll* den verksamhet som bedrivs och de åtgärder som vidtas av marknadskontrollmyndigheterna för att säkerställa att produkter som används för transport av farliga ämnen överensstämmer med kraven i denna lag och inte utgör en risk för hälsa, säkerhet eller andra aspekter av skyddet av allmänintresset,

13) *produkt som används för transport av farliga ämnen* förpackningar, tankar och bulkcontainrar som används för transport av farliga ämnen,

14) *ADR-överenskommelsen* överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) (FördrS 23/1979),

15) *RID-bestämmelserna* de bestämmelser om internationella järnvägstransporter av farligt gods som ingår i bihang C till konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) (FördrS 51–52/2006),
16) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981),
17) *IMDG-koden* den kod som anges i kapitel VII del A regel 1 i bilagan till SOLAS-konventionen och som innehåller bestämmelser om transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg,
18) *INF-gods* sådant gods som anges i kapitel VII del D regel 14 i bilagan till SOLAS-konventionen och som innehåller bestrålat kärnbränsle, plutonium eller högaktivt radioaktivt avfall i förpackad form som transporteras i enlighet med IMDG-koden på ett fartyg,
19) *ICAO-TI-bestämmelserna* de tekniska bestämmelser om lufttransport av farliga ämnen som med stöd av konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949) publiceras som standarder,
20) *säkerhetsrisk* en risk för verksamhet som är straffbar enligt lag och som syftar till att äventyra säkerheten vid transport av farliga ämnen eller den allmänna säkerheten,
21) *skyddsåtgärder* åtgärder och förfaranden i syfte att avvärja säkerhetsrisker och förhindra stöld och annat uppsåtligt missbruk av de farliga ämnen som transporteras,
22) *bulkcontainer* andra än i 1972 års internationella konvention om säkra containrar (FördrS 111/1999) avsedda containrar som används för transport av fasta ämnen i direkt kontakt med containerns innerväggar.

4 §

Tillämpning av internationella överenskommelser på inrikes transporter

ICAO-TI-bestämmelserna tillämpas också på inrikes lufttransporter och IMDG-koden på inrikes fartygstransporter, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

2 kap.

Allmänna säkerhetsprinciper

5 §

Skyldighet att känna till krav

Den som bedriver transport av farliga ämnen eller annan verksamhet som anknyter till sådan transport ska känna till de krav som gäller för verksamheten enligt denna lag och enligt vad som föreskrivs eller bestäms med stöd av den.

6 §

Aktsamhets- och försiktighetsplikt

Behövlig aktsamhet och försiktighet ska iakttas vid transport av farliga ämnen och i annan anknytande verksamhet, med beaktande av det ämne som transporteras, dess mängd och farlighet samt transportformen.
Vid transport av farliga ämnen ska förpackaren, avsändaren, avlastaren, lastaren, transportören, föraren och mottagaren samt andra som påverkar säkerheten för sin del se till att de åtgärder vidtas som behövs för att förebygga olyckshändelser och minimera deras eventuella skadeverkningar för människor, miljö eller egendom.

7 §

Transportförbud

Om ett farligt ämne inte är klassificerat, om föreskrivna uppgifter om ämnet inte har lämnats, om transportmedlet eller transportsättet inte är säkert eller om transporten i övrigt inte genomförs säkert på ett sådant sätt som avses i denna lag får ämnet inte transporteras.

3 kap.

Klassificering, märkning och transportinformation

8 §

Klassificering av farliga ämnen

Ämnets farliga egenskaper ska identifieras för transporten. Ett farligt ämne får inte överlämnas för transport eller transporteras om ämnets egenskaper är för farliga för transport.

För att säkerställa transportsäkerheten ska farliga ämnen klassificeras enligt sina farliga egenskaper i den klass som motsvarar ämnets egenskaper. Klasserna är

Klass 1	Explosiva ämnen och föremål
Klass 2	Gaser
Klass 3	Brandfarliga vätskor
Klass 4.1	Brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen, polymeriserande ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen
Klass 4.2	Självantändande ämnen
Klass 4.3	Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten
Klass 5.1	Oxiderande ämnen
Klass 5.2	Organiska peroxider
Klass 6.1	Giftiga ämnen
Klass 6.2	Smittförande ämnen
Klass 7	Radioaktiva ämnen
Klass 8	Frätande ämnen
Klass 9	Övriga farliga ämnen och föremål

En benämning baserad på ämnets klassificering samt andra uppgifter för identifiering, utifrån vilka ämnets transportkrav kan bestämmas, ska användas vid transporten.

Farliga ämnen med egenskaper som vid transport medför allvarlig fara för människor, miljö eller egendom får överlämnas för transport och transporteras endast om den behöriga myndigheten utifrån sina provresultat och annan behövlig information har säkerställt att det farliga ämnet lämpar sig för transport och har klassificerat det eller fastställt ämnets klass och benämning.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om transportklasser, klassificeringskriterier, klassificeringsmetoder och klassificeringsdokument för farliga ämnen, om prover, test och andra förfaranden i samband med klassificeringen som behövs för att identifiera ämnets egenskaper och bestämma identifierande uppgifter och transportkrav, om transportbenämningar och andra klassificeringsuppgifter, om de transportvillkor som hänför sig till klassificeringen samt om ämnen som är förbjudna att transportera eller som kräver en klassificering och en benämning som bestäms av en myndighet.

9 §

Märkning av varningsinformation

För att säkerställa säkra transporter och med tanke på olyckor ska förpackningar, tankar och containrar som överlämnas för transport och innehåller farliga ämnen samt transportmedel och andra transportenheter som används för vägtransport eller järnvägstransport av farliga ämnen med en lämplig metod tydligt förses med märkningar och märken för identifiering av ämnets och lastens farlighet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den märkning, det märkningssätt och den märkningsmetod som avses i 1 mom. samt om märkningarnas och märkenas tekniska detaljer.

10 §

Uppgifter om farliga ämnen och andra uppgifter som behövs för transporten

Tydligt angivna klassificeringsuppgifter om de farliga ämnen som transporteras samt de övriga viktigaste uppgifterna om transporten ska för säkerställande av tillbörlig hantering och med tanke på olyckor eller tillbud medfölja transporten.

Uppgifter om ämnets mängd, transportsättet, försändelsens överensstämmelse med kraven och om förpackning, lastning, stuvning och andra motsvarande omständigheter i samband med säkring och transport av försändelser och last samt andra uppgifter som behövs för att säkerställa en säker transport ska medfölja transporten eller förmedlas för transporten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter om ämnet och transporten av det som ska medfölja eller förmedlas vid transporten, om sättet att ange uppgifterna samt om uppgifternas och handlingarnas tekniska detaljer, elektronisk förmedling av uppgifter och bevarande av uppgifter.

11 §

Transportinformation i elektroniskt format och bevarande av transportinformation

Uppgifter om det farliga ämnet och andra uppgifter som behövs för transporten samt de handlingar som innehåller denna information får vara elektroniska om de metoder som används för att verifiera, lagra och bearbeta data uppfyller kraven på så sätt att informationen har samma beviskraft och finns tillgänglig under transporten på samma sätt som handlingar på papper.

Avsändaren och transportören eller vid fartygstransporter avlastaren, avsändaren och transportören, ska bevara de handlingar som innehåller transportinformationen eller motsvarande elektroniska uppgifter i minst tre månader efter avsändandet eller transporten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om transportinformation som förmedlas och bevaras elektroniskt och om handlingar som innehåller sådan information samt om uppgifternas förmedlingssätt och bevarande.

4 kap.

Säkerhetskrav för transporter och transportmedel

12 §

Transportsätt

Farliga ämnen ska överlämnas för transport och transporteras på behörigt sätt utifrån ämnets farliga egenskaper i en sluten förpackning eller tank som till konstruktionen med sina anordningar och sin utrustning lämpar sig för ämnet. Fasta farliga ämnen får transporteras löst i en container och i lastutrymmet i ett fordon eller en vagn, och anordningar, maskiner, redskap och

andra föremål som innehåller farliga ämnen får transporteras utan förpackning i en vagga, korg eller hanteringsanordning eller på annat sätt oförpackade, om läckage av det farliga ämnet till följd av temperatur, fuktighet, tryckförändringar eller andra krafter som inverkar i sedvanliga transportförhållanden har förhindrats.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om tillåtna ämnesspecifika transportsätt, förpackningssätt, förslutningssätt och övrig användning av förpackningar, tankar och containrar, transport av oförpackade varor och transport i bulk samt andra detaljer när det gäller transportsättet.

13 §

Last

En last som innehåller farliga ämnen ska lastas, stuvas och lossas på ett säkert sätt som inte medför fara. Lasten ska placeras, fästas eller på annat sätt säkras på ett tryggt sätt i transportmedlet och i lastutrymmet så att de krafter som inverkar vid normala transporter inte orsakar fara på grund av ämnet eller till följd av att ämnet läcker ut eller att lasten lossnar eller förflyttar sig.

Förpackningar, tankar och containrar ska separeras från varandra och från den övriga lasten om egenskaperna hos de farliga ämnen som finns i förpackningarna, tankarna och containrarna förutsätter det. Vid en ändamålsenlig placering ska farans art beaktas. Dessutom ska det på ett ändamålsenligt sätt säkerställas att skyddsavstånd, ventilation, temperaturkontroll och brandförebyggande åtgärder är tillräckliga och att andra särskilda åtgärder som den transporterade lasten kräver vidtas.

I samband med hanteringen av lasten är det förbjudet att röka och göra upp öppen eld.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om lastning, stuvning, separering, användning av lastutrymmet, lastens placering, fästning, säkring, separering, lossning, särskilda åtgärder som lasten kräver och detaljerade säkerhetsåtgärder i samband med dessa.

14 §

Hantering av last vid vägtransport

Under parkering som behövs vid vägtransporter ska fordonet övervakas eller parkeras på en säker plats, om det farliga ämnet kan medföra fara under den tid som fordonet är parkerat. Om ämnets art eller mängd kan medföra fara får fordonet inte parkeras i en tätort eller på en livligt trafikerad plats ens för underhållsåtgärder, förutom i tvingande situationer. Den lokala polisen ska underrättas om långvarigare parkering som behövs i tvingande situationer.

Explosiva ämnen och föremål inte vid vägtransport lastas eller lossas på allmän plats i tätort utan tillstånd av den lokala polisen eller på allmän plats utanför tätort utan anmälan till den lokala polisen, om lastningen eller lossningen kan medföra fara för människor, miljö eller egendom. Avsändaren och transportören ska tillsammans försäkra sig om att tillståndet beviljats eller anmälan gjorts innan försändelsen överlämnas för transport och före transporten. Tillstånd eller anmälan krävs inte om

1) lastningen eller lossningen av säkerhetsskäl är brådskande och nödvändig,

2) det för lagring, förvaring, användning eller hantering av explosiva ämnen och föremål på lastnings- eller lossningsplatsen finns ett sådant myndighetstillstånd eller har gjorts en sådan myndighetsanmälan som krävs enligt någon annan lag.

Utifrån tillståndsansökan eller anmälan får polisen för den planerade lastningen eller lossningen bestämma om begränsningar som behövs för en säker hantering av explosiva ämnen och

föremål och vid behov bestämma om försiktighetsåtgärder som verksamheten förutsätter. Polisen får förbjuda lastning eller lossning som på den avsedda platsen och vid den avsedda tidpunkten kan anses medföra uppenbar fara som inte kan avvärjas med de begränsningar eller försiktighetsåtgärder som bestämts.

Närmare bestämmelser om tillstånds- och anmälningsförfarandet, om de uppgifter som krävs i tillståndsansökningar och anmälningar samt om de tidsfrister som ska iakttas när tillstånd söks och anmälningar lämnas får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika föreskrifter om det praktiska genomförandet av övervaknings- och parkeringskraven samt om explosiva ämnen och föremål samt ämnesmängder som förutsätter tillstånd eller anmälan för lastning och lossning.

15 §

Anvisningar och utrustning för olyckor, tillbud och nödsituationer

Säkerhetsanvisningar på ett språk som besättningen förstår ska finnas lätt tillgängliga vid transporten, och de ska innehålla förhållningsregler för besättningen i fall av olyckor, tillbud och nödsituationer samt information om särskilda faror som kan förekomma vid olyckor, tillbud eller nödsituationer.

För att uppfylla kravet i 1 mom. ska fartyg som transporterar INF-gods ha en beredskapsplan godkänd av den behöriga myndigheten. Beslut om godkännande av beredskapsplaner för finska fartyg fattas av Transport- och kommunikationsverket.

Behövlig personlig skyddsutrustning, tillräcklig brandsläckningsutrustning och annan utrustning för olyckor, tillbud och nödsituationer samt annan utrustning för transport av ämnet i fråga ska medföras lätt tillgänglig under transporten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om säkerhetsanvisningar och beredskapsplaner, deras innehåll och form samt den utrustning som krävs vid transporten och placeringen av den.

16 §

Transportmedel

För transport av farliga ämnen får endast sådana fartyg, luftfartyg, transportenheter, fordon och vagnar användas som är lämpliga för transporten i fråga, som överensstämmer med de bestämmelser och föreskrifter som rör transporten och som är säkra för den avsedda användningen. De transportmedel och de lastutrymmen som används för transporterna ska till sin konstruktion, sitt skick, sina tekniska egenskaper och sin utrustning vara ändamålsenliga för transport av farliga ämnen.

Farliga ämnen får i transportmedel transporteras endast i utrymmen som är lämpliga för transport av ämnet i fråga med det transportsätt som används. Användning av lastutrymmen och andra utrymmen i transportmedel för transport av farliga ämnen samt mängden farliga ämnen i transportmedel ska begränsas, om ämnets farliga egenskaper vid det transportsätt som används eller transporten i övrigt kan medföra fara.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om särskilda konstruktioner, utrustning och tekniska egenskaper hos transportmedel och lastutrymmen som är lämpliga för transport av farliga ämnen och om begränsning av ämnen eller mängder av ämnen.

17 §

Godkännande och besiktning av fordon för transport av farliga ämnen

Med avseende på användning för vägtransport av farliga ämnen ska tankfordon, fordon som transporterar tankar och fordon som transporterar explosiva ämnen och föremål för säkerställande av skicket och överensstämmelsen med tekniska krav vara godkända för transport av farliga ämnen (*TFÄ-ADR-godkännande*) och vara periodiskt besiktade (*TFÄ-ADR-besiktning*).

Fordon som godkänts i TFÄ-ADR-besiktningen beviljas ett intyg som ger rätt att transportera farliga ämnen. Vid TFÄ-ADR-besiktningen kan giltighetstiden för intyget förlängas eller ett nytt intyg beviljas. Intyget ska förvaras i transportenheten.

Transport- och kommunikationsverket kan bevilja befrielse från den TFÄ-ADR-besiktning som ett typgodkänt fordon ska genomgå inför det första TFÄ-ADR-godkännandet, om myndigheten har fått en tillräcklig försäkran om att fordonet uppfyller de krav som gäller fordonets konstruktion. Efter det första TFÄ-ADR-godkännandet ska fordonet TFÄ-ADR-besiktas årligen.

Om ett fordon på grund av tekniska brister eller fordonets skick inte godkänns i TFÄ-ADR-besiktningen ska det underkännas. Ett fordon som har underkänts kan godkännas vid en efterkontroll. Efterkontrollen ska utföras inom en månad på samma verksamhetsställe som underkänt fordonet. Vid efterkontrollen kontrolleras de kontrollobjekt där fel eller brister konstaterades vid TFÄ-ADR-besiktningen eller vid föregående efterkontroll. Om TFÄ-ADR-godkännandet, TFÄ-ADR-besiktningen eller efterkontrollen avbryts av en i 156 § i fordonslagen (82/2021) avsedd anledning, får det avbrutna TFÄ-ADR-godkännandet eller den avbrutna TFÄ-ADR-besiktningen eller efterkontrollen slutföras på samma verksamhetsställe inom högst en månad efter TFÄ-ADR-godkännandet eller TFÄ-ADR-besiktningen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förutsättningarna för TFÄ-ADR-godkännanden och godkännande vid TFÄ-ADR-besiktning av fordon, om tekniska krav, tidsfrister, kontrollobjekt och kontrollmetoder vid utförandet av godkännandet och besiktningen, om intygets form, innehåll och giltighetstid och om fordon som kan befrias från TFÄ-ADR-besiktning.

18 §

Anmälan och registrering av uppgifter om TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning

Den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och den som utför TFÄ-ADR-besiktningar ska föra in uppgifter om fordonets TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017).

19 §

Påvisande av överensstämmelse med kraven vid TFÄ-ADR-godkännande

Vid TFÄ-ADR-godkännande kan överensstämmelse med kraven visas

1) genom ett av den som ansöker om godkännande inlämnat intyg om EU- eller EG-typgodkännande som utfärdats av en godkännandemyndighet i en EES-stat eller i landskapet Åland eller en godkännandemärkning som visar ett godkännande enligt ett sådant intyg,

2) genom ett intyg om E-typgodkännande som utfärdats av en godkännandemyndighet i en stat som tillämpar E-reglementet i fråga eller genom en godkännandemärkning som visar ett godkännande enligt ett sådant intyg, eller

3) genom tillverkarens utredningar eller tillverkarens mätningar, kalkyler eller provningar som baserar sig på förfaranden som används allmänt, när tillverkarens mätningar, kalkyler eller provningar är allmänt godkända i EES-stater som sätt att visa överensstämmelse med kraven eller när den som beviljar godkännande kan förvissa sig om att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen uppfyller kraven på överensstämmelse utifrån den dokumentation som tillverkaren lämnat in.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de mätningar, kalkyler eller provningar som behövs för att visa överensstämmelse med kraven samt om när överensstämmelse med kraven kan visas på de sätt som avses i 1 mom. 3 punkten.

20 §

Förhandsgodkännande, tillstånd och förhandsanmälan

Innan ett ämne överlämnas för transport ska avsändaren och vid fartygstransporter avlastaren eller avsändaren försäkra sig om att godkännande eller tillstånd för transporten har inhämtats hos den behöriga myndigheten om transporten medför allvarlig fara för människor, miljö eller egendom.

För transport av radioaktiva ämnen ska avsändaren och vid fartygstransporter avlastaren eller avsändaren innan ämnet överlämnas för transport försäkra sig om att

1) den behöriga myndighetens godkännande för transport på särskilda villkor har inhämtats när sedvanliga transportkrav inte kan tillämpas på en transport eller när en försändelse innehåller ämnen där aktiviteten eller mängden radioaktiv förorening är stor,

2) en förhandsanmälan om transport görs till den behöriga myndigheten om försändelsen under transporten kan medföra fara för människor, miljö eller egendom.

För godkännande och tillstånd ska ansökan innehålla uppgifter om transporten, det ämne som transporteras, genomförandet av de åtgärder och särskilda försiktighetsåtgärder som behövs vid transporten samt uppgifter och redogörelser som visar att transporten är säker. I intyget om godkännande bekräftar den behöriga myndigheten att de säkerhetskrav som tillämpas på transporten är uppfyllda. För att säkerställa säkerheten kan beslutet om godkännande förenas med villkor som gäller transporten och det ämne som transporteras.

Förhandsanmälan ska innehålla tillräckliga uppgifter för att försändelsen ska kunna identifieras samt uppgifter om transporten och det ämne som transporteras. Ingen separat anmälan förutsätts om de uppgifter som krävs för transporten har lämnats i en i 3 mom. avsedd ansökan.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika och tekniska föreskrifter om förhandsgodkännande för transport, tillstånd, förhandsanmälan, sådana ämnen, försändelser och transportsituationer som förutsätter godkännande, tillstånd eller anmälan, innehållet i ansökan om godkännande, i intyg om godkännande och i anmälan samt tekniska detaljer och villkor för ansökan om godkännande och tillstånd och lämnande av anmälan.

21 §

Tillstånd för lufttransport av farliga ämnen

Den som utför lufttransport av farliga ämnen ska ha tillstånd för lufttransport av farliga ämnen.

Tillstånd krävs dock inte om det är fråga om

1) ett ämne som i enlighet med kraven på luftfartygs luftvärdighet eller flygverksamhet ska transporteras i luftfartyget,

2) ett ämne som passagerare eller besättningsmedlemmar får transportera i sitt bagage eller annars medföra,

3) ett ämne avsett att säljas till eller användas av passagerarna under flygresan,

4) ett ämne avsett för behandling av en patient under flygresan med transportörens godkännande eller annars på specialvillkor,

5) ett annat i Europeiska unionens lagstiftning eller i en förpliktelse i en internationell överenskommelse som är bindande för Finland avsett farligt ämne som har lämnats utanför tillämpningsområdet för den reglering som gäller för transport av farliga ämnen på grund av sitt särskilda användningsändamål eller sin särskilda art.

Transport- och kommunikationsverket fattar beslut om beviljande av tillstånd till finska transportörer och till utländska transportörer som inte har ett tillstånd beviljat av en behörig myndighet i hemstaten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om detaljerna i samband med tillståndskravet samt ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om de i 2 mom. avsedda fall där inget tillstånd krävs.

22 §

Förutsättningar för beviljande av tillstånd för lufttransport av farliga ämnen

En förutsättning för beviljande av ett i 21 § avsett tillstånd är att den sökande med hjälp av sin utbildning, givna anvisningar och tillgängliga luftfartyg och metoder kan garantera säkerheten vid hanteringen och transporten av farliga ämnen i alla skeden av lufttransporten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska detaljerna för ansökan om och beviljande av tillstånd.

5 kap.

Säkerhetskrav för förpackningar, tankar och containrar

23 §

Säkra förpackningar, tankar och containrar

Förpackningar, tankar och containrar som används för transport av farliga ämnen ska konstrueras, tillverkas, utrustas, besiktas, provas och märkas så att de tål normal påfrestning och belastning vid transporten och så att de även i övrigt är säkra att användas för transport. Förpackningar, tankar och containrar ska vara tillverkade av material med tekniska egenskaper som lämpar sig för användningsförhållandena. De ska ha den utrustning och de tillbehör för att säkerställa säker användning som krävs för användningsändamålet, och dessa ska vara tillräckliga och fungera korrekt.

Förpackningar, tankar och containrar samt deras utrustning och tillbehör ska kunna användas säkert i de planerade användningsförhållandena. De ska användas, underhållas och vid behov rekonditioneras så att de inte äventyrar någons hälsa, säkerhet, egendom eller miljön.

Närmare bestämmelser om den allmänna drifttemperatur för förpacknings-, tank- och containermaterial som hör samman med användningsförhållandena samt om märkning av den får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om konstruering, tillverkning, utrustning, besiktning, provning, märkning, användning, underhåll och rekonditionering av förpackningar, tankar och containrar, om deras konstruktion, material och användningsförhållanden samt om relaterade tekniska förfaranden.

24 §

Överensstämmelse med kraven för förpackningar, tankar och bulkcontainrar

Överensstämmelse med kraven för förpackningar, tankar och bulkcontainrar avsedda för transport av farliga ämnen inklusive ventiler och tillbehör som är nödvändiga för säkerheten ska visas genom en bedömning av överensstämmelse och ett godkännande som beviljas utifrån bedömningen. Godkännandet kan beviljas för en viss tid.

Vid behov ska den fortlöpande överensstämmelsen med kraven för förpackningar, tankar och bulkcontainrar som tagits i bruk visas genom periodiska besiktningar som utförs av ett besiktningsorgan.

Ett intyg eller annat motsvarande dokument ska utfärdas om påvisad överensstämmelse med kraven, och av intyget eller dokumentet ska det framgå att förpackningen, tanken eller bulkcontainern bedömts, besiktats och uppfyller kraven på konstruktion, tillverkning och besiktning. Förpackningar, tankar och bulkcontainrar ska förses med tillverkningsmärkning och en märkning som intygar överensstämmelse med kraven. Transportabla tryckbärande anordningar ska dessutom märkas med ett pi-märke för transportabla tryckbärande anordningar, försett med besiktningsorganets identifikationsnummer.

Närmare bestämmelser om påvisande och bedömning av överensstämmelse som avses i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar och om relaterade åtgärder, dokumentation och märkningar får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får i övrigt meddela närmare föreskrifter om påvisande av överensstämmelse, utförande av bedömning av överensstämmelse, bedömningsförfarandet, besiktningar samt tekniska metoder och förfaranden, förnyande och upphävande av godkännanden samt deras giltighetstid, märkningar, märkningssätt, uppgifter som ska anges, dokumentation och intyg.

25 §

Förpackningars, tankars och bulkcontainrars konstruktion

Förpackningar, tankar och bulkcontainrar avsedda för transport av farliga ämnen får endast tillverkas i enlighet med ett godkännande som beviljats efter en bedömning av konstruktionens och tillverkningens överensstämmelse med kraven, och under godkännandets giltighetstid.

För att garantera överensstämmelsen med kraven ska besiktningsorganet säkerställa kvaliteten på tillverkning och rekonditionering samt provning i samband med dessa. Det besiktningsorgan som beviljat godkännandet för en tryckbehållare eller en tank ska övervaka tillverkningen av tryckbehållaren eller tanken eller på annat sätt försäkra sig om att tillverkningen överensstämmer med kraven.

Uppgifter om konstruering, konstruktion, tillverkning och provning i samband med dessa ska inkluderas i den tekniska dokumentation som visar att de tekniska kraven uppfylls. Innehavaren av ett godkännande för en förpackning eller en tank ska bevara intyget eller dokumentet om godkännande under hela den tid som produkten tillverkas och en tillräckligt lång tid efter att tillverkningen upphört för att möjliggöra senare kontroll, bedömning och övervakning av överensstämmelsen med kraven.

Användare ska ha tillgång till uppgifter med vars hjälp de kan försäkra sig om att produkten är ändamålsenlig och säker för den planerade transporten av farliga ämnen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om godkännandets giltighetstid, säkerställandet och övervakningen av tillverkning, rekonditionering och provning, den tekniska dokumentationen, intygen och bevarandet av dem samt om de uppgifter som är tillgängliga för användare.

26 §

Användning av förpackningar, tankar och containrar

Förpackningar, tankar och containrar får användas för transport av farliga ämnen om de är av god kvalitet, lämpliga för användningsändamålet och ändamålsenliga så att de tål stötar och påfrestningar som uppstår vid normal transport samt kemisk och eventuell annan påverkan av det ämne som transporteras, och inte reagerar med innehållet på ett farligt sätt eller bildar farliga föreningar med innehållet.

Ett villkor för fortsatt användning av förpackningar, tankar och containrar är på behörigt sätt genomgångna periodiska besiktningar och provningar, om inte en säker användning äventyras på grund av en olycka eller någon annan omständighet som kräver rekonditionering eller andra åtgärder som garanterar säkerheten. Ägaren eller innehavaren ska under den tid som produkten används bevara den giltiga tekniska dokumentationen över de periodiska besiktningarna och provningarna för att det ska vara möjligt att senare bedöma och övervaka överensstämmelsen med kraven.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om förpackningars, tankars och containrars lämplighet för transport, användningen av dem, tidsfristerna för besiktningar samt om den tekniska dokumentationen och bevarandet av den.

27 §

Alternativa lösningar och tekniska specifikationer för förpackningar, tankar och bulkcontainrar

För att beakta den vetenskapliga och tekniska utvecklingen får en myndighet godkänna alternativa lösningar och tekniska specifikationer som avviker från konstruktions-, tillverknings- och provningskraven på förpackningar, tankar och bulkcontainrar. Beslutet om godkännande fattas av

1) Säkerhets- och kemikalieverket när det gäller andra förpackningar, tankar och bulkcontainrar än sådana förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen,

2) Strålsäkerhetscentralen när det gäller förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen.

För godkännande förutsätts att

1) det är fråga om en nödvändig avvikande teknisk lösning eller ett specialfall,

2) det är fråga om ett fall där den behöriga myndigheten enligt en internationell överenskommelse som är bindande för Finland eller enligt Europeiska unionens lagstiftning har möjlighet att godkänna alternativa lösningar och tekniska specifikationer,

3) förpackningen, tanken eller bulkcontainern uppfyller de minimikrav på konstruktion, tillverkning och provning som transportsäkerheten och överensstämmelsen med kraven förutsätter,

4) minst motsvarande hållfasthet och säkerhet vid transportanvändning uppnås med hjälp av de alternativa lösningarna och tekniska specifikationerna som med de krav som annars iakttas.

Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om alternativa lösningar och tekniska specifikationer som de godkänt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om avvikande lösningar, krav, tekniska specifikationer och deras innehåll som förutsätts för beaktande av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

28 §

Skyldighet att lämna uppgifter om tankar och tryckbehållare till Säkerhets- och kemikalieverket

I Finland registrerade ägare eller innehavare av tankar och tryckbehållare ska anmäla tankar och tryckbehållare med en volym som överstiger 450 liter och som tas i bruk i Finland för transport av farliga ämnen till besiktningsorganet och begära att organet underrättar Säkerhets- och kemikalieverket. Anmälan ska innehålla tankens eller tryckbehållarens tekniska data och uppgifter om tillverkaren, ägaren och innehavaren.

Det besiktningsorgan som besiktat en sådan tank eller tryckbehållare som avses i 1 mom. ska komplettera anmälan med uppgifter om besiktningen och lämna alla uppgifter om tanken eller

tryckbehållaren till Säkerhets- och kemikalieverket efter besiktningen. Om besiktningarna har utförts utanför Finland är den i 1 mom. avsedda ägaren eller innehavaren skyldig att komplettera och lämna in uppgifterna.

Den ägare eller innehavare som gör anmälan ska underrätta Säkerhets- och kemikalieverket om uppgifterna ändras och om tanken eller tryckbehållaren tillfälligt eller permanent tas ur bruk så att den inte längre används för transport av farliga ämnen. När tankar eller tryckbehållare som tagits ur transportbruk på nytt tas i bruk för transport av farliga ämnen ska Säkerhets- och kemikalieverket underrättas om detta.

Närmare bestämmelser om de typer av tankar och tryckbehållare som ska anmälas, om vilka uppgifter som ska lämnas, om sättet att lämna uppgifterna och om ändring, komplettering och radering av uppgifter får utfärdas genom förordning av statsrådet.

6 kap.

Tillfällig förvaring

29 §

Förutsättningar för tillfällig förvaring

Farliga ämnen får förvaras tillfälligt endast på grund av byte av transportform eller transportmedel eller när transporten i övrigt nödvändigtvis kräver tillfällig förvaring. Under tillfällig förvaring ska transportören på begäran av tillsynsmyndigheten visa upp handlingar där transportens avsändnings- och mottagningsplats framgår. Transportförpackningar och transporttankar får inte öppnas under den tillfälliga förvaringen, med undantag av eventuella inspektioner utförda av tillsynsmyndigheten.

30 §

Plats för tillfällig förvaring

Farliga ämnen får förvaras tillfälligt endast på platser med en intern räddningsplan. Interna räddningsplaner krävs dock inte på flygplatser.

Endast sådana mängder farliga ämnen som är motiverade med tanke på transportverksamheten och som garanterat kan förvaras säkert får transporteras och förvaras tillfälligt på platser för tillfällig förvaring.

På platser för tillfällig förvaring i bannätet, inom hamnområden, på flygplatser, i andra terminaler och på motsvarande platser för tillfällig förvaring ska utförandet av de uppgifter som transporten och hanteringen av försändelser och laster i samband med transporten förutsätter ordnas och planeras så att de farliga ämnena inte äventyrar hälsa, säkerhet, egendom eller miljö.

För att förebygga olyckor ska ändamålsenlig ordning säkerställas på platser för tillfällig förvaring. För farliga ämnen och lasttransportenheter som innehåller farliga ämnen ska platser och områden anvisas på ett sådant sätt att arrangemanget inte förorsakar olägenhet för människor, miljö och egendom. Platserna och områdena ska märkas ut tydligt eller deras ändamålsenliga ordning säkerställas på något annat sätt.

Närmare bestämmelser om transport och tillfällig förvaring på en plats för tillfällig förvaring samt om platser och områden som ska anvisas för farliga ämnen och lasttransportenheter på platser för tillfällig förvaring får utfärdas genom förordning av statsrådet.

31 §

Placering av försändelser och lasttransportenheter med farliga ämnen på platser för tillfällig förvaring

På platser för tillfällig förvaring i bannätet, inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler samt på andra motsvarande platser för tillfällig förvaring ska försändelser och lasttransportenheter som innehåller farliga ämnen förvaras på områden och platser anvisade för dem. Placeringen ska vara sådan att ämnena inte medför fara.

Närmare bestämmelser om det praktiska genomförandet av den tillfälliga förvaringen, om förvaring, placering och separering av farliga ämnen och lasttransportenheter samt om andra ämnesspecifika förfaranden och tekniska detaljer vid tillfällig förvaring får utfärdas genom förordning av statsrådet.

32 §

Beredskap att avvärja olyckor på platser för tillfällig förvaring

Inom hamnområden, på flygplatser, på platser för tillfällig förvaring i bannätet och i andra terminaler samt på andra motsvarande platser för tillfällig förvaring ska det finnas tillräckliga arrangemang och åtgärder som skyddar mot följderna av olyckor eller förebygger olyckor på ett sådant sätt att konsekvenserna av eventuella olyckor eller missöden kan minimeras. På dessa platser ska det också ses till att farliga ämnen i händelse av olyckor och missöden kan samlas upp eller oskadliggöras på lämpligt sätt.

Åtgärderna för att förebygga olyckor ska vara planmässiga och systematiska samt grunda sig på att verksamhetens risker identifieras och målen för att begränsa riskerna och handlingssätten anges. Åtgärdernas utfall och effekt ska följas upp och utvärderas fortlöpande, och vid behov ska korrigerande åtgärder vidtas.

Närmare bestämmelser om beredskap att avvärja olyckor får utfärdas genom förordning av statsrådet.

33 §

Intern räddningsplan och ansvarig person

På platser för tillfällig förvaring ska en intern räddningsplan upprättas innan den tillfälliga förvaringen inleds, och planen ska revideras när verksamheten förändras betydligt. En intern räddningsplan upprättas

1) för ett hamnområde där farliga ämnen förvaras tillfälligt i samband med fartygstransporter, av hamninnehavaren tillsammans med dem som utför lasthanteringstjänster i hamnen,

2) för en plats i bannätet där vagnar som innehåller farliga ämnen lastas eller lossas i samband med transporten, där transporttankar för farliga ämnen fylls eller töms inne i vagnar eller där vagnar som innehåller farliga ämnen annars hanteras eller tillfälligt förvaras i samband med transporten, av bannätsförvaltaren tillsammans med dem som bedriver järnvägstrafik och andra som bedriver verksamhet på området,

3) för andra platser än sådana som avses i 1 och 2 punkten, av den som tillfälligt förvarar farliga ämnen.

En intern räddningsplan ska innehålla

1) en redogörelse för de ämnen som förvaras och deras farliga egenskaper,

2) en redogörelse för identifierade olyckrisker och konsekvenserna av eventuella olyckor,

3) en plan över åtgärder som ska vidtas vid olyckor,

4) en beskrivning av åtgärderna för att förebygga verkningarna och minimera följderna av eventuella olyckor, samt

5) för ordnandet av övningar inför nödsituationer en plan med övningar som ska ordnas regelbundet för att säkerställa att den interna räddningsplanen fungerar.

Den interna räddningsplanen ska skickas till Transport- och kommunikationsverket innan verksamheten inleds och när planen revideras.

Innan en intern räddningsplan godkänns ska Transport- och kommunikationsverket ge räddningsmyndigheten, den regionala närings-, trafik- och miljöcentralen, regionförvaltningsverket, kommunen och vid behov andra myndigheter möjlighet att framföra sina åsikter om planen och efter godkännandet hålla planen tillgänglig för dem.

Den som upprättar en intern räddningsplan ska för den plats som avses i 1 mom. utse en person som är ansvarig för den tillfälliga förvaringen. Den ansvariga personen ska känna till verksamheten och kraven vid tillfällig förvaring samt förutsättningarna för en säker verksamhet.

Närmare bestämmelser om upprättandet av, innehållet i och översynen av interna räddningsplaner får utfärdas genom förordning av statsrådet.

34 §

Säkerhetsutredning för hamnområde

Ett hamnområde ska ha en säkerhetsutredning om mängden farliga ämnen som transporteras som styckegods med fartyg via hamnen överstiger 10 000 ton per år. Transport- och kommunikationsverket kan kräva att en säkerhetsutredning görs också för andra hamnområden, om det framkommer att det behövs en säkerhetsutredning för att trygga säkerheten. Säkerhetsutredningen ska innehålla en redogörelse för de åtgärder och förfaranden som säkerställer en säker transport av farliga ämnen och anknytande verksamhet inom hamnområdet.

I säkerhetsutredningen ska hamninnehavaren redogöra för sina principer för att förebygga och begränsa olyckor samt lämna de uppgifter som behövs om den organisation och det säkerhetsledningssystem som behövs för att genomföra principerna. Den interna räddningsplan för hamnområdet som avses i 33 § ska bifogas säkerhetsutredningen.

Den som utför lasthanteringstjänster i hamnen ska göra en egen säkerhetsutredning om sin verksamhet och lämna den till hamninnehavaren. Hamninnehavaren kan förutsätta att dessa säkerhetsutredningar utarbetas i en viss form. Hamninnehavaren ska utarbeta en säkerhetsutredning för hela hamnområdet, hålla den uppdaterad och se till att de funktioner som beskrivs utgör en säker och fungerande helhet inom hela hamnområdet. Hamninnehavaren kan göra en övergripande säkerhetsutredning för hela hamnen om hamnen består av flera hamnområden.

Transport- och kommunikationsverket kan utifrån en bedömning av de risker som anges i säkerhetsutredningen eller utifrån annan bedömning fatta beslut om hur området ska utrustas med tanke på lastskador.

Närmare bestämmelser om innehållet i säkerhetsutredningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

35 §

Godkännande av säkerhetsutredning för hamnområde

Transport- och kommunikationsverket beslutar om godkännande av säkerhetsutredningen för en hel hamn eller ett hamnområde.

Hamninnehavaren ska lämna säkerhetsutredningen till Transport- och kommunikationsverket för godkännande i tillräckligt god tid innan verksamheten inleds eller inom rimlig tid i samband med ändringar i mängderna farliga ämnen som transporteras eller andra ändringar som leder till

att omfattningen av hamnens verksamhet ökar eller förändras så att en uppdatering av säkerhetsutredningen förutsätts för att denna ska motsvara den nya verksamheten.

Innan säkerhetsutredningen godkänns ska Transport- och kommunikationsverket ge räddningsmyndigheten, den regionala närings-, trafik- och miljöcentralen samt regionförvaltningsverket och vid behov andra myndigheter möjlighet att framföra sina åsikter om säkerhetsutredningen, och när säkerhetsutredningen har godkänts ska den hållas tillgänglig för dem.

Transport- och kommunikationsverket ska inom en rimlig tidsfrist meddela hamninnehavaren sina slutsatser om säkerhetsutredningen. Hamninnehavaren ska underrätta dem som utför lasthanteringstjänster i hamnen om den godkända säkerhetsutredningen.

Närmare bestämmelser om det praktiska förfarandet vid godkännande av säkerhetsutredningar får utfärdas genom förordning av statsrådet.

36 §

Uppdatering av säkerhetsutredning för hamnområde

Hamninnehavaren ska granska och uppdatera säkerhetsutredningen för hamnområdet

1) om det i verksamheten inom hamnområdet har skett en förändring som ökar risken för en storolycka,

2) om det vid utredningen av olyckor och tillbud har framgått något anmärkningsvärt,

3) på begäran av Transport- och kommunikationsverket, om det framkommer att det behövs för att trygga säkerheten.

Den som utför lasthanteringstjänster i hamnen ska underrätta hamninnehavaren om i 1 mom. 1 eller 2 punkten avsedda förändringar i sin verksamhet.

Säkerhetsutredningen ska dock granskas och uppdateras minst vart femte år i enlighet med 35 §. De förändringar som skett i hamnområdets och räddningsväsendets arrangemang, utvecklingen inom riskbedömning samt den tekniska utvecklingen i fråga om avvärjande av olyckor ska beaktas vid uppdateringen.

Närmare bestämmelser om det praktiska förfarandet vid granskning och uppdatering av säkerhetsutredningar får utfärdas genom förordning av statsrådet.

7 kap.

Passagerare, resgods och flygpost

37 §

Transport av farliga ämnen som inte är resgods i transportmedel som transporterar passagerare

Last som innehåller farliga ämnen som inte är resgods får transporteras i sådana fartyg, färjor som hör till landsvägar, luftfartyg och tåg som också transporterar passagerare, om transportmedlet är lämpligt för detta och om den behövliga passagerarsäkerheten säkerställs genom säker placering av den last som innehåller farliga ämnen samt genom övriga ändamålsenliga särskilda åtgärder.

Last som innehåller farliga ämnen som inte är resgods får, om lasten inte medför betydande fara, begränsat transporteras i bussar som transporterar passagerare. I övrigt får last som innehåller farliga ämnen inte transporteras vid vägtransport i transportenheter som också transporterar personer som inte hör till besättningen.

Transport-och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om tillåten last som innehåller farliga ämnen i transportmedel som transporterar passagerare, om begränsning och

placering av lasten i transportmedel som transporterar passagerare, om andra särskilda åtgärder samt om transport av fordon som transporterar farliga ämnen på färjor som hör till vägar.

38 §

Transport av farliga ämnen som resgods

Farliga ämnen får inte transporteras som resgods om transporten på grund av ämnets egenskaper medför sådan fara för människor, miljö eller egendom som inte kan avvärjas genom förpackningsåtgärder eller andra särskilda åtgärder.

Vid transport av resgods som innehåller farliga ämnen ska de faror som ämnet eventuellt medför beaktas samt särskild aktsamhet och försiktighet iakttas vid transporten och vid övrig hantering av ämnet. Det farliga ämnet ska vara ändamålsenligt förpackat och vid transporten ska bestämmelserna och föreskrifterna om ämnet även i övrigt iakttas.

Transportören vid en lufttransport, flygplatsoperatören och andra som utför uppgifter i samband med lufttransport av passagerare ska säkerställa att passagerarna informeras om sådana farliga ämnen som passagerare inte får medföra som resgods eller annars i luftfartyget.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om begränsningar och förbud som gäller mot farliga ämnen som transporteras som passagerares och besättningsmedlemmars resgods samt om förpackningen av ämnena, om meddelanden till passagerarna, om meddelandesätten och om andra tekniska detaljer som gäller transport av resgods.

39 §

Flygpost och godkännande som beviljas postföretag för hantering av flygpostförsändelser

Endast farliga ämnen som inte medför fara under lufttransporten och hanteringen i samband med den får transporteras som flygpost.

Postföretag enligt postlagen (415/2011) och utsedda operatörer i Finland enligt Världspostkonventionen (FördrS 66–68/2015) samt operatörer som har registrerat en filial i Finland på det sätt som Världspostföreningen kräver ska inhämta Transport- och kommunikationsverkets godkännande för hantering av flygpostförsändelser som innehåller farliga ämnen, om de hanterar flygpostförsändelser som på grund av de farliga egenskaperna hos de ämnen som försändelserna innehåller kräver särskild sakkunskap och kompetens vid hanteringen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om farliga ämnen som är tillåtna i flygpostförsändelser, om flygpost som innehåller farliga ämnen och förutsätter godkännande samt om begränsning eller förbud av flygposttransporter.

40 §

Förutsättningar för beviljande av godkännande till postföretag

En förutsättning för beviljande av det godkännande som avses i 39 § är att den sökande med hjälp av sin utbildning, sina anvisningar till personalen och kunderna samt tillgängliga metoder kan garantera säkerheten vid mottagandet och hanteringen av försändelserna i alla skeden av postverksamheten. Den sökande ska ha tillgång till metoder och instruktioner som garanterar säkerheten och med stöd av vilka den personal som tar emot och hanterar flygpostförsändelser kan sköta sina uppgifter som säkerställer att försändelserna överensstämmer med kraven. Den sökande ska även visa sitt personalutbildningsprogram och ange de metoder som används för att säkerställa att endast flygpost som innehåller tillåtna farliga ämnen lastas på luftfartyget.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om detaljerna för kravet på godkännande och om de tekniska detaljerna vid ansökan om och beviljande av godkännandet.

8 kap.

Utbildning eller kompetens som behövs för transport av farliga ämnen

41 §

Allmän utbildning och kompetens

Alla som utför uppgifter i samband med transport av farliga ämnen och transportsäkerhet vid sådana transporter ska ha den utbildning eller behörighet av annat slag som behövs för uppgiften och genomgå fortbildning tillräckligt ofta.

42 §

Utbildning som ska ges om transport av farliga ämnen

Den som utför uppgifter i samband med vägtransport, järnvägstransport, fartygstransport eller lufttransport av farliga ämnen ska ha genomgått en utbildning som är lämplig för det ansvar och de uppgifter personalen har, som omfattar kraven för transportformen i fråga och som består av

1) allmän grundläggande utbildning, där personalen ges allmän information om de krav som gäller transport av farliga ämnen,

2) uppgiftsbaserad utbildning, där personalen ges detaljerad, till personalens arbetsuppgifter och ansvarsområde anpassad utbildning om de krav som gäller transport av farliga ämnen,

3) säkerhetsutbildning, där personalen ges utbildning om riskerna med farliga ämnen anpassat enligt den olycksfallsrisk och exponering som en eventuell olycka kan medföra; utbildningen ska syfta till att personalen vet hur farliga ämnen hanteras på ett säkert sätt och vilka åtgärder som ska vidtas i en nödsituation,

4) utbildning i transport av radioaktiva ämnen, där personal som sköter uppgifter i samband med transport av radioaktiva ämnen ges lämplig utbildning om risker i samband med transport av radioaktiva ämnen och om försiktighetsåtgärder för skydd mot strålning och för att skydda andra personer,

5) utbildning i skyddsåtgärder, med undantag för uppgifter inom lufttransport och annan flygverksamhet, som är inriktad på säkerhetsrisker samt identifiering av och metoder för minskning av säkerhetsrisker, liksom också åtgärder som behövs vid säkerhetsöverträdelser; utbildningen ska innehålla uppgifter om en eventuell skyddsplan anpassade efter personernas ansvarsområde, skyldigheter och arbetsuppgifter när planen genomförs,

6) fortbildning, som regelbundet uppdaterar de kunskaper som förvärvats under utbildningen och informerar om ändringar i bestämmelser och föreskrifter.

Kraven i denna paragraf gäller också mottagande och hantering av flygfrakt, flygpost och resgods inom flygverksamhet samt personal som utför marktjänster, passagerartjänster, säkerhetskontroller och motsvarande uppgifter inom luftfarten som inte omedelbart anknyter till lufttransport av farliga ämnen.

Kraven i denna paragraf gäller inte förare vid vägtransporter i uppgifter där föraren förutsätts ha ett sådant körtillstånd som avses i 9 kap., och inte heller besättningen vid fartygstransporter.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet och strukturen i den utbildning som ges om transport av farliga ämnen, om det praktiska genomförandet, om tidsfrister för fortbildning och om andra tekniska detaljer i samband med utbildningen.

43 §

Utbildningsprogram för lufttransport

Arbetsgivaren ska för den personal som utför uppgifter med anknytning till lufttransport av farliga ämnen och annan flygverksamhet ha ett detaljerat utbildningsprogram som gäller lufttransport av farliga ämnen. Utbildningsprogrammet ska innehålla information om hur deltagarnas mål för lärandet samt kunnande och kompetens som uppgifterna kräver ska uppnås, samt information om utbildarens tillräckliga kompetens.

Utbildningsprogrammet för en transportör ska vara godkänt av den behöriga myndigheten i transportörens hemstat. I Finland beslutar Transport- och kommunikationsverket om godkännande av transportörers utbildningsprogram.

Utbildningsprogrammet för ett i 39 § avsett företag som förutsätts ha ett godkännande för hantering av flygpostförsändelser ska ha godkänts i samband med det i 39 § avsedda godkännandet för hantering av flygpostförsändelser.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och strukturen för utbildningsprogram för lufttransport och flygverksamhet.

44 §

Utbildare för lufttransport och annan flygverksamhet

Utbildare som ger i 42 § avsedd utbildning för lufttransport av farliga ämnen och övrig flygverksamhet ska ha sådana goda kunskaper om lufttransport av farliga ämnen som kan visas eller bedömas före utbildningen ordnas, samt kompetens att utbilda och utföra de uppgifter som de lär ut.

Utbildaren ska ordna utbildning minst en gång på två år. Om detta inte sker ska utbildaren delta i sådan fortbildning i lufttransport som avses i 42 §.

Transport- och kommunikationsverket får vid behov meddela närmare föreskrifter om utbildarens kompetens och yrkesskicklighet samt om de tekniska detaljerna i utbildningen för denna behörighet.

9 kap.

Körtillstånd för vägtransport

45 §

Körtillstånd för förare som transporterar farliga ämnen på väg

Vid vägtransport av farliga ämnen ska fordonsföraren ha ett körtillstånd som berättigar till transport av farliga ämnen (*ADR-körtillstånd*) om det transporterade ämnets art eller mängd eller fordonet förutsätter det. Innehavaren av ett ADR-körtillstånd får i ett fordon eller i en fordonskombination transportera sådana farliga ämnen vars ämnesklass och transportsätt anges i innehavarens ADR-körtillstånd. ADR-körtillståndet ska medföras under körningen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om mallen för körtillståndet samt ämnesspecifika tekniska föreskrifter om när det transporterade ämnets art eller mängd eller fordonet förutsätter körtillstånd och om hurdana transporter ADR-körtillståndet ger rätt att utföra.

46 §

Utbildning för ADR-körtillstånd

Den utbildning som ges för ADR-körtillstånd omfattar teoriundervisning och praktisk övning. Kurser som hör till utbildningen är

1) en grundkurs, som utgör grunden för all körtillståndsutbildning och som ska innehålla undervisning om vägtransport av farliga ämnen samt om krav, risker, säkerhetsåtgärder, åtgärder vid tillbud och förarens övriga uppgifter och färdigheter vid vägtransport av farliga ämnen,

2) en specialkurs i explosiva ämnen och föremål, där undervisning ges i särdragen vid transport av explosiva ämnen och föremål,

3) en specialkurs i radioaktiva ämnen, där undervisning ges i särdragen vid transport av radioaktiva ämnen,

4) en kombinerad grundkurs, där den undervisning som avses i 1–3 punkten kombineras,

5) en specialkurs i tanktransporter, där undervisning ges i särdragen vid tanktransporter,

6) fortbildningskurser, där förarens kunskaper periodiskt uppdateras och undervisning ges om ändringar i bestämmelser och föreskrifter.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om utbildningens och kursernas struktur, innehåll och praktiska arrangemang samt om relaterade tekniska detaljer.

47 §

Prov som behövs för att få ADR-körtillstånd

För att få ADR-körtillstånd ska utbildningsdeltagaren bestå ett prov som visar att deltagaren har de kunskaper och färdigheter som krävs i yrket som förare av fordon som transporterar farliga ämnen när det gäller de transporter för vilka deltagaren har fått utbildning för att avlägga provet.

En förutsättning för att delta i körtillståndsprov är att deltagaren visar att deltagaren högst 12 månader tidigare har deltagit i en utbildning som ges för ADR-körtillstånd. Den som ordnar körtillståndsprovet ska kontrollera provdeltagarens identitet.

Om ett prov för ADR-körtillstånd avläggs vid Försvarsmakten är det Försvarsmakten som svarar för ordnandet och övervakningen av provet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om körtillståndsprovets struktur och innehåll, om sättet att avlägga provet, om övervakningen samt om de praktiska arrangemangen och andra tekniska detaljer i samband med dem.

48 §

Beviljande av ADR-körtillstånd

Transport- och kommunikationsverket beviljar ADR-körtillstånd på ansökan. En förutsättning för beviljande av ADR-körtillstånd är att den sökande har deltagit i utbildning som ges för körtillståndet och har godkänts i det prov som behövs för körtillstånd. ADR-körtillstånd beviljas för viss tid.

Temporära körtillstånd kan beviljas av särskilda skäl för högst en månad. Ett temporärt körtillstånd är inte i kraft i landskapet Åland.

Giltighetstiden för ett ADR-körtillstånd kan under giltighetstiden förlängas för en viss tid om den sökande uppfyller villkoren för beviljande av körtillstånd och har blivit godkänd i ett prov som motsvarar en fortbildningskurs.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om giltighetstiden för ADR-körtillstånd, om hur giltighetstiden och förlängning av den bestäms samt om de praktiska åtgärderna vid ansökan om och beviljande av ADR-körtillstånd.

49 §

Utbildningsgivare för ADR-körtillstånd

Den utbildning som behövs för att få ADR-körtillstånd får endast ges av den som har utbildningstillstånd.

Utbildningstillstånd ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket. För tillståndet ska det presenteras en ansökan med uppgifter om utbildningen och ordnandet av den. Utbildningstillstånd beviljas för högst fem år.

En förutsättning för beviljande av utbildningstillstånd är att den sökande med avseende på utbildningens art och omfattning har tillräckliga pedagogiska, yrkesmässiga och ekonomiska förutsättningar att ordna utbildningen. Därtill

1) ska den sökande ha

a) en sakkunnig föreståndare som ansvarar för utbildningen och som leder, styr, övervakar och utvecklar utbildningen,

b) ett detaljerat utbildningsprogram för varje kurs,

c) med avseende på verksamhetens omfattning tillräcklig och yrkeskunnig undervisningspersonal,

d) ändamålsenligt undervisningsmaterial och ändamålsenlig undervisningsutrustning samt behövliga utbildningslokaler,

e) sådana utbildningsförhållanden att övervakningen kan utföras ändamålsenligt,

2) ska den föreståndare som ansvarar för utbildningen ha

a) ett gällande ADR-körtillstånd som motsvarar minst den utbildning som ges samt behörighet som säkerhetsrådgivare för transport av farliga ämnen på väg,

b) goda kunskaper om bestämmelser och föreskrifter som gäller transport av farliga ämnen och om utvecklingen när det gäller utbildningskraven,

3) ska den person som ger utbildningen ha

a) ett gällande ADR-körtillstånd som motsvarar minst den utbildning som personer ger,

b) goda kunskaper om bestämmelser och föreskrifter som gäller transport av farliga ämnen och om utvecklingen när det gäller utbildningskraven.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om detaljerna vid ansökan om utbildningstillstånd, om utbildningsprogrammets innehåll och om utbildningsprogrammets övriga tekniska detaljer.

50 §

Bevarande av handlingar som rör utbildning och prov för ADR-körtillstånd

Den som ger utbildning för ADR-körtillstånd ska förteckna uppgifter om de personer som deltar i utbildning för ADR-körtillstånd, om den utbildning de fått och om de intyg som utfärdats om utbildningen. Uppgifterna ska bevaras under de sex kalenderår som följer på det år då utbildningen genomgicks, varefter uppgifterna ska förstöras. Uppgifterna får lämnas ut till Transport- och kommunikationsverket för behandling av ansökningar om ADR-körtillstånd.

Transport- och kommunikationsverket registrerar och förvaltar uppgifter om avlagda prov för ADR-körtillstånd och om beviljade ADR-körtillstånd på det sätt som föreskrivs i 26–28 kap. i lagen om transportservice. Uppgifter om avläggandet av sådana prov för ADR-körtillstånd som ordnas och övervakas av Försvarsmakten registreras och förvaltas dock av Försvarsmakten på

det sätt som föreskrivs i lagen om behandling av personuppgifter inom Försvarsmakten (332/2019).

10 kap.

Skyddsåtgärder

51 §

Allmänna skyddsåtgärder

Vid transport av farliga ämnen ska de delaktiga med lämpliga skyddsåtgärder bereda sig inför säkerhetsrisker. De som är delaktiga i transporten ska efter behov samarbeta med varandra och med myndigheterna på behövligt sätt i förmedlingen av information om säkerhetsrisker och i genomförandet av lämpliga skyddsåtgärder.

Närmare bestämmelser om beredskap inför säkerhetsrisker och om skyddsåtgärder får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om skyddsåtgärder samt närmare föreskrifter om det praktiska genomförandet av beredskapen inför säkerhetsrisker och av skyddsåtgärderna och om skyddsåtgärdernas och skyddsskyldigheternas tekniska detaljer.

52 §

Skyddsåtgärder vid vägtransport och järnvägstransport

Farliga ämnen får överlämnas för vägtransport eller järnvägstransport endast till en transportör som har identifierats på behörigt sätt.

Den som upprättar en i 33 § 1 mom. avsedd intern räddningsplan ska vid vägtransport och järnvägstransport se till att platser för tillfällig förvaring är belysta och i övrigt skyddade, och att obehörigt tillträde till området förhindras i den mån det är möjligt.

Under vägtransporter och järnvägstransporter ska alla besättningsmedlemmar ha med sig en fotoförsedd identitetshandling.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om identifiering av transportörer och skydd av platser för tillfällig förvaring samt tekniska föreskrifter om identitetshandlingar.

53 §

Skyddsplan för vägtransport och järnvägstransport samt skydd av transportmedel

Vid vägtransport eller järnvägstransport av sådana farliga ämnen som kan medföra betydande säkerhetsrisker ska de delaktiga upprätta och uppdatera en i verksamheten tillämplig skyddsplan som ska omfatta åtgärder och förfaranden för beredskap inför säkerhetsrisker.

Vid transport av i 1 mom. avsedda ämnen ska transportören utrusta det transportmedel som används för transporten med ändamålsenliga anordningar eller skydda transporten genom andra arrangemang för att förhindra stöld och annat uppsåtligt missbruk. Dessa anordningar och arrangemang får inte förhindra räddningsverksamheten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om skyddsplanens innehåll och om de ämnen som kan medföra betydande säkerhetsrisker.

11 kap.

Transportförbud och transportbegränsningar

54 §

Skyldighet att avhjälpa brister och fel samt avbrytande av transport

Om en brist eller ett fel som påverkar säkerheten upptäcks i konstruktionen eller utrustningen i ett transportmedel, en förpackning, en tank eller en container får transportmedlet, förpackningen, tanken eller containern inte användas innan bristen eller felet har avhjälpts. Detta förbud gäller dock inte under färden konstaterade brister eller fel som med hänsyn till förhållandena kan anses ringa och som sannolikt har uppstått under färden, när de inte omedelbart har kunnat observeras och avhjälpas och inte utan betydande olägenhet kan avhjälpas under färden.

Transporten ska avbrytas om en brist eller försummelse som kan äventyra transportens säkerhet konstateras under färden. Färden får fortsätta först när det är säkert att fortsätta transporten. När en transport avbryts ska hänsyn tas till

1) de faror som avbrottet medför,
2) möjligheterna att placera den försändelse eller last som transporteras,
3) andra än i 1 och 2 punkten avsedda krav som gäller den allmänna säkerheten.

Tillsynsmyndigheten får för den återstående sträckan godkänna att en avbruten transport fortsätter. Tillsynsmyndigheten ska ge transportören behövlig administrativ hjälp, om

1) tillsynsmyndigheten inte kan godkänna att en avbruten transport fortsätter och intekraven kan uppfyllas,
2) transportören meddelar att avsändaren inte har uppgett det farliga ämnets egenskaper och transportören med hänvisning till transportavtalsvillkoren begär att lasten lossas, förstörs eller oskadliggörs.

55 §

Regionala transportbegränsningar vid vägtransport och järnvägstransport

Om en transport av farliga ämnen kan medföra betydande fara för människor, miljö eller egendom får Transport- och kommunikationsverket

1) på motiverad ansökan av en kommun begränsa vägtransport av farliga ämnen inom ett visst område, en viss väg eller en viss vägsträcka (*ruttbegränsning*); en ansökan om ruttbegränsning ska innehålla en sådan bedömning av begränsningens konsekvenser där man i fråga om säkerhetsfaktorerna åtminstone beaktar de ämnen som transporteras samt bebyggelse och sårbara objekt,
2) på ansökan av en vägägare, en väginnehavare eller en bannätsförvaltare begränsa vägtransport eller järnvägstransport av farliga ämnen i en viss tunnel, förvaltad av vägens ägare eller innehavare eller av bannätsförvaltaren, genom att ange en tunnelklass för tunneln (*tunnelbegränsning*); tunnelbegränsningen ska grunda sig på en av den sökande inlämnad och av ett organ som är oberoende av den sökande utförd bedömning av riskerna i fråga om tunneln, där man i fråga om säkerhetsfaktorerna åtminstone beaktar de ämnen som transporteras samt tunnelns konstruktion och utrustning.

När begränsningen införs ska det ses till att möjligheterna att transportera farliga ämnen inte inskränks mer än vad som behövs för att avvärja den fara transporterna medför. Dessutom ska hänsyn tas till alternativa rutter som är tillgängliga för transporten. Transport- och kommunikationsverket kan förena begränsningen med villkor som tryggar en säker transport samt upphäva begränsningen om det inte längre finns tillräckliga grunder för att upprätthålla den.

Den som ansöker om en transportbegränsning ska i bedömningen av konsekvenser och risker lägga fram en bedömning av den alternativa transportrutten och dess säkerhet. Den som ansöker om en vägtransportbegränsning ska för begränsningen ha en trafikstyrningsplan där det framgår hur de märken som anger begränsningen ska sättas upp och placeras och hur omfartsvägen ska anges. Den sökande ska informera om den ruttbegränsning eller tunnelbegränsning som den beviljats och om upphävande av begränsningen.

Oberoende av en ruttbegränsning eller tunnelbegränsning får farliga ämnen av särskilda skäl transporteras inom begränsningsområdet eller i tunneln med tillstånd som ges av polisen för viss tid.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om riskbedömningar, ämnesgrupper som omfattas av transportbegränsningar, genomförandet av begränsningar samt tunnelklasser och andra tekniska omständigheter i samband med transportbegränsningar.

12 kap.

Anmälningar och utredningar om olyckor och tillbud

56 §

Anmälan vid olycka, tillbud och nödsituation

Om det vid transport av ett farligt ämne inträffar en olycka, ett tillbud eller en nödsituation som till följd av läckage av det transporterade ämnet eller av andra orsaker medför risk för skada på människor, miljö eller egendom, ska den som upptäcker olyckan, tillbudet eller nödsituationen omedelbart göra anmälan om saken genom ett nödmeddelande, ge räddningsmyndigheten de uppgifter den behöver och vidta de skyddsåtgärder som situationen kräver.

Vid lufttransport ska transportören anmäla uppgifter om de farliga ämnen som transporteras som frakt i luftfartyget

1) utan dröjsmål efter en sådan luftfartsolycka eller ett sådant allvarligt tillbud där de farliga ämnen som fraktas kan ha varit delaktiga, till den behöriga räddningsmyndigheten,

2) efter i 1 punkten avsedda luftfartsolyckor eller allvarliga tillbud så snabbt som möjligt till den behöriga myndigheten i transportörens hemstat och till den behöriga myndigheten i den stat inom vars område luftfartsolyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade,

3) på begäran av en myndighet utan dröjsmål vid ett tillbud som är lindrigare än ett allvarligt tillbud till räddningsmyndigheterna och till den behöriga myndigheten i den stat inom vars område tillbudet inträffade.

Transport- och kommunikationsverket är den i 2 mom. avsedda behöriga myndigheten i Finland.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska detaljerna i den i 1 mom. avsedda anmälan och i de uppgifter som ska anmälas samt om hur den i 2 mom. avsedda anmälan ska göras, om de fall som ska anmälas, om detaljerna i anmälan och i de uppgifter den innehåller samt om anmälnings- och förmedlingssättet.

57 §

Anmälan om överskridande av strålningsgränsvärde

Transportören och mottagaren ska anmäla överskridningar av säkra gränsvärden för strålningens doshastighet och radioaktiv förorening som de observerar i samband med transport av radioaktiva ämnen till var och en som är delaktig i transporten och som har kunnat exponeras för

strålning eller förorening under transporten. Anmälan ska också göras till Strålsäkerhetscentralen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om säkra gränsvärden för strålningens doshastighet och radioaktiv förorening.

58 §

Rapporter om olyckor och tillbud

Vid vägtransport och järnvägstransport ska lastaren, fyllaren, transportören, lastens lossare och mottagare samt bannätsförvaltaren var för sig i sin verksamhet lämna en rapport till Säkerhets- och kemikalieverket inom en månad från händelsen, om det under en vägtransport eller järnvägstransport av farliga ämnen eller vid lastning eller lossning eller fyllning av tankar, fordon för bulkgods, vagnar eller bulkcontainrar i samband med vägtransport eller järnvägstransport av farliga ämnen inträffar en olycka eller ett tillbud som inbegriper

1) läckage av ett farligt ämne eller en omedelbar fara för läckage av ämnet,
2) person-, egendoms- eller miljöskada, eller
3) en händelse där det begärts hjälp av en myndighet.

I en hamn ska den transportör som ansvarar för vägtransport eller järnvägstransport och vid intern flyttning eller tillfällig förvaring den som ansvarar för lasten var för sig i sin verksamhet lämna en rapport till Säkerhets- och kemikalieverket och till hamninnehavaren, om det i hamnen inträffar en olycka eller ett tillbud som berör människor, miljö eller egendom vid transport av ett farligt ämne eller vid flyttning i samband med en sådan transport.

Den som ansvarar för ett fartyg ska utan dröjsmål lämna en så omfattade rapport som möjligt till den närmaste kuststatens behöriga myndighet, om det vid fartygstransport av farliga ämnen inträffar en olycka eller ett tillbud som inbegriper

1) att en last som innehåller farliga ämnen försvinner eller sannolikt kommer att försvinna till sjöss,
2) att INF-gods läcker eller sannolikt kommer att läcka, eller
3) att ett fartyg som transporterar INF-gods skadas, blir defekt eller går sönder så att fartygets säkerhet påverkas eller navigeringssäkerheten försämras.

Vid lufttransport ska transportören lämna en rapport om

1) olyckor och tillbud vid transport av farliga ämnen, till den behöriga myndigheten i transportörens hemstat och till den behöriga myndigheten i den stat inom vars område olyckan eller tillbudet vid transport av farliga ämnen inträffade,
2) fall där det i frakt eller flygpost hittas farliga ämnen som överlämnats för transport eller transporterats i strid med kraven, till den behöriga myndigheten i transportörens hemstat och till den behöriga myndigheten i den stat inom vars område det farliga ämnet hittades,
3) fall som transportören upptäckt eller som anmälts till transportören där farliga ämnen som strider mot kraven har hittats hos en passagerare eller en besättningsmedlem eller i resgods, till den behöriga myndigheten i den stat inom vars område det farliga ämnet hittades,
4) upptäckta fall där farliga ämnen har transporterats utan att kraven på lastning, separering av last eller säkring av last har iakttagits eller utan att de uppgifter som krävs har lämnats, till den behöriga myndigheten i transportörens hemstat.

Transport- och kommunikationsverket är den i 3 och 4 mom. avsedda behöriga myndigheten i Finland.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om utarbetandet av de rapporter som avses i denna paragraf, om händelser som förutsätter rapportering, om innehållet i och mallen för rapporten, om detaljer i de uppgifter som lämnas i rapporten samt om sättet att förmedla rapporten.

59 §

Lämnande av uppgifter om olyckor och tillbud

Säkerhets- och kemikalieverket ska årligen till Transport- och kommunikationsverket sända uppgifter om rapporter enligt 58 § 1 och 2 mom. som verket har mottagit.

I fråga om olyckor eller tillbud i samband med transporter av radioaktiva ämnen ska Säkerhets- och kemikalieverket sända uppgifter om mottagna rapporter enligt 58 § 1 och 2 mom. och Transport- och kommunikationsverket uppgifter om mottagna rapporter enligt 58 § 3 och 4 mom. till Strålsäkerhetscentralen.

60 §

Användning av information om olyckor eller tillbud

På myndigheters rätt att vidta rättsliga åtgärder på grund av en oöverlagd eller oavsiktlig överträdelse som de får kännedom om via en rapport som med stöd av detta kapitel utarbetats om en lufttransport, fartygstransport eller järnvägstransport tillämpas vad som föreskrivs i 128 § i luftfartslagen om användning av information om händelser, i 18 kap. 15 a § i sjölagen (674/1994) om användning av uppgifter som gäller olyckor och tillbud och i 167 § i spårtrafiklagen om användning av information om olyckor eller tillbud.

En myndighet får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av en oöverlagd eller oavsiktlig överträdelse som den får kännedom om via en rapport som med stöd av detta kapitel utarbetats om en vägtransport eller en olycka eller ett tillbud som inträffat i en hamn, om det inte är fråga om en sådan försummelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet eller ett förfarande som är straffbart enligt strafflagen (39/1889).

En arbetsgivare får inte på ett diskriminerande sätt bemöta en arbetstagare i sin tjänst eller någon annan som gör en anmälan om ett eventuellt tillbud som personen känner till.

13 kap.

Delaktigas skyldigheter att sörja för säkra transporter

Skyldigheter som gäller alla transportformer

61 §

Skyldighet att iaktta tillsynsmyndighetens påbud

På begäran ska dokumentationen visas upp för tillsynsmyndigheten, och även i övrigt ska tillsynsmyndighetens påbud för granskning av förberedelse och genomförande av transporter samt transportsäkerhet och skydd av transporter iakttas.

62 §

Skyldighet att säkerställa att produkter som används för transport av farliga ämnen är säkra

Tillverkare, representanter för tillverkaren, importörer, distributörer, ägare, användare, operatör och andra som på marknaden släpper ut, innehar och tar i bruk produkter som används för transport av farliga ämnen ska se till att sådana produkter för transport av farliga ämnen är säkra och överensstämmer med kraven. Denna paragraf tillämpas dock inte på en konsument som tar

i bruk en detaljhandelsförpackning och som använder eller har för avsikt att använda produkten för fritids- eller sportaktiviteter eller för andra personliga ändamål.

63 §

Särskilda skyldigheter vid transport av radioaktiva ämnen

Den som utför uppgifter och åtgärder som ingår i eller anknyter till transport av radioaktiva ämnen ska ha

1) ett ledningssystem som tillämpas i verksamheten för att säkerställa att uppgifterna och åtgärderna överensstämmer med kraven,

2) ett strålskyddsprogram för att garantera personalens och befolkningens strålsäkerhet.

Av strålskyddsprogrammet ska det framgå vilka åtgärder som vidtas i syfte att förhindra och begränsa strålningsexponering förorsakad av transport av radioaktiva ämnen. Dessa åtgärder ska anpassas till storleken av och sannolikheten för strålningsexponering.

I fråga om radioaktiva ämnen ska avsändaren, transportören och mottagaren och vid fartygstransport avlastaren och avsändaren till följd av iakttagna överskridningar av strålningsgränsvärden omedelbart vidta behövliga åtgärder för att eliminera de faror som föranleds av strålningen eller den radioaktiva föroreningen och begränsa konsekvenserna. De ska också undersöka händelsen, med lämpliga åtgärder korrigera orsakerna och omständigheterna för att förebygga att liknande händelser upprepas samt meddela Strålsäkerhetscentralen om orsakerna till händelsen och om de korrigerande åtgärderna.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i ledningssystemet och strålskyddsprogrammet och om strålskyddet och de övriga åtgärderna i samband med dem.

Delaktiga vid vägtransport och järnvägstransport

64 §

Avsändarens skyldigheter vid vägtransport och järnvägstransport

Vid vägtransport och järnvägstransport får avsändaren för transport överlämna endast sådana försändelser som uppfyller kraven i denna lag. Avsändaren ska

1) försäkra sig om att det farliga ämnet är rätt klassificerat och får transporteras med den transportform som används,

2) ge transportören de uppgifter som behövs för genomförande av transporten,

3) använda endast förpackningar och tankar som är lämpliga för transport av det farliga ämnet i fråga,

4) använda ett säkert försändningssätt och iaktta försändningsbegränsningarna,

5) se till att tömda tankar, fordon, vagnar eller bulkcontainrar i vilka riskfaktorerna inte har eliminerats överlämnas för transport märkta och förslutna på motsvarande sätt som när de är fyllda.

Om avsändaren anlitar tjänster som tillhandahålls av andra parter ska avsändaren tillräckligt väl försäkra sig om att försändelsen uppfyller kraven i denna lag. Avsändaren får dock i sådana fall som avses i 1 mom. 1–3 och 5 punkten förlita sig på uppgifter som lämnats av andra delaktiga.

Om avsändaren handlar på uppdrag av en tredje part, ska den tredje parten skriftligen informera avsändaren om de farliga ämnen försändelsen innehåller och ge alla uppgifter och handlingar som avsändaren behöver för att fullgöra sina skyldigheter.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av avsändarens skyldigheter.

65 §

Transportörens skyldigheter vid vägtransport och järnvägstransport

Vid vägtransport och järnvägstransport ska transportören
1) se till att det fordon och den vagn som används vid transport av farliga ämnen kan användas för detta ändamål och att fordonet vid vägtransport är bemannat på behörigt sätt,
2) försäkra sig om att det farliga ämnet får transporteras med den transportform som används,
3) försäkra sig om att avsändaren före transporten har lämnat den information som behövs om de farliga ämnen som transporteras och att de handlingar som krävs medförs vid transporten eller finns tillgängliga under transporten,
4) på ett tillräckligt sätt försäkra sig om att fordonet, vagnen och lasten inte har några uppenbara fel eller läckor och att de inte saknar någon utrustning,
5) försäkra sig om att tidsfristen för nästa besiktning av tankarna inte har löpt ut så att tankarna inte längre kan användas för transporten i fråga,
6) kontrollera att fordonet och vagnen inte är överlastade,
7) försäkra sig om att fordonet och vagnen är försedda med de märkningar som anger last som innehåller farliga ämnen,
8) se till att föraren och de övriga besättningsmedlemmarna har fått anvisningar för olyckor och nödsituationer, försäkra sig om att de förstår anvisningarna och kan följa dem och att de anvisningar, den personliga skyddsutrustning och den utrustning som behövs för att vidta åtgärder som krävs vid tillbud medförs under transporten.

Om transportören konstaterar försummelser i fråga om de omständigheter som avses i 1 mom. 1–7 punkten eller förfaranden som strider mot denna lag får transportören inte låta försändelsen transporteras vidare innan saken har rättats till.

De skyldigheter som avses i 1 mom. 1–7 punkten ska fullgöras på grundval av handlingar och uppgifter som mottagits för transporten genom att på ett tillräckligt sätt kontrollera lasttransportenheten och vid behov lasten. Transportören får vid vägtransporter i de fall som avses i 1 mom. 2–4 och 7 punkten samt vid järnvägstransporter i de fall som avses i 1 mom. 2, 3 och 5–7 punkten förlita sig på uppgifter som lämnats av andra delaktiga. Transportören får i de fall som avses i 1 mom. 3 punkten förlita sig på det som intygas i det stuvningsintyg som upprättats för ett transportled till sjöss.

Vid järnvägstransport ska transportören dessutom
1) informera föraren av rullande materiel om farliga ämnen som transporteras och om deras placering i den trafikerande enheten,
2) se till att förvaltaren av det bannät som används för transporten i fråga under transporten har snabb och obehindrad tillgång till tillräckliga uppgifter om tågets sammansättning, placeringen av vagnar i tåget och de farliga ämnen som transporteras i vagnarna,
3) se till att den enhet som svarar för underhållet har tillräckliga uppgifter om innehållet i cisternvagnar och om deras anordningar och utrustning i de fordon vars underhåll enheten svarar för.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av transportörens skyldigheter.

66 §

Mottagarens skyldigheter vid vägtransport och järnvägstransport

Vid vägtransport och järnvägstransport får mottagaren inte vägra att ta emot en försändelse av andra skäl än tvingande skäl. Mottagaren ska efter lossningen av lasten kontrollera att de krav som gäller mottagarens uppgifter har uppfyllts. Vagnar och containrar får lämnas tillbaka

till transportören eller tas i bruk på nytt först när sådana försummelser som konstaterats vid kontrollen har rättats till.

Om mottagaren anlitar tjänster som tillhandahålls av andra parter ska mottagaren tillräckligt väl försäkra sig om att kraven enligt denna paragraf har uppfyllts.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av mottagarens skyldigheter.

67 §

Lastarens skyldigheter vid vägtransport och järnvägstransport

Vid vägtransport och järnvägstransport får lastaren för transport överlämna endast sådana farliga ämnen som får transporteras med den transportform som används.

Lastaren ska

1) när lastaren överlämnar förpackade farliga ämnen eller tömda, ej rengjorda förpackningar för transport kontrollera att förpackningarna inte är skadade och att ingen försändelse med en skadad förpackning som kan äventyra transportsäkerheten överlämnas för transport,

2) lasta och hantera försändelser och last som innehåller farliga ämnen med beaktande av transportsäkerheten och ämnenas farliga egenskaper,

3) märka vagnar och containrar enligt de farliga egenskaperna hos de ämnen som transporteras efter att ha lastat farliga ämnen i en vagn eller container och vid överlämnandet till transportören för omedelbar transport,

4) samlasta endast kollin som enligt innehållets farliga egenskaper får lastas i samma lastutrymme, och ändamålsenligt enligt de farliga egenskaperna separera dem från varandra och från annat gods i lastutrymmet.

Lastaren får i de fall som avses i 1 mom. och 2 mom. 3 och 4 punkten förlita sig på uppgifter som lämnats av andra delaktiga.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av lastarens skyldigheter.

68 §

Förpackarens skyldigheter vid vägtransport och järnvägstransport

Vid vägtransport och järnvägstransport ska förpackaren

1) förpacka farliga ämnen med beaktande av transportsäkerheten och ämnenas farliga egenskaper,

2) vid förberedande av en förpackad försändelse för transport försäkra sig om att den transportklara förpackningen är märkt enligt innehållets farliga egenskaper.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av förpackarens skyldigheter.

69 §

Fyllarens skyldigheter vid vägtransport och järnvägstransport

Vid vägtransport och järnvägstransport ska fyllaren av tankar samt av fordon, vagnar och containrar för bulkgods

1) inför fyllning av en tank försäkra sig om att tanken och dess anordningar och utrustning är i tekniskt felfritt skick,

2) försäkra sig om att tankarna har besiktats inom utsatt tid,

3) fylla tanken endast med sådana farliga ämnen för transport av vilka tanken är lämplig,

4) försäkra sig om att tankens tankfack fylls så att ämnena i angränsande tankfack inte reagerar med varandra på ett farligt sätt under transporten,
5) se till att tanken endast fylls med den säkra mängd av det farliga ämnet som tanken och ämnets farliga egenskaper tillåter,
6) efter fyllning av tanken försäkra sig om att förslutningarna är stängda och täta,
7) försäkra sig om att det inte efter påfyllningen finns farliga rester av ämnet utanpå tanken,
8) vid förberedande av farliga ämnen för transport försäkra sig om att märkningar som anger de farliga egenskaperna fästs på tankar samt fordon, vagnar och containrar som är lastade med bulkgods,
9) fylla fordon, vagnar eller containrar med bulkgods med beaktande av transportsäkerheten och ämnenas farliga egenskaper.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av fyllarens skyldigheter.

70 §

Skyldigheter för innehavare av tankcontainrar vid vägtransport och järnvägstransport

Vid vägtransport och järnvägstransport ska innehavaren av en tankcontainer
1) försäkra sig om att de krav som gäller tankcontainerns konstruktion, anordningar, utrustning, besiktning, provning och märkning har iakttagits,
2) försäkra sig om att underhållsåtgärderna för tankcontainern och dess anordningar och utrustning har genomförts på ett sådant sätt att de överensstämmer med kraven under normala driftsförhållanden fram till nästa besiktning som krävs,
3) låta utföra en extra besiktning av tankcontainern om dess tank, anordningar eller utrustning på grund av reparation, ombyggnad eller en olycka kan ha försämrats.

Vad som i denna paragraf föreskrivs om tankcontainrar och innehavare av tankcontainrar tillämpas också på ramförsedda tankar som motsvarar tankcontainrar och används i olika transportformer samt på deras innehavare.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av skyldigheterna för innehavare av tankcontainrar.

71 §

Skyldigheter för innehavare av cisternvagnar vid järnvägstransport

Vid järnvägstransport ska innehavaren av en cisternvagn
1) försäkra sig om att de krav som gäller cisternvagnens konstruktion, anordningar, utrustning, besiktning och märkning har iakttagits,
2) låta utföra en extra besiktning av cisternvagnen om vagnens tank, anordningar eller utrustning på grund av reparation, ombyggnad eller en olycka kan ha försämrats,
3) försäkra sig om att resultaten av de åtgärder som avses i 1 och 2 punkten införs i den tankdokumentation som innehåller tekniska uppgifter,
4) försäkra sig om att den enhet som utsetts att ansvara för underhållet av cisternvagnen har ett giltigt intyg om behörighet som omfattar cisternvagnar för transport av farligt gods,
5) se till att den enhet som ansvarar för underhållet har fått behövliga uppgifter om cisternvagnens tank, anordningar och utrustning.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av skyldigheterna för innehavare av cisternvagnar.

72 §

Lossarens skyldigheter vid vägtransport och järnvägstransport

Vid vägtransport och järnvägstransport ska lossaren
1) genom att kontrollera ämnenas märkningar försäkra sig om att endast de ämnen som nämns i dokumentationen över lasten blir lossade,
2) kontrollera att inte förpackningar, tankar, fordon, vagnar eller containrar är behäftade med sådana fel som kan äventyra lossningen samt vid behov avhjälpa felen före lossningen,
3) lossa och hantera farliga ämnen med beaktande av transportsäkerheten och ämnenas farliga egenskaper,
4) omedelbart efter lossningen avlägsna farliga rester som har fäst på utsidan av tanken, fordonet, vagnen eller containern under lossningsprocessen och säkerställa att deras ventiler och inspektionsöppningar är stängda,
5) se till att fordonet, vagnen och containern rengörs på tillbörligt sätt samt att riskfaktorer elimineras,
6) försäkra sig om att märkningar som anger ett farligt ämne eller en farlig last inte längre är synliga på fullständigt tömda vagnar och containrar från vilka de riskfaktorer som hänför sig till det transporterade ämnet har eliminerats.

Om lossaren anlitar tjänster som tillhandahålls av andra parter ska lossaren tillräckligt väl försäkra sig om att de föreskrivna kraven har uppfyllts.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av lossarens skyldigheter.

73 §

Bannätsförvaltarens skyldigheter

Bannätsförvaltaren ska i fråga om det bannät som den förvaltar
1) säkerställa att det för den plats i bannätet som avses i 33 § 1 mom. 2 punkten upprättas en intern räddningsplan,
2) säkerställa snabb och obehindrad tillgång under transporten till tillräckliga uppgifter om tågets sammansättning, vagnarnas placering i tåget och de farliga ämnen som transporteras i vagnarna.

Den information som avses i 1 mom. 2 punkten får lämnas ut endast till den som behöver informationen för att utföra uppgifter som gäller transportens säkerhet eller säkerhetsrisker eller för räddningsverksamhet och endast i den omfattning som uppgifterna kräver.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av bannätsförvaltarens skyldigheter.

74 §

Skyldigheter för den enhet som ansvarar för underhållet vid en järnvägstransport

Den enhet som ansvarar för underhållet vid en järnvägstransport ska försäkra sig om att
1) underhållsåtgärder för tankarna och deras anordningar och utrustning har genomförts på ett sådant sätt att cisternvagnen överensstämmer med kraven under normala driftsförhållanden,
2) den information om fordonen som lämnats för utförandet av underhållsuppgifterna också inbegriper uppgifter om tankarna och deras anordningar och utrustning,
3) de underhållsåtgärder som gäller tankarna och deras anordningar och utrustning dokumenteras.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av skyldigheterna för den enhet som ansvarar för underhållet.

Delaktiga vid fartygstransport

75 §

Avlastarens och avsändarens skyldigheter vid fartygstransport

Vid fartygstransport får avlastaren och avsändaren för transport överlämna endast sådan last som uppfyller kraven i denna lag. Avlastaren eller avsändaren ska

1) försäkra sig om att ett farligt ämne är rätt klassificerat och att fartygstransport av ämnet är tillåten,

2) försäkra sig om att endast förpackningar och lasttransportenheter som lämpar sig för transport av det farliga ämnet i fråga används vid transporten,

3) se till att den transportklara förpackningen och lasttransportenheten har märkts enligt de farliga egenskaperna hos de ämnen som transporteras,

4) se till att transportören har fått de uppgifter som behövs för genomförande av transporten,

5) se till att det skriftligt försäkras att försändelsen av det farliga ämnet är transportklar och att ämnet har förpackats, märkts och överlämnats för transport i behörigt skick i enlighet med kraven,

6) lämna hamninnehavaren och den som utför lasthanteringstjänster i hamnen de uppgifter om det farliga ämnet som behövs för hantering av godset i god tid före det farliga ämnet levereras till hamnområdet och om möjligt minst 24 timmar före ankomsten till hamnen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av avlastarens och avsändarens skyldigheter.

76 §

Skyldigheter för transportören och fartygets befälhavare vid fartygstransport

Vid fartygstransport ska transportören eller fartygets befälhavare

1) se till att det fartyg som används för transport av ett farligt ämne kan användas för den uppgiften,

2) försäkra sig om att att fartygstransport av det farliga ämnet är tillåten,

3) försäkra sig om att en last som innehåller farliga ämnen inte godkänns för transport utan de uppgifter som behövs för transporten,

4) se till att lasttransportenheter som innehåller farliga ämnen är lastade, stuvade, placerade och vid behov säkrade på ett säkert och ändamålsenligt sätt och att de har separerats från varandra och från den övriga lasten i lastutrymmet enligt de farliga egenskaperna hos de ämnen de innehåller,

5) se till att uppgifter om de farliga ämnen har lämnats till hamninnehavaren och till den som utför lossningsarbetet eller till dennes representant innan lasten lossas i Finland.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av skyldigheterna för transportören och fartygets befälhavare.

77 §

Skyldigheter för förpackare, fyllare och lastare av containrar, fordon och vagnar vid fartygstransport

Vid fartygstransport ska den som svarar för förpackning, fyllning eller lastning av ett farligt ämne i containrar eller i fordon eller vagnar som används vid vägtransport eller järnvägstransport med ett stuvningsintyg intyga att

1) containern, fordonet eller vagnen lämpar sig för den last som transporteras,

2) containern, fordonet eller vagnen inte innehåller last som är olämplig för samlastning,

3) containern, fordonet eller vagnen endast är lastad med avsändningsklara förpackningar i användbart skick som är lastade och säkrade med metoder som lämpar sig för den avsedda transporten,

4) ämnen som transporteras i bulk är jämnt fördelade,

5) containerns, fordonets eller vagnens konstruktion är i användbart skick på ett sätt som är ändamålsenligt för transporten,

6) containern, fordonet eller vagnen har de märkningar som krävs för transporten,

7) det för lasten finns transporthandlingar som innehåller de uppgifter som behövs för genomförandet av transporten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av skyldigheterna för förpackare, fyllare och lastare.

Delaktiga vid lufttransport

78 §

Avsändarens skyldigheter vid lufttransport

Vid lufttransport får avsändaren för transport överlämna endast sådana försändelser som uppfyller kraven i denna lag. Avsändaren ska

1) försäkra sig om att ämnet är rätt klassificerat och att lufttransport av ämnet är tillåten,

2) se till och skriftligt försäkra att försändelsen av det farliga ämnet är transportklar och att ämnet har förpackats, märkts och överlämnats för transport i behörigt skick i enlighet med kraven,

3) försäkra sig om att transportören har fått de uppgifter och anmälningar som behövs för genomförande av transporten,

4) se till att personalen har tillräckliga anvisningar för att på ett säkert sätt kunna sköta uppgifter i samband med transport av farliga ämnen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av avsändarens skyldigheter.

79 §

Skyldigheter för transportören och leverantören av marktjänster vid lufttransport

Vid lufttransport ska transportören

1) se till att den har det tillstånd som krävs för transport av ett farligt ämne,

2) se till att det luftfartyg som används för transport av ett farligt ämne kan användas för den uppgiften,

3) försäkra sig om att lufttransport av det farliga ämnet är tillåten,

4) försäkra sig om att en försändelse som innehåller farliga ämnen inte godkänns för transport utan de uppgifter från avsändaren som behövs för transporten,

5) innan en försändelse som innehåller farliga ämnen godkänns för transport kontrollera att försändelsen har överlämnats för transport i enlighet med kraven,

6) försäkra sig om att farliga ämnen lastas och transporteras i luftfartyget på ett sådant sätt att de inte medför fara,

7) före lastningen och i samband med att lasten lossas kontrollera att försändelsen inte har fel eller läckor, vidta behövliga säkerhetsfrämjande åtgärder om fel och läckor framkommer samt se till att behövliga kontroller och åtgärder genomförs för att förebygga följder av felen och läckorna,

8) försäkra sig om att luftfartygets befälhavare och den personal som utför andra uppgifter i samband med flygresan och förberedelserna inför den i god tid före flygresan på ett tillförlitligt sätt får uppgifter om de farliga ämnen som transporteras som frakt i luftfartyget,

9) se till att personalen har tillräckliga anvisningar för att på ett säkert sätt kunna sköta uppgifter i samband med transport av farliga ämnen,

10) försäkra sig om att ställen som tar emot flygfrakt för transport informerar om de krav som gäller transport av farliga ämnen,

11) försäkra sig om att passagerarna informeras om de farliga ämnen som är förbjudna i resgods eller som passagerarna i övrigt inte får medföra.

Det som föreskrivs i 1 mom. gäller också leverantörer av marktjänster som utför dessa uppgifter.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska fullgörandet av transportörens skyldigheter.

14 kap.

Skyldigheter att se till att transportabla tryckbärande anordningar överensstämmer med kraven

80 §

Skyldigheter för tillverkare av transportabla tryckbärande anordningar

Tillverkaren ska

1) se till att en transportabel tryckbärande anordning som släpps ut på marknaden har konstruerats, tillverkats och dokumenterats i enlighet med 5 kap.,

2) se till att den transportabla tryckbärande anordningen förses med pi-märke när anordningens överensstämmelse med kraven har visats,

3) förvara den tekniska dokumentationen för den transportabla tryckbärande anordningen i enlighet med 5 kap.

81 §

Skyldighet för tillverkare att vidta korrigerande åtgärder

En tillverkare som har skäl att misstänka att en transportabel tryckbärande anordning som tillverkaren har släppt ut på marknaden inte uppfyller kraven i 5 kap. ska

1) utan dröjsmål vidta åtgärder för att få den transportabla tryckbärande anordningen att överensstämma med kraven eller dra tillbaka eller återkalla den,

2) omedelbart underrätta marknadskontrollmyndigheten och alla behöriga nationella myndigheter i de medlemsstater i Europeiska unionen där tillverkaren har tillhandahållit den transportabla tryckbärande anordningen, i det fall att anordningen utgör en risk, samt lämna detaljerade uppgifter om den bristande överensstämmelsen och de korrigerande åtgärder som vidtagits,

3) dokumentera alla sådana fall av bristande överensstämmelse samt korrigerande åtgärder som avses i denna paragraf.

Tillverkaren ska också säkerställa att korrigerande åtgärder vidtas på alla transportabla tryckbärande anordningar som tillverkaren har släppt ut på marknaden och som överensstämmer med kraven men medför risk för hälsa, säkerhet eller allmänna intressen.

82 §

Tillverkarens representant i fråga om en transportabel tryckbärande anordning

Tillverkaren får genom en skriftlig fullmakt utse en representant för sig. Tillverkarens representant ska utföra de uppgifter som anges i fullmakten från tillverkaren.

Fullmakten kan åtminstone ge tillverkarens representant rätt att

1) inneha den tekniska dokumentationen för att kunna uppvisa denna för marknadskontrollmyndigheten,

2) på begäran av marknadskontrollmyndigheten lämna all information och dokumentation som behövs för att visa överensstämmelsen med kraven,

3) samarbeta med marknadskontrollmyndigheten för att undanröja riskerna med de transportabla tryckbärande anordningar som fullmakten omfattar.

Tillverkarens representant får dock inte ges uppgifter som anges i 80 § 1 och 2 punkten och inte heller uppgiften att upprätta teknisk dokumentation.

Representantens namn och adress ska anges på den transportabla tryckbärande anordningens intyg om överensstämmelse.

83 §

Skyldigheter för importörer av transportabla tryckbärande anordningar

Importören ska

1) endast släppa ut sådana transportabla tryckbärande anordningar på marknaden som överensstämmer med kraven och också uppfyller kraven i 5 kap.,

2) innan en transportabel tryckbärande anordning släpps ut på marknaden se till att

a) tillverkaren har utfört den relevanta bedömningen av överensstämmelse och upprättat den behövliga tekniska dokumentationen,

b) den transportabla tryckbärande anordningen är försett med pi-märke och åtföljs av ett intyg om överensstämmelse,

3) under den tid då importören har ansvar för den transportabla tryckbärande anordningen se till att lagrings- och transportförhållandena inte äventyrar anordningens överensstämmelse med kraven,

4) ange sitt namn och sina kontaktuppgifter i intyget om överensstämmelse eller i en bilaga till det,

5) förvara en kopia av den tekniska dokumentationen för den transportabla tryckbärande anordningen tillgänglig för marknadskontrollmyndigheten.

Om en importör har skäl att misstänka att en transportabel tryckbärande anordning inte uppfyller kraven i 5 kap. ska importören

1) avhålla sig från att släppa ut anordningen på marknaden till dess att den har fåtts att överensstämma med kraven,

2) informera tillverkaren och marknadskontrollmyndigheten, om den transportabla tryckbärande anordningen utgör en risk.

En importör anses vara tillverkare och omfattas av de skyldigheter som anges i 80 och 81 § när importören släpper ut en transportabel tryckbärande anordning på marknaden i eget namn eller under eget varumärke eller ändrar en transportabel tryckbärande anordning som redan har släppts ut på marknaden på ett sådant sätt att överensstämmelsen med de tillämpliga kraven kan påverkas.

84 §

Skyldighet för importörer att vidta korrigerande åtgärder

En importör som har skäl att misstänka att en transportabel tryckbärande anordning som importören släppt ut på marknaden inte uppfyller kraven i 5 kap. ska

1) utan dröjsmål vidta åtgärder för att få den transportabla tryckbärande anordningen att överensstämma med kraven eller dra tillbaka eller återkalla dem,

2) omedelbart underrätta tillverkaren, marknadskontrollmyndigheten och alla behöriga nationella myndigheter i de medlemsstater i Europeiska unionen där importören har tillhandahållit den transportabla tryckbärande anordningen, i det fall att anordningen utgör en risk, samt lämna detaljerade uppgifter om den bristande överensstämmelsen och de korrigerande åtgärder som vidtagits,

3) dokumentera alla sådana fall av bristande överensstämmelse samt korrigerande åtgärder som avses i 2 punkten.

Importören ska också säkerställa att korrigerande åtgärder vidtas på alla transportabla tryckbärande anordningar som importören tillhandahåller på marknaden och som överensstämmer med kraven men medför risk för hälsa, säkerhet eller allmänna intressen.

85 §

Skyldigheter för distributörer av transportabla tryckbärande anordningar

Distributören ska

1) endast tillhandahålla sådana transportabla tryckbärande anordningar på marknaden som överensstämmer med kraven och som också uppfyller kraven i 5 kap.,

2) innan en transportabel tryckbärande anordning släpps ut på marknaden kontrollera att anordningen är försett med pi-märke och åtföljs av ett intyg om överensstämmelse och kontaktinformation till importören,

3) under den tid distributören har ansvar för den transportabla tryckbärande anordningen se till att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar anordningens överensstämmelse med kraven.

En distributör anses vara tillverkare och omfattas av de skyldigheter som anges i 80 och 81 §när distributören släpper ut en transportabel tryckbärande anordning på marknaden i eget namn eller under eget varumärke eller ändrar en transportabel tryckbärande anordning som redan har släppts ut på marknaden på ett sådant sätt att överensstämmelsen med de tillämpliga kraven kan påverkas.

86 §

Skyldighet för distributörer att vidta korrigerande åtgärder

En distributör som har skäl att misstänka att en transportabel tryckbärande anordning inte uppfyller kraven i 5 kap. ska

1) avhålla sig från att tillhandahålla anordningen på marknaden till dess att den har fåtts att överensstämma med kraven,

2) informerna tillverkaren eller importören och marknadskontrollmyndigheten, om anordningen utgör en risk,

3) dokumentera alla sådana fall av bristande överensstämmelse och korrigerande åtgärder.

Distributören ska också säkerställa att korrigerande åtgärder vidtas på alla transportabla tryckbärande anordningar som distributören tillhandahåller på marknaden och som överensstämmer med kraven men medför risk för hälsa, säkerhet eller allmänna intressen.

87 §

Skyldigheter för ägare av transportabla tryckbärande anordningar

Under den tid ägaren har ansvar för en transportabel tryckbärande anordning ska ägaren se till att lagrings- och transportförhållandena inte äventyrar anordningens överensstämmelse med kraven.

Om en ägare har skäl att misstänka att en transportabel tryckbärande anordning inte överensstämmer med kraven i 5 kap. ska ägaren

1) avhålla sig från att tillhandahålla eller använda anordningen till dess att den fåtts att överensstämma med kraven,

2) informera tillverkaren, importören eller distributören och marknadskontrollmyndigheten, om anordningen utgör en risk,

3) dokumentera alla sådana fall av bristande överensstämmelse och korrigerande åtgärder.

De i 1 och 2 mom. avsedda skyldigheterna tillämpas inte på konsumenter som avser att använda eller använder en transportabel tryckbärande anordning för fritids- eller sportaktiviteter eller för andra personliga ändamål.

Ägaren ska också säkerställa att korrigerande åtgärder vidtas på alla transportabla tryckbärande anordningar som ägaren tillhandahåller och som överensstämmer med kraven men medför risk för hälsa, säkerhet eller allmänna intressen.

88 §

Skyldigheter för operatörer av transportabla tryckbärande anordningar

Operatören ska

1) för transport endast använda sådana transportabla tryckbärande anordningar som överensstämmer med kraven och som också uppfyller kraven i 5 kap.,

2) informera ägaren och marknadskontrollmyndigheten, om en transportabel tryckbärande anordning utgör en risk.

Operatören ska också säkerställa att korrigerande åtgärder vidtas på alla transportabla tryckbärande anordningar som operatören använder och som överensstämmer med kraven men medför risk för hälsa, säkerhet eller allmänna intressen.

89 §

Lämnande av uppgifter och skyldighet att samarbeta med myndigheter

Tillverkaren, importören och distributören av en transportabel tryckbärande anordning ska

1) på begäran ge marknadskontrollmyndigheten all den information och dokumentation som behövs för att visa att anordningen överensstämmer med kraven; informationen ska ges på ett språk som marknadskontrollmyndigheten godtar,

2) på begäran av marknadskontrollmyndigheten samarbeta med den för att undanröja riskerna med de transportabla tryckbärande anordningar som de har släppt ut eller tillhandahållit på marknaden.

Tillverkare, representanter för tillverkare, importörer, distributörer, ägare och operatörer av transportabla tryckbärande anordningar ska under en period av minst 10 år på begäran av marknadskontrollmyndigheten ge den information om tillverkare, tillverkares representanter, importörer, distributörer, ägare och operatörer

1) som till dem har levererat transportabla tryckbärande anordningar,

2) till vilka de har levererat transportabla tryckbärande anordningar.

Tillverkare, tillverkarnas representanter, importörer, distributörer och ägare får ge operatörer endast uppgifter som är av betydelse för en säker användning av de transportabla tryckbärande anordningarna.

15 kap.

Personalens yrkeskunskap

90 §

Skyldighet att sörja för personalens yrkeskunskap

Arbetsgivare ska se till att anställda arbetstagare som utför uppgifter i samband med transport av farliga ämnen har den utbildning eller kompetens av annat slag som behövs för uppgiften. Arbetsgivaren ska ha uppgifter om denna utbildning och kompetens.

Arbetsgivaren ska bevara uppgifterna om sina arbetstagares i denna lag föreskrivna utbildning för transport av farliga ämnen i tre års tid efter att den senaste godkända utbildningen genomgåtts.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i uppgifterna om utbildningen och om det praktiska genomförandet av arbetsgivarens skyldigheter.

91 §

Skyldighet att utse säkerhetsrådgivare vid vägtransport och järnvägstransport

Den som utför väg transport eller järnvägstransport av farliga ämnen eller i samband med sådan transport utför förpackning, försändning eller annan verksamhet som gäller säkerheten vid transport av farliga ämnen ska utse en eller vid behov flera säkerhetsrådgivare. En säkerhetsrådgivare behöver dock inte utses

1) om endast små mängder av det farliga ämnet transporteras, eller

2) om transporterna endast sker inom hamnområden eller på flygplatser.

Den utsedda säkerhetsrådgivaren ska ha ett gällande intyg om avlagt prov för säkerhetsrådgivare. Dessutom ska det finnas ett av den som utses till säkerhetsrådgivare lämnat skriftligt samtycke till uppgiften.

Trafik- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ämnesspecifika små mängder som får transporteras utan att en säkerhetsrådgivare utses.

92 §

Skyldighet att anmäla att säkerhetsrådgivare utsetts

Den som är skyldig att utse säkerhetsrådgivare för vägtransport eller järnvägstransport av farliga ämnen och är etablerad i Finland ska anmäla till Transport- och kommunikationsverket att en säkerhetsrådgivare utsetts. Även ändringar i uppgifterna ska anmälas.

Transport- och kommunikationsverket registrerar och förvaltar de uppgifter som avses i 1 mom.

16 kap.

Uppgifter och prov för säkerhetsrådgivare

93 §

Säkerhetsrådgivarens uppgifter

En säkerhetsrådgivare för vägtransport och järnvägstransport av farliga ämnen har till uppgift att

1) ge råd för ett så säkert genomförande som möjligt av transporter av farliga ämnen med iakttagande av bestämmelser och föreskrifter,

2) övervaka och styra verksamheten i samband med transport av farliga ämnen,

3) främja införandet av säkra förfaranden i den verksamhet som anknyter till transport av farliga ämnen,

4) för verksamhetsutövaren upprätta en årlig rapport, som ska förvaras i fem år, om verksamheten i samband med transport av farliga ämnen,

5) göra upp olycksrapporter för verksamhetsutövaren om händelser som inträffat vid transport av farliga ämnen och som medfört fara för människor, miljö eller egendom.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den verksamhet som säkerhetsrådgivaren ska övervaka och om innehållet i den årliga rapporten och i olycksrapporter.

94 §

Prov för säkerhetsrådgivare och intyg över provet

En säkerhetsrådgivare vid vägtransport och järnvägstransport av farliga ämnen ska ha ett giltigt intyg över avlagt prov för säkerhetsrådgivare. Provet för säkerhetsrådgivare visar att personen har tillräcklig sakkunskap om transport av farliga ämnen och om de uppgifter säkerhetsrådgivaren ska utföra enligt gällande bestämmelser.

Provet för säkerhetsrådgivare gäller vägtransport eller järnvägstransport av farliga ämnen. Provet kan också avläggas med specialisering på endast en eller flera kategorier av ämnen.

Transport- och kommunikationsverket beviljar på begäran intyg för säkerhetsrådgivare. En förutsättning för beviljande av intyg är att den sökande har godkänts i provet för säkerhetsrådgivare. Intyget gäller för en viss tid.

På avläggande av prov för säkerhetsrådgivare och registrering och insamling av uppgifter om beviljade intyg tillämpas 26–28 kap. i lagen om transportservice.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om provet för säkerhetsrådgivare och om provets innehåll samt om mallen för intyget för säkerhetsrådgivare, om ändring, giltighet och förlängning av giltighetstiden för intyget och om det praktiska förfarandet vid ansökan om och beviljande av intyget.

95 §

Ordnande av prov för säkerhetsrådgivare

Transport- och kommunikationsverket tar emot och övervakar provet för säkerhetsrådgivare.

Transport- och kommunikationsverket får som assisterande uppgifter i samband med ordnandet av prov för säkerhetsrådgivare överföra utarbetandet av provfrågor, mottagandet och övervakningen av prov samt utfärdandet av intyg till en offentlig eller privat tjänsteleverantör. På överföringen av dessa offentliga förvaltningsuppgifter, på kraven på tjänsteleverantören, på det avtal som ingås med tjänsteleverantören och på tillsynen tillämpas bestämmelserna i 210, 212–213 och 215 § i lagen om transportservice.

Den som ordnar provet för säkerhetsrådgivare ska kontrollera provdeltagarnas identitet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om sättet att avlägga provet för säkerhetsrådgivare, de praktiska arrangemangen och övervakningen samt om tekniska detaljer i samband med dem.

17 kap.

Behörighet för den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon

96 §

Bemyndigande för TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bemyndiga ett besiktningsställe som tillhör en sådan innehavare av besiktningskoncession som avses i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) att för fordon registrerade i Finland bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och godkännanden av TFÄ-ADR-besiktningar, om innehavaren av besiktningskoncession har personal som uppfyller de krav som föreskrivs för uppgifterna i fråga. Bemyndigandet kan endast beviljas för TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning av sådana fordon som besiktningsstället har rätt att besikta. Besiktningsställets rätt upphör samtidigt som dess rätt att utföra besiktningar upphör.

Transport- och kommunikationsverket kan också på ansökan bemyndiga ett verksamhetsställe som tillhör en sådan beviljare av enskilt godkännande för fordon som avses i lagen om ordnande av enskilt godkännande av fordon (958/2013) att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden för fordon registrerade i Finland, om beviljaren av enskilda godkännanden har personal som uppfyller de krav som föreskrivs för uppgifterna i fråga. Bemyndigandet kan endast beviljas för TFÄ-ADR-godkännande av sådana fordon för vilka verksamhetsstället har rätt att bevilja enskilda godkännanden. Verksamhetsställets rätt att utföra TFÄ-ADR-godkännanden upphör samtidigt som dess rätt att bevilja enskilda godkännanden upphör.

97 §

Behörighet för den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar

Utöver det som särskilt föreskrivs om kompetens för besiktare och utförare av enskilt godkännande, ska personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar ha vidareutbildning i form av sådan specialutbildning som behövs för att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och utföra TFÄ-ADR-besiktningar.

Genom förordning av statsrådet får det utfärdas närmare bestämmelser om den specialutbildning som krävs av den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar samt om inträdeskraven till specialutbildningen, de prov som hör till specialutbildningen och det betyg som ges över proven. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om grunderna för bedömning och godkännande av de prov som hör till den specialutbildning som krävs av den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar samt om specialutbildningens tekniska detaljer.

98 §

Tillstånd att ge specialutbildning för personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar

Den som ger sådan specialutbildning som behövs som vidareutbildning för personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar ska ha tillstånd att ge specialutbildning (*specialutbildningstillstånd*).

Beslut om beviljande av specialutbildningstillstånd fattas av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov ge specialutbildning.

99 §

Ansökan om specialutbildningstillstånd och förutsättningar för beviljande

Specialutbildningstillstånd beviljas en sökande som uppfyller de förutsättningar för beviljande av vidareutbildningstillstånd som anges i 30 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet och som förfogar över tillräcklig och yrkesskicklig undervisningspersonal som är förtrogen med godkännandeverksamhet samt med TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar.

För beviljande av specialutbildningstillstånd krävs det dessutom att de uppgifter och de redogörelser och utredningar som anges i 31 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet samt uppgifter om den för verksamheten ansvariga personens utbildning och erfarenhet inom godkännandeverksamhet har bifogats ansökan. På ansökan om utbildningstillstånd tillämpas i övrigt lagen om fordonsbesiktningsverksamhet.

Specialutbildningstillstånd ska beviljas sökande som uppfyller de förutsättningar som anges i 1 mom. och lägger fram den utredning som avses i 2 mom.

100 §

Tillämpning av lagen om fordonsbesiktningsverksamhet i andra frågor som gäller specialutbildning

På återkallande av specialutbildningstillstånd, prov som hör till specialutbildningen, bevarande av handlingar som gäller dessa prov, den opartiskhet som ska iakttas när specialutbildning ges, avvikelser från förvaltningslagens (434/2003) jävskrav vid specialutbildning samt på tillsyn över innehavare av specialutbildningstillstånd tillämpas det som föreskrivs om dessa i samband med vidareutbildningstillstånd i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet.

18 kap.

Besiktningsorgan

101 §

Besiktningsorgan och deras uppgifter

Besiktningsorgan som avses i denna lag är
1) TFÄ-besiktningsorgan,
2) organ för periodiska TFÄ-besiktningar,
3) besiktningsorgan godkända av Strålsäkerhetscentralen,
4) anmälda organ av typ A,
5) anmälda organ av typ B.

Ett besiktningsorgan har rätt att inom sitt verksamhetsområde
1) godkänna förpackningar, tankar och bulkcontainrar samt utföra besiktningar och provningar av förpackningar, tankar och bulkcontainrar,
2) utföra andra än i 1 punkten avsedda uppgifter som krävs för att bedöma och påvisa förpackningars, tankars och bulkcontainrars överensstämmelse med kraven och åtgärder som anknyter till detta,
3) utföra sådana uppgifter som ålagts besiktningsorganen vid förfaranden för bedömning av överensstämmelse och förfaranden för inspektioner och kontroller enligt direktivet om transportabla tryckbärande anordningar,

4) utföra bedömningar och godkännanden av kvalitetssystem i samband med periodiska besiktningar av tryckbehållare samt utföra därtill hörande övervakning.

Närmare bestämmelser om besiktningsorganens samarbete och samarbetsrelaterade uppgifter får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de förfaranden som ska iakttas i samband med uppgifterna och om bedömningar och godkännanden av kvalitetssystem för tryckbehållare och den övervakning som hör till dem samt det praktiska genomförandet av uppgifterna i övrigt.

102 §

Uppgifter för TFÄ-besiktningsorgan

Med undantag för uppgifter som gäller transportabla tryckbärande anordningar, andra tryckbehållare och tryckbärande tankar samt förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen, får ett TFÄ-besiktningsorgan när det gäller förpackningar, tankar och deras ventiler samt andra bulkcontainrar än sådana som avses 1972 års internationella konvention om säkra containrar utföra godkännande, tillsyn över tillverkningen, besiktningar, provningar och andra uppgifter som krävs för att bedöma och påvisa överensstämmelse, enligt vad som i beslutet om godkännande av organet godkänns som en uppgift för detta.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av godkännanden, tillsyn över tillverkning, besiktningar, provningar och bedömning av överensstämmelse.

103 §

Uppgifter för organ för periodiska TFÄ-besiktningar

Med undantag för uppgifter som gäller transportabla tryckbärande anordningar, andra tryckbehållare och förpackningar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen, får ett organ för periodiska TFÄ-besiktningar utföra besiktningar och provningar av förpackningar enligt vad som i beslutet om godkännande av organet godkänns som en uppgift för detta.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av besiktningar och provningar.

104 §

Uppgifter för Strålsäkerhetscentralen och besiktningsorgan som godkänts av Strålsäkerhetscentralen

Ett besiktningsorgan som har godkänts av Strålsäkerhetscentralen får när det gäller förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen utföra besiktningar, provningar och andra uppgifter som krävs för att bedöma och påvisa överensstämmelse.

Strålsäkerhetscentralen får själv utföra de uppgifter som nämns i 1 mom. Strålsäkerhetscentralen får också utföra godkännande av förpackningar och tankar som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen. På dessa uppgifter för Strålsäkerhetscentralen tillämpas det som i denna lag föreskrivs om besiktningsorganens uppgifter.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av godkännanden, besiktningar, provningar och bedömning av överensstämmelse.

105 §

Uppgifter för anmälda organ av typ A

Anmälda organ av typ A får när det gäller transportabla tryckbärande anordningar, andra tryckbehållare och tryckbärande tankar samt deras ventiler utföra godkännande, tillsyn över tillverkningen, besiktningar, provningar och uppgifter som krävs för att bedöma, förnyat bedöma och påvisa överensstämmelse, enligt vad som i beslutet om godkännande av organet godkänns som en uppgift för detta.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av godkännanden, tillsyn över tillverkning, besiktningar och provningar och av bedömning av överensstämmelse och förnyad bedömning av överensstämmelse.

106 §

Uppgifter för anmälda organ av typ B

Anmälda organ av typ B får när det gäller till transportabla tryckbärande anordningar hörande tryckbehållare och andra tryckbehållare samt deras ventiler utföra periodiska besiktningar, provningar och, om ett anmält organ av typ A har utfört förnyad bedömning av typöverensstämmelse för tryckbehållaren, förnyad bedömning av överensstämmelse, enligt vad som i beslutet om godkännande av organet godkänns som en uppgift för detta. Ett anmält organ av typ B får utföra uppgifter endast för det företag det är en del av.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det tekniska genomförandet av periodisk besiktning, provningar och förnyad bedömning av överensstämmelse.

107 §

Besiktningstjänst

Ett anmält organ av typ A får för viss tid godkänna en besiktningstjänst för att utföra en del av dess uppgifter som gäller tillsyn över tillverkning, ibruktagningsbesiktning och periodiska besiktningar. Det anmälda organet av typ A svarar för övervakningen av en besiktningstjänst som det har godkänt.

Besiktningstjänsten ska underrätta det anmälda organ av typ A som har godkänt den om ändringar som rör förutsättningarna för godkännande.

Besiktningstjänsten ska vara oavhängig med avseende på konstruering, tillverkning, underhåll och service av de produkter som besiktas. Besiktningstjänstens personal ska ha tillräcklig yrkeskunskap för sina uppgifter. För en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna ska besiktningstjänsten ha ett kvalitetssystem för sin verksamhet.

Om besiktningstjänsten inte längre uppfyller de uppställda kraven eller annars handlar väsentligt i strid med kraven ska det anmälda organ av typ A som har godkänt besiktningstjänsten sätta ut en tid inom vilken besiktningstjänsten ska avhjälpa missförhållandet. Det anmälda organet av typ A ska återkalla sitt godkännande om besiktningstjänsten inte har avhjälpt missförhållandet inom utsatt tid.

Godkännande av en besiktningstjänst och återkallande av ett godkännande ska anmälas till den myndighet som godkänt det anmälda organet av typ A.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om besiktningstjänstens uppgifter, utförandet och övervakningen av dem, godkännandet, ansökan om och förutsättningarna för godkännande, återkallande av godkännande samt godkännandets giltighetstid.

108 §

Utförande av besiktningsorganets uppgifter som underentreprenad

Endast ett TFÄ-besiktningsorgan, ett besiktningsorgan godkänt av Strålsäkerhetscentralen och ett anmält organ av typ A får anlita underleverantörer för tekniska deluppgifter som gäller påvisande av överensstämmelse, periodisk besiktning och annan besiktning, under förutsättning att organet har kommit överens med uppdragsgivaren om saken.

Underleverantörerna ska omfattas av besiktningsorganets ackreditering eller vara separat ackrediterade. En underleverantör som är separat ackrediterad ska antingen vara ett besiktningsorgan enligt standarden SFS-EN ISO/IEC 17020 om verksamhet inom olika typer av besiktningsorgan eller ett provningslaboratorium enligt standarden SFS-EN ISO/IEC 17025 om kompetenskrav för provnings- och kalibreringslaboratorier, så att den kan utföra provning i enlighet med sin ackreditering. Ackrediteringen ska motsvara ackrediteringen för det besiktningsorgan som gett underleverantörsuppdraget.

Besiktningsorganet ska säkerställa att underleverantören uppfyller de krav som föreskrivs för besiktningsorgan. Underleverantören behöver dock inte vara en juridisk person som är registrerad i Finland. Besiktningsorganet svarar för de uppgifter som utförs av underleverantören oavsett i vilken stat denna är etablerad. Besiktningsorganet ska också övervaka underleverantören och informera den myndighet som godkänt besiktningsorganet om sina arrangemang för underentreprenader.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska detaljerna och det praktiska genomförandet av uppgifter som utförs som underentreprenad och om tillämpningen av de standarder som anges i 2 mom.

109 §

Ansökan om godkännande som besiktningsorgan

Godkännande som besiktningsorgan ska sökas hos den behöriga myndigheten.

I ansökan ska det specificeras vilka besiktningsorgansuppgifter ansökan gäller. Till ansökan ska det fogas uppgifter om den ansvariga personen samt uppgifter med behövliga handlingar om att de krav som ställs på besiktningsorgan uppfylls, om bedömning och förnyad bedömning av överensstämmelse, om besiktningar, provningar, godkännanden, tillsyn över tillverkning, bedömning och godkännande av kvalitetssystem samt förfaranden som hör till dessa och om produkter för vilka organet anser sig vara behörigt.

Till ansökan, med undantag för en ansökan om godkännande för ett organ som utför periodiska TFÄ-besiktningar, ska det fogas ett ackrediteringsbeslut.

110 §

Förutsättningar för godkännande av besiktningsorgan

Förutsättningar för godkännande av ett besiktningsorgan är att

1) organet är en juridisk person som är registrerad i Finland,

2) organet är en extern sakkunnig som är oavhängig med avseende på den produkt som organet bedömer,

3) den personal som utför besiktningsorganets uppgifter inte är konstruktör, tillverkare, leverantör, installatör, köpare, ägare, operatör eller underhållare av de produkter den bedömer och inte representant för någon av dessa parter,

4) organet och dess personal har tillräcklig yrkeskunskap och lämplig teknisk kompetens för verksamheten som besiktningsorgan,

5) organet i enlighet med gällande bestämmelser och föreskrifter förmår utföra de uppgifter som förutsätts i verksamheten som besiktningsorgan,

6) organet presenterar beskrivningar av de förfaranden enligt vilka de uppgifter som krävs i besiktningsverksamheten utförs,

7) organets verksamhet är ordnad så att verksamheten i rimlig mån går att övervaka,
8) organet har ett pålitligt och ändamålsenligt uppdaterings- och lagringssystem för de handlingar som anknyter till uppgifterna som besiktningsorgan,
9) organet har ett ändamålsenligt förfarande som tillämpas vid behandling av begäranden om omprövning.

Med undantag av organ för periodisk TFÄ-besiktning ska ett besiktningsorgan, för att visa att de förutsättningar som anges i 1 mom. uppfylls, vara ackrediterat av Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringsenhet som ett besiktningsorgan av typ A eller B enligt standarden SFS-EN ISO/IEC 17020 om verksamhet inom olika typer av besiktningsorgan så att
1) ett TFÄ-besiktningsorgan, ett besiktningsorgan godkänt av Strålsäkerhetscentralen och ett anmält organ av typ A uppfyller de krav som gäller för ett sådant besiktningsorgan av typ A som avses i standarden,
2) ett anmält organ av typ B uppfyller de krav som gäller för ett sådant besiktningsorgan av typ B som avses i standarden.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska genomförandet vid uppfyllandet av förutsättningarna för godkännande av besiktningsorgan och om tillämpningen av den standard som anges i 2 mom.

111 §

Godkännande av besiktningsorgan

Transport- och kommunikationsverket godkänner anmälda organ av typ A och B, Säkerhets- och kemikalieverket godkänner TFÄ-besiktningsorgan och organ för periodiska TFÄ-besiktningar och Strålsäkerhetscentralen godkänner besiktningsorgan som godkänns av Strålsäkerhetscentralen, om organet uppfyller förutsättningarna för godkännande av besiktningsorgan.

I beslutet om godkännande anges besiktningsorganets kompetensområde och uppgifter samt fastställs arrangemangen för tillsynen över besiktningsorganet. I beslutet kan det också uppställas sådana krav, begränsningar och villkor i fråga om organets verksamhet som säkerställer att uppgifterna utförs på behörigt sätt. Beslutet kan meddelas för viss tid.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska genomförandet av godkännandet samt om godkännandets giltighetstid och hur denna bestäms.

112 §

Temporärt godkännande av besiktningsorgan

Med undantag av organ för periodisk TFÄ-besiktning får organ som inleder sin verksamhet godkännas temporärt. Före det temporära godkännandet ska den behöriga myndighet som avses i 111 § säkerställa att den som ansöker om godkännande uppfyller förutsättningarna för godkännande av besiktningsorgan.

Ett temporärt godkänt organ måste ackrediteras under sitt första verksamhetsår. Om organet inte ackrediteras under det första verksamhetsåret upphör det temporära godkännandet att gälla ett år efter att det beviljats.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska genomförandet av temporära godkännanden samt om godkännandets giltighetstid och hur denna bestäms.

113 §

Utförande av besiktningsorganets uppgifter

Besiktningsorganet ska utföra sina offentliga förvaltningsuppgifter så att de står i rätt proportion till syftet och så att de inte onödigt belastar eller skadar egendom. Besiktningsorganet ska ta hänsyn till det berörda företagets storlek, bransch, struktur, den teknik som används samt om det handlar om massproduktion eller serietillverkning.

Besiktningsorganet och dess personal ska utföra bedömningar och sina övriga uppgifter som besiktningsorgan med bästa möjliga yrkesmässiga integritet och tekniska kompetens.

Besiktningsorganet ska underrätta marknadskontrollmyndigheten om typgodkännanden och andra godkännanden som har beviljats på grundval av bedömning av överensstämmelse och som gäller förpackningar, tankar och bulkcontainrar avsedda för transport av farliga ämnen.

Besiktningsorganet ska bevara de handlingar som det har utfärdat om bedömning och påvisande av förpackningars, tankars och bulkcontainrars överensstämmelse med kraven för att säkerställa att handlingarna är tillgängliga och att uppgifterna bevaras. Dessutom ska besiktningsorganet bevara dessa handlingar tillräckligt länge för att möjliggöra senare kontroll, bedömning och övervakning av överensstämmelsen. Om besiktningsorganet avser lägga ner sin verksamhet ska det lämna handlingarna till den myndighet som godkänt besiktningsorganet.

Besiktningsorganet ska visa att det uppfyller de föreskrivna förutsättningarna för godkännande och anmäla ändringar som rör förutsättningarna för godkännande till den myndighet som har till uppgift att godkänna besiktningsorganet. Dessutom ska besiktningsorganet lämna en årlig rapport om sin verksamhet till den myndighet som har till uppgift att godkänna besiktningsorganet i fråga.

Närmare bestämmelser om innehållet i besiktningsorganets årliga rapport och hur den ska lämnas till den behöriga myndigheten får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om bevarandet av de handlingar som gäller bedömning och påvisande av överensstämmelse.

19 kap.

Myndigheter och myndighetsuppgifter

Tillsynsmyndigheter och tillsynsuppgifter

114 §

Transport- och kommunikationsverket som allmän tillsynsmyndighet

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över transport av farliga ämnen och över att denna lag samt beslut som utfärdats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i denna lag. Verket utövar också tillsyn över efterlevnaden av Europeiska unionens förordningar.

Tillsynen ska

1) gälla alla delaktiga i transporten,

2) gälla alla faser av transporten,

3) gälla transporthandlingarna, transportförloppet, transportplatserna, transportmedlet, platser för tillfällig förvaring och andra kontrollobjekt,

4) vara planmässig, systematisk och opartisk,

5) omfatta periodiska kontroller.

Transport- och kommunikationsverket samordnar den tillsyn i samband med transport av farliga ämnen som utförs i samarbete mellan de tillsynsmyndigheter som föreskrivs i denna lag och andra myndigheter.

Närmare bestämmelser om tidsfrister för kontroller, om kontrollobjekt vid transporter samt om det praktiska genomförandet av tillsynen, kontrollerna och myndighetssamarbetet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

115 §

Transport- och kommunikationsverkets tillsyn över dem som ger utbildning för ADR-körtillstånd

Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över dem som ger utbildning för ADR-körtillstånd. Verket kan ordna de uppgifter som hänför sig till tillsynen i samband med förarexamensverksamheten eller så att de sköts separat genom att skaffa behövliga tjänster med iakttagande av vad som i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998) föreskrivs om ordnandet av förarexamensverksamhet som en serviceuppgift.

116 §

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet som tillsynsmyndigheter

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet utövar tillsyn över efterlevnaden av denna lag inom sina respektive uppgiftsområden. Tillsynen utövas i samarbete med Transport- och kommunikationsverket.

117 §

TFÄ-vägkontroller som utförs av polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet utför kontroller av vägtransporter av farliga ämnen (*TFÄ-vägkontroller*) för att övervaka att denna lag följs vid vägtransporter. TFÄ-vägkontroller ska utföras objektivt och så att de inte medför fara eller oskälig olägenhet för den övriga trafiken eller onödiga förseningar eller annan oskälig olägenhet för den som kontrolleras. Vid TFÄ-vägkontroller ska det användas en kontrollista där de kontrollobjekt som gäller transporthandlingarna, transportförloppet och fordonets utrustning specificeras.

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet ska årligen lämna Transport- och kommunikationsverket en redogörelse för de TFÄ-vägkontroller som de har utfört.

Närmare bestämmelser om kontrollistan för TFÄ-vägkontroller och mallen för den, om kontrollobjekten och om innehållet i och mallen för redogörelsen för kontrollerna får utfärdas genom förordning av statsrådet.

118 §

Strålsäkerhetscentralen som tillsynsmyndighet för transporter av radioaktiva ämnen

Strålsäkerhetscentralen utövar tillsyn över transporter av radioaktiva ämnen och efterlevnaden av denna lag och beslut som utfärdats om sådana transportermeddelats med stöd av denna lag.

119 §

Tillsynsmyndigheter för produkter som används för transport av farliga ämnen

Strålsäkerhetscentralen övervakar överensstämmelsen hos produkter som används för transport av farliga ämnen när det gäller sådana produkter som används för transport av radioaktiva ämnen.

Säkerhets- och kemikalieverket övervakar överensstämmelsen hos andra än i 1 mom. avsedda produkter som används för transport av farliga ämnen.

I fråga om produkter som används för transport av farliga ämnen har Strålsäkerhetscentralen och Säkerhets- och kemikalieverket när det gäller en enskild produkt som omfattas av tillsynen och som inte överensstämmer med kraven eller är farlig rätt att bestämma om

1) användningsförbud för transport av farliga ämnen,

2) utförande av sådana ändringar att kraven uppfylls samt kräva att överensstämmelsen påvisas,

3) förstöring eller andra åtgärder som ska vidtas, om de åtgärder som avses i 1 och 2 punkten inte kan anses tillräckliga ur säkerhetssynpunkt.

120 §

Marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen

På marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen, marknadskontrollmyndigheterna, yttre gränskontroll och sökande av ändring i beslut av marknadskontrollmyndigheterna tillämpas lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016), med undantag av dess 26 §. Som en ekonomisk aktör betraktas den som enligt 62 § i denna lag har skyldighet att säkerställa att produkter är säkra eller den som enligt 14 kap. har skyldighet att se till att transportabla tryckbärande anordningar överensstämmer med kraven. Bestämmelser om ramen för marknadskontrollen finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011.

Av de i denna lag avsedda produkter som används för transport av farliga ämnen gäller marknadskontrollmyndighetens skyldighet att informera Europeiska kommissionen enligt 27 § 1 mom. i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter endast transportabla tryckbärande anordningar.

Marknadskontrollmyndigheten ska informera det behöriga besiktningsorganet om marknadskontrollåtgärder som riktas mot aktörer som avses i 62 § och 14 kap. och som gäller produkter som används för transport av farliga ämnen och inte överensstämmer med kraven.

121 §

Insamling av uppgifter om tankar och tryckbehållare och övervakning i samband med det

Säkerhets- och kemikalieverket ska för skötseln av sina uppgifter enligt denna lag samla in i 28 § avsedda uppgifter om tankar och tryckbehållare samt övervaka att uppgifterna anmäls.

122 §

Tillsyn över besiktningsorgan

Transport- och kommunikationsverket, Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen utövar tillsyn över de besiktningsorgan de har godkänt.

123 §

Tillsynsplan

En tillsynsmyndighet ska upprätta en tillsynsplan för sin tillsyn. Planen ska åtminstone innehålla uppgifter om grunderna för ordnandet av tillsynen, om tillsynsobjekten och tillsynsplatserna samt om samarbetet mellan myndigheter inom tillsynen.

Planen ska ses över med regelbundna intervaller. Myndigheten ska också årligen utvärdera tillsynsplanens utfall.

Övriga myndigheter och myndighetsuppgifter

124 §

Övriga myndighetsuppgifter

Institutet för hälsa och välfärd får fatta beslut om krav och begränsningar för transport av smittförande biologiska produkter som används för att förebygga, behandla eller diagnostisera sjukdomar eller för utvecklings-, försöks- eller forskningsändamål i samband med detta.

Livsmedelsverket får fatta beslut om villkoren för bulktransport av animaliskt material som innehåller smittförande ämnen.

Regionförvaltningsverket får fatta beslut om transport av smittförande ämnen med levande djur som bärare och om villkoren för sådana transporter, om ämnet inte kan transporteras på något annat sätt.

Strålsäkerhetscentralen får i fråga om radioaktiva ämnen fatta beslut om

1) klassificering, klassificeringskriterier och hur kriterierna bestämssamt märkningar, provningar, prov och transportvillkor som gäller klassificeringen och lämpligheten för transport,

2) användning, konstruktion och märkningar av förpackningar, tankar och containrar som används för transport, till de delar som uppgiften inte hör till ett besiktningsorgan,

3) arrangemang för transport.

Säkerhets- och kemikalieverket får fatta beslut om följande:

1) med undantag för radioaktiva ämnen klassificering av farliga ämnen, klassificeringskriterierna för dessa och hur kriterierna bestäms samt märkningar, provningar, prov och transportvillkor som gäller klassificeringen och lämpligheten för transport,

2) användning, konstruktion och märkningar av förpackningar, tankar och containrar som används för transport av andra farliga ämnen än radioaktiva ämnen, till de delar som uppgiften inte hör till ett besiktningsorgan.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag får Transport- och kommunikationsverket fatta beslut om

1) transportmedel, frakt- och lastutrymmen i transportmedel, placering och separering av farliga ämnen i dem samt transportvillkor som gäller dessa utrymmen, placeringen och separeringen,

2) lastning och stuvning samt hantering av farliga ämnen och last i samband med detta,

3) transportarrangemang för farliga ämnen, med undantag för radioaktiva ämnen,

4) andra än i 1–3 punkten avsedda frågor för vilka ingen behörig myndighet särskilt har föreskrivits separat.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare ämnesspecifika eller i övrigt detaljerade föreskrifter om när ett beslut av den behöriga myndigheten eller en annan motsvarande handling förutsätts för att möjliggöra en transport som överensstämmer med kraven och för att säkerställa en tillräckligt säker transport.

125 §

Behöriga myndigheter som avses i Europeiska unionens lagstiftning och i internationella överenskommelser

De myndigheter som anges i denna lag eller de som utför offentliga förvaltningsuppgifter enligt denna lag är sådana behöriga nationella myndigheter som avses i Europeiska unionens

rättsakter om sådan transport av farliga ämnen som hör till tillämpningsområdet för denna lag, och i följande internationella bestämmelser som är bindande för Finland:

1) bestämmelserna i ADR-överenskommelsen,
2) RID-bestämmelserna,
3) ICAO-TI-bestämmelserna,
4) bestämmelserna i IMDG-koden,
5) bestämmelserna i överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland (FördrS 76–77/2014) samt i överenskommelsen mellan Finlands kommunikationsministerium och Rysslands transportministerium om genomförandet av överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland (FördrS 96/2014).

126 §

Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att lämna och tillhandahålla uppgifter

Transport- och kommunikationsverket ska lämna uppgifter eller på annat sätt se till att uppgifter lämnas till internationella organisationer, Europeiska unionen och utländska behöriga myndigheter, om det i bestämmelser om transport av farliga ämnen i internationella överenskommelser som är bindande för Finland eller i Europeiska unionens lagstiftning förutsätts att uppgifter lämnas.

Transport- och kommunikationsverket tillhandahåller uppgifter på finska och svenska om de standarder som nämns i denna lag och i bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

127 §

Tillsynsmyndighetens skyldighet att rapportera överträdelser och åtgärder

Om Europeiska unionens lagstiftning eller förpliktelserna enligt en internationell överenskommelse förutsätter rapportering ska tillsynsmyndigheten rapportera

1) upprepade och allvarliga överträdelser som äventyrar transporten av farliga ämnen och som myndigheten har observerat i sin tillsyn, till den utländska behöriga myndigheten i den stat där ett företag som medverkat i överträdelsen har sin hemort,
2) sina åtgärder i Finland mot ett finskt företag till följd av upprepade och allvarliga överträdelser som skett utomlands och äventyrar säkerheten vid transport av farliga ämnen, till den utländska behöriga myndigheten.

128 §

Transport- och kommunikationsverkets behörighet att godkänna avtal som gäller transport av farliga ämnen

Transport- och kommunikationsverket får ingå avtal av teknisk natur om godkännande av sådana temporära avvikelser för högst fem år som avses i det för Finland bindande kapitel 1.5 i bilaga A till ADR-överenskommelsen, kapitel 1.5 i bilagan till RID-bestämmelserna och punkt 7.9.1 i IDMG-koden. Ett villkor för ingående av avtal är att avtalet tillåter en avvikande teknisk lösning eller något annat avvikande arrangemang som bibehåller motsvarande säkerhetsnivå som man uppnår genom att iaktta bestämmelserna i ADR-överenskommelsen samt RID-bestämmelserna och IMDG-koden.

En kopia av avtalet ska medföras i transportmedlet, om detta följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Godkända avtal får även tillämpas på inrikes transporter av farliga ämnen.

Avtalen sätts i kraft genom förordning av kommunikationsministeriet. Transport- och kommunikationsverket ger information om avtalen.

129 §

Erkännande av myndighetsåtgärder och myndighetshandlingar

I den omfattning som förutsätts i Europeiska unionens lagstiftning eller i förpliktelser enligt en internationell överenskommelse som är bindande för Finland får den behöriga myndigheten erkänna en sådan åtgärd i samband med transport av farliga ämnen som har utförts av en myndighet eller annan aktör som bemyndigats av en myndighet samt ett intyg, ett godkännande eller någon annan motsvarande handling som har utfärdats om åtgärden, om säkerhetskraven i denna lag och i bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den uppfylls.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för erkännande av åtgärder i samband med transporter och av intyg, godkännanden och andra motsvarande handlingar som utfärdats om dessa samt om säkerhetskraven får utfärdas genom förordning av statsrådet.

20 kap.

Myndigheternas befogenheter

130 §

Tillsynsmyndighetens rätt att utföra inspektioner, få prover och utföra undersökningar

För att övervaka efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den samt efterlevnaden av Europeiska unionens förordningar har tillsynsmyndigheten inom sitt uppgiftsområde rätt att utföra behövliga inspektioner, för att utföra tillsynen få tillträde till tillverknings-, lagrings-, försäljnings-, installations-, reparations-, besiktnings-, förpacknings-, fyllnads-, avsändnings-, lastnings-, stuvnings- och transportplatser för samt platser för tillfällig förvaring av farliga ämnen och förpackningar, tankar och containrar som används för transport av farliga ämnen och till transportmedel som transporterar farliga ämnen samt att få behövliga prover och utan vederlag utföra de prover, mätningar och undersökningar som tillsynen förutsätter. Tillsynsmyndigheten har också rätt att inspektera utbildningen och ordnandet av den. Vid inspektionen ska 39 § i förvaltningslagen iakttas.

Inspektioner får inte utföras i utrymmen som används för boende av permanent natur, om inte detta är nödvändigt för att utreda omständigheter som inspektionen gäller.

Tillsynsmyndigheten har rätt att i sin besittning ta det material som ska inspekteras eller en kopia av materialet för inspektion som sker någon annanstans, om detta är nödvändigt för att reda ut de omständigheter som ska inspekteras och om det är möjligt utan att orsaka oskälig olägenhet. Materialet ska återlämnas genast när det inte längre behövs.

Prover som fåtts för tillsynsändamål ska när näringsidkaren kräver det ersättas till gängse pris, om det inte vid undersökningen konstateras att de strider mot denna lag eller bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Myndigheten kan ålägga den som har gjort sig skyldig till fel eller försummelse att ersätta myndigheten för kostnaderna för undersökningar och provtagning.

131 §

Tillsynsmyndighetens rätt att förbjuda transport och bestämma att farliga ämnen ska lossas

Transport- och kommunikationsverket, polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och Strålsäkerhetscentralen har inom sina respektive uppgiftsområden rätt att förbjuda transport av ett farligt ämne, om transporten inte överensstämmer med kraven i denna lag, samt att bestämma att det farliga ämnet ska lossas på första lämpliga plats vid första lägliga tillfälle, om transporten inte kan fås att motsvara föreskrifterna.

Om en tillsynsmyndighet har börjat vidta en åtgärd som avses i 1 mom., ska myndigheten underrätta avsändaren eller en representant för avsändaren om åtgärden, varvid denne utan dröjsmål ska ta hand om godset.

Om avsändaren eller avsändarens representant inte kan anträffas eller om avsändaren eller representanten inte inom den tid tillsynsmyndigheten satt ut har tagit hand om godset eller överlåtit det till någon som har rätt att ha hand om godset eller om kostnaderna för skötseln av godset inte står i rimlig proportion till dess värde, kan staten lösa in godset. Om inte staten löser in godset, har tillsynsmyndigheten rätt att beroende på omständigheterna sälja eller förstöra godset.

Försäljningen av gods ska ordnas i form av offentlig auktion eller, om detta inte utan svårigheter är möjligt, på något annat tillförlitligt sätt. Tillsynsmyndigheten ska om möjligt i god tid underrätta den som har rätt till godset om tid och plats för försäljningen. Försäljningspriset, minskat med de betalningar som belastar godset och med försäljningskostnaderna, ska i ett års tid räknat från försäljningsdagen hållas tillgängligt för den som har rätt till godset. Därefter tillhör det tillsynsmyndigheten.

Förstöring av gods ska ordnas på ändamålsenligt sätt. För kostnaderna för förstörandet svarar avsändaren. Tillsynsmyndighetens redovisning i saken får verkställas utan dom eller beslut.

132 §

Myndigheters rätt att få och lämna ut uppgifter

De myndigheter som avses i denna lag har trots sekretessbestämmelserna rätt att av avsändare och transportörer, ägare, innehavare och tillverkare av en förpackning eller tank, de som bedriver installations- eller reparationsverksamhet, importörer, försäljare, lagerhållare, hamninnehavare, flygplatsoperatörer, terminalinnehavare, de som utför lasthanteringstjänster i hamnar, besiktningsorgan och andra som berörs av skyldigheterna enligt denna lag få uppgifter som är nödvändiga för tillsynen över efterlevnaden av denna lag samt för att utföra andra uppgifter som anges i denna lag.

De myndigheter som avses i denna lag har trots sekretessbestämmelserna rätt att lämna ut uppgifter om transport av farliga ämnen till myndigheter och andra som utför lagstadgade uppgifter, om informationen är nödvändig för utförandet av deras uppgifter eller fullgörandet av deras skyldigheter enligt lag. På samma grunder får uppgifter också lämnas ut till utländska tillsynsmyndigheter och besiktningsorgan som sköter uppgifter som gäller transport av farliga ämnen samt till internationella organ för utförandet av deras uppgifter, om utlämnandet grundar sig på lag, Europeiska unionens lagstiftning eller en förpliktelse enligt en internationell överenskommelse som är bindande för Finland.

Transport- och kommunikationsverket och Strålsäkerhetscentralen har rätt att för forskning, utveckling och statistikföring som gäller riskhantering få uppgifter om de farliga ämnen som sänts, transporterats och tagits emot och om ämnenas transportrutter av dem som sänt, transporterat och tagit emot dem. Uppgifter får trots sekretessbestämmelserna lämnas ut till myndigheter för räddningsverksamhet och trafikledshållning.

133 §

Handräckning

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet har rätt att lämna tillsynsmyndigheten handräckning
1) för att tillgodose rätten att utföra inspektioner, få prover och utföra undersökningar enligt 130 §,
2) för att verkställa ett förbud mot transport eller beslut om lossning av ett farligt ämne enligt 131 §.
Tillsynsmyndigheterna ska ge utländska tillsynsmyndigheter handräckning när det gäller övervakning av transport av farliga ämnen, om handräckningen grundar sig på Europeiska unionens lagstiftning eller på förpliktelser enligt en internationell överenskommelse som är bindande för Finland.

134 §

Sakkunnighjälp

Tillsynsmyndigheten får vid tillsynen anlita sakkunnighjälp, om det behövs för genomförandet av tillsynen.

21 kap.

Dispens och undantagsbestämmelser

135 §

Bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om undantag från kraven enligt denna lag när det gäller transportsäkerhet, förberedelse inför och skydd av transporter samt ämnen, transportmedel, förpackningar, tankar och containrar, om undantaget grundar sig på Europeiska unionens lagstiftning eller internationella överenskommelser och undantaget
1) är ämnesspecifikt,
2) gäller små mängder av ett farligt ämne, eller
3) inte medför mer än ringa fara för människor, miljö eller egendom.
De krav som avses i 1 mom. gäller
1) klassificering och märkningar,
2) utlämnande, förvaltning och anmälning av uppgifter,
3) avsändning, lastning, stuvning, användning och förvaring,
4) transportförloppet och transportvillkoren,
5) konstruering, tillverkning och utrustning,
6) säkerställande och beredskap,
7) kompetens, utbildning och utseende av aktörer,
8) tillstånd och anmälningar,
9) besiktning, provning, märkning och godkännande.

136 §

Dispens i enskilda fall och för produktutveckling

Av särskilda skäl får det, på grund av tvingande behov i ett enskilt fall, på ansökan beviljas tillstånd att låta bli att iaktta bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag. Dispens får beviljas om

1) iakttagandet av bestämmelserna eller föreskrifterna medför avsevärd olägenhet,

2) det inte medför fara för den övriga trafiken, och

3) den säkerhet som krävs kan uppnås på något annat sätt.

Tillstånd att låta bli att iaktta bestämmelser och föreskrifter som med stöd av denna lag utfärdats om fordon, förpackningar, tankar och containrar samt deras utrustning och anordningar får beviljas också i andra än enskilda fall om det behövs för försök med ny teknik, för produktutveckling eller av något annat motsvarande särskilt skäl. En förutsättning är att faran för säkerhet, hälsa och miljö inte ökar och att konkurrensen inte snedvrids. Tillstånd får beviljas för viss tid och förenas med villkor.

Dispens beviljas

1) i fråga om andra förpackningar, tankar och containrar än sådana som är avsedda för transport av radioaktiva ämnen av Säkerhets- och kemikalieverket,

2) i fråga om transport av radioaktiva ämnen av Strålsäkerhetscentralen,

3) i andra än de fall som avses i 1 och 2 punkten av Transport- och kommunikationsverket.

137 §

Undantagsbestämmelser om myndigheter och nödtransporter

Med iakttagande av särskild försiktighet och när uppdraget kräver det får avvikelser göras från bestämmelserna i denna lag om alla åtgärder för att utföra en säker transport har vidtagits

1) inom räddnings-, polis-, gränsbevaknings- och tullverksamhet som utförs av en myndighet med behörighet för uppgiften eller som utförs för myndighetens räkning i allmänhetens intresse under den behöriga myndighetens tillsyn och ansvar eller enligt ett föreläggande av myndigheten i fråga,

2) vid transport med bogserbil av skadade fordon som transporterar farliga ämnen.

Av en person som utför besiktningar eller beviljar godkännanden av fordon krävs inte ADR-körtillstånd, när personen i samband med besiktning eller godkännande på verksamhetsställets område förflyttar ett tomt, icke rengjort fordon som innehållit ett farligt ämne eller en sådan transportenhet, om personen fått för sin uppgift lämplig utbildning.

22 kap.

Administrativa säkringsåtgärder och tvångsmedel

138 §

Återkallande av tillstånd, godkännanden och bemyndiganden som beviljats av myndigheter

Den myndighet som beviljat ett i denna lag avsett tillstånd, godkännande eller bemyndigande kan ge innehavaren av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet en skriftlig anmärkning om innehavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillstånd, godkännande eller bemyndigande eller inte sköter sin uppgift korrekt. Om missförhållandet trots anmärkningen inte avhjälps kan myndigheten återkalla tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet för en viss tid eller helt och hållet.

I brådskande fall kan myndigheten utan särskild skriftlig anmärkning för en viss tid återkalla ett tillstånd, godkännande eller bemyndigande som den har beviljat, om myndigheten har grundad anledning att misstänka att innehavaren av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet inte kan utföra sina uppgifter enligt kraven eller att transporten av farliga ämnen kan äventyras.

Ett tillstånd, ett godkännande eller ett bemyndigande kan återkallas helt och hållet endast om förutsättningarna för beviljande av tillståndet, godkännandet eller bemyndigandet till väsentliga delar inte uppfylls eller om väsentliga brister eller försummelser har framkommit i utförandet av uppgifterna.

139 §

Administrativa tvångsmedel

Tillsynsmyndigheten kan ålägga den som handlar felaktigt eller som försummar sina skyldigheter att rätta till felaktigheterna eller försummelserna, samt ålägga skyldigheter eller förbjuda åtgärder, om aktören i fråga handlar i strid med denna lag eller med bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Tillsynsmyndigheten kan i sitt beslut bestämma att beslutet ska iakttas trots ändringssökande.

Myndigheten kan förena beslutet med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande, om vilka det finns bestämmelser i viteslagen (1113/1990).

Tillsynsmyndigheten kan i stället för de tvångsmedel som avses i 2 mom. ge en skriftlig anmärkning, om det är oskäligt att tillgripa tvångsmedel.

23 kap.

Påföljder

140 §

Hänvisning till strafflagen

Bestämmelser om straff för brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen finns i 44 kap. 13 § i strafflagen.

Bestämmelser om straff för miljöförstöring finns i 48 kap. 1, 2 och 4 § i strafflagen och för miljöförseelse i 48 kap. 3 §.

141 §

Brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 8 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den

1) låter bli att identifiera egenskaperna hos ett farligt ämne för transport,

2) överlämnar ett farligt ämne för transport eller transporterar det trots att ämnets egenskaper är för farliga för transport,

3) låter bli att klassificera ett ämne,

4) använder en benämning eller andra uppgifter för identifiering som inte grundar sig på ämnets klassificering, eller

5) utan den behöriga myndighetens säkerställande överlämnar för transport eller transporterar ett farligt ämne som medför allvarlig fara,

ska för *brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 9 § eller föreskrifter som meddelats

med stöd av den låter bli att märka ut varningsinformation eller i strid med 10 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att medföra de uppgifter som avses i den paragrafen.

För brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation döms också en avsändare, vid fartygstransporter en avlastare och avsändare, samt en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 11 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att bevara de handlingar som innehåller transportinformation eller motsvarande elektroniska uppgifter.

142 §

Brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet överlämnar för transport eller transporterar ett farligt ämne i strid med 12 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den ska för *brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel döms också den som i strid med 13 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den

1) lastar, stuvar, säkrar eller lossar en last,

2) låter bli att separera förpackningar, tankar eller containrar från varandra eller från den övriga lasten,

3) låter bli att sörja för tillräckligt skyddsavstånd, tillräcklig ventilation, tillräcklig temperaturkontroll, tillräckliga brandförebyggande åtgärder eller andra särskilda åtgärder som den transporterade lasten kräver, eller

4) röker eller gör upp öppen eld i samband med hanteringen av lasten.

För brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel döms också den som i strid med 14 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den underlåter att övervaka ett fordon, parkerar ett fordon eller lastar eller lossar explosiva ämnen och föremål utan tillstånd eller anmälan.

För brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel döms också den som i strid med 15 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den

1) låter bli att hålla säkerhetsanvisningar tillgängliga vid transporten,

2) underlåter att upprätta en beredskapsplan för ett fartyg som transporterar INF-gods, eller

3) underlåter att medföra personlig skyddsutrustning, tillräcklig brandsläckningsutrustning eller annan utrustning under transporten.

För brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) i strid med 16 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den i ett transportmedel transporterar ett farligt ämne i ett utrymme som inte är lämpligt för transport av ämnet i fråga med det transportsätt som används,

2) i strid med 17 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den för transport använder ett fordon utan TFÄ-ADR-godkännande eller TFÄ-ADR-besiktning, eller

3) transporterar ett farligt ämne utan ett i 21 § avsett tillstånd.

För brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel döms också en avsändare och vid fartygstransporter en avlastare och avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 20 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att försäkra sig om att tillstånd eller godkännande för transporten har inhämtats eller en förhandsanmälan om transporten har gjorts.

143 §

Brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en i 29 § angiven förutsättning för tillfällig förvaring ska för *brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 30 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den

1) tillfälligt förvarar eller transporterar farliga ämnen,
2) ordnar eller planerar de uppgifter som en transport eller försändelser eller laster i samband med transporten förutsätter, eller
3) låter bli att sörja för ändamålsenlig ordning.

För brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring döms också den som i strid med 31 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den förvarar en försändelse eller en lasttransportenhet som innehåller ett farligt ämne eller i strid med 32 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den försummar arrangemang eller åtgärder som skyddar mot följderna av olyckor eller förebygger olyckor.

För brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 33 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den låter bli att upprätta en intern räddningsplan eller utse en ansvarig person.

För brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen döms också en hamninnehavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) i strid med 34 § eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den låter bli att upprätta en säkerhetsutredning för hamnområdet,
2) i strid med 35 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den låter bli att lämna en säkerhetsutredning till Transport- och kommunikationsverket,
3) i strid med 35 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den låter bli att underrätta den som utför lasthanteringstjänster i hamnen om en godkänd säkerhetsutredning, eller
4) i strid med 36 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den låter bli att granska eller uppdatera en säkerhetsutredning.

För brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen döms också en sådan utförare av lasthanteringstjänster i hamnen som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 34 § eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den låter bli att för sig upprätta och lämna in en säkerhetsutredning för hamnområde eller i strid med 36 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den låter bli att underrätta hamninnehavaren om förändringar i verksamheten.

144 §

Brott mot bestämmelserna om passagerartransporter

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 37 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den transporterar

1) last som innehåller farliga ämnen som inte är resgods i ett fartyg, en färja, ett luftfartyg eller ett tåg som transporterar passagerare,
2) last som innehåller farliga ämnen som inte är resgods i en buss som transporterar passagerare, eller
3) ett farligt ämne vid en vägtransport i en transportenhet som också transporterar personer som inte hör till besättningen,

ska för *brott mot bestämmelserna om passagerartransporter* dömas till böter.

145 §

Brott mot bestämmelserna om resgods

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 38 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den transporterar ett farligt ämne som resgods eller åsidosätter en skyldighet som gäller transporten ska för *brott mot bestämmelserna om resgods* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om resgods döms också en transportör vid lufttransport, en flygplatsinnehavare eller någon annan utförare av uppgifter i samband med lufttransport som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 38 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att säkerställa att passagerarna informeras om sådana farliga ämnen som passagerare inte får ta med sig som resgods eller annars i luftfartyget.

146 §

Brott mot bestämmelserna om flygpost

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 39 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den transporterar ett farligt ämne som flygpost eller låter bli att skaffa ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket för hantering av flygpostförsändelser ska för *brott mot bestämmelserna om flygpost* dömas till böter.

147 §

Brott mot bestämmelserna om utbildning för transport av farliga ämnen

Den som sköter uppgifter i samband med transport av farliga ämnen och transportsäkerhet vid sådana transporter, och som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 41 § eller 42 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem låter bli att skaffa den utbildning eller kompetens som uppgiften förutsätter ska för *brott mot bestämmelserna om utbildning för transport av farliga ämnen* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om utbildning för transport av farliga ämnen döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 43 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att upprätta ett i den paragrafen avsett utbildningsprogram för lufttransport eller låter bli att ansöka om godkännande för utbildningsprogrammet.

För brott mot bestämmelserna om utbildning för transport av farliga ämnen döms också en utbildningsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 44 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot utbildarens skyldigheter.

148 §

Brott mot bestämmelserna om ADR-körtillstånd

En fordonsförare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 45 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den transporterar farliga ämnen på väg utan ADR-körtillstånd ska för *brott mot bestämmelserna om ADR-körtillstånd* dömas till böter.

149 §

Brott mot bestämmelserna om utbildning för ADR-körtillstånd

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 49 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den utbildar utan utbildningstillstånd ska för *brott mot bestämmelserna om utbildning för ADR-körtillstånd* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om utbildning för ADR-körtillstånd döms också en givare av utbildning för ADR-körtillstånd som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten enligt 50 § att bevara handlingar eller förstöra personuppgifter.

150 §

Brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet
1) i strid med 51 § eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att bereda sig inför säkerhetsrisker,
2) i strid med 53 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att upprätta och uppdatera en skyddsplan vid vägtransport eller järnvägstransport, eller
3) i strid med 53 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att utrusta ett transportmedel med ändamålsenliga anordningar eller andra arrangemang vid vägtransport eller järnvägstransport,
ska för brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder dömas till böter.
För brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 52 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den överlämnar ett farligt ämne för vägtransport eller järnvägstransport till någon annan än en transportör som har identifierats på behörigt sätt.
För brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder döms också den som är skyldig att upprätta en intern räddningsplan och i strid med 52 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att skydda en plats för tillfällig förvaring vid vägtransport eller järnvägstransport och att förhindra obehörigt tillträde till området.

151 §

Brott mot bestämmelserna om transportförbud och transportbegränsningar

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vad som i 54 § föreskrivs om
1) förbud att använda ett transportmedel, en förpackning, en tank eller en container,
2) skyldighet att avbryta en transport om en brist eller försummelse som kan äventyra transportens säkerhet konstateras under färden, eller
3) förbud att fortsätta färden om transporten avbrutits.
ska för *brott mot bestämmelserna om transportförbud och transportbegränsningar* dömas till böter.

152 §

Brott mot bestämmelserna om anmälningar och rapportering vid olyckor och tillbud

Den som upptäckt en olycks-, tillbuds- eller nödsituation och uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 56 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att
1) anmäla den,
2) lämna uppgifter om den till räddningsmyndigheten, eller
3) vidta de skyddsåtgärder som situationen kräver,
ska för *brott mot bestämmelserna om anmälningar och rapportering vid olyckor och tillbud* dömas till böter.
För brott mot bestämmelserna om anmälningar och rapportering vid olyckor och tillbud döms också

1) vid lufttransport en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 56 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att anmäla farliga ämnen som transporteras som frakt,
2) en transportör och en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 57 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den låter bli att göra en i den paragrafen avsedd anmälan om överskridningar av säkra gränsvärden för strålningens doshastighet och radioaktiv förorening till de delaktiga i transporten eller till Strålsäkerhetscentralen,
3) vid vägtransport och järnvägstransport en lastare, fyllare, transportör, lossare, mottagare och bannätsinnehavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 58 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att lämna en rapport till den behöriga myndigheten,
4) en transportör som ansvarar för en vägtransport eller järnvägstransport eller den som ansvarar för lasten vid intern flyttning eller tillfällig förvaring och som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 58 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att lämna en rapport till den behöriga myndigheten,
5) den som ansvarar för ett fartyg och som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 58 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att utan dröjsmål lämna en rapport till den behöriga myndigheten,
6) vid lufttransport en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 58 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att lämna en rapport till den behöriga myndigheten, och
7) en arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet på det sätt som avses i 60 § diskriminerar en arbetstagare eller någon annan som gör en anmälan om ett eventuellt tillbud som personen känner till.

153 §

Brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter skyldigheten enligt 61 § att iaktta tillsynsmyndighetens påbud ska för *brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter* dömas till böter.
För brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet låter bli att upprätta ett i 63 § avsett ledningssystem eller strålskyddsprogram.
För brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter döms också en avsändare, transportör och mottagare samt vid fartygstransport en avlastare och avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet när strålningsgränsvärden överskridits åsidosätter skyldigheten enligt 63 § att vidta åtgärder, undersöka överskridningen av gränsvärdet, korrigera omständigheterna eller meddela Strålsäkerhetscentralen om orsakerna och de korrigerande åtgärderna.
För brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter döms vid vägtransport eller järnvägstransport också
1) en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 64 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,
2) en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 65 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,
3) en mottagare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 66 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,
4) en lastare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 67 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,
5) en förpackare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 68 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,

6) en fyllare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 69 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,
7) en innehavare av tankcontainrar som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 70 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,
8) en innehavare av cisternvagnar som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 71 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,
9) en lossare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 72 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,
10) en bannätsförvaltare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 73 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen, och
11) en enhet som ansvarar för underhållet och som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 74 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen.

För brott mot bestämmelserna om skyldigheter för delaktiga i transporter döms vid lufttransport också
1) en avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 78 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen,
2) en transportör som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 79 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen, och
3) en leverantör av marktjänster som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 79 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den bryter mot en skyldighet som anges i den paragrafen.

För brott mot bestämmelserna om skyldigheter för delaktiga i transporter döms vid fartygstransport också
1) en avlastare och avsändare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 75 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en skyldighet som anges i den paragrafen,
2) en transportör och fartygsbefälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 76 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en skyldighet som anges i den paragrafen, och
6) en förpackare, fyllare och lastare av containrar, fordon eller vagnar som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 77 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter en skyldighet som anges i den paragrafen.

154 §

Brott mot bestämmelserna om skyldigheten att sörja för personalens yrkeskunskap

En arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 90 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den åsidosätter skyldigheten att se till att en anställd arbetstagare som utför uppgifter i samband med transport av farliga ämnen har den utbildning eller kompetens av annat slag som behövs för uppgiften, eller underlåter att bevara uppgifterna om en anställd arbetstagares utbildning i transport av farliga ämnen, ska för *brott mot bestämmelserna om skyldigheten att sörja för personalens yrkeskunskap* dömas till böter.

För brott mot bestämmelserna om skyldigheten att sörja för personalens yrkeskunskap döms också
1) den som bedriver vägtransport eller järnvägstransport eller i samband med sådan transport utför förpackning, försändning eller annan verksamhet som gäller säkerheten vid transport av farliga ämnen, och som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att utse en i 91 § avsedd säkerhetsrådgivare, och

2) den som är skyldig att utse säkerhetsrådgivare för vägtransport eller järnvägstransport av farliga ämnen och är etablerad i Finland, och som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 92 § låter bli att anmäla att en säkerhetsrådgivare utsetts.

155 §

Brott mot bestämmelserna om behörighet för den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon

Den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden eller utför TFÄ-ADR-besiktningar och som uppsåtligen eller av oaktsamhet
1) åsidosätter skyldigheten enligt 97 § att som vidareutbildning skaffa specialutbildning, eller
2) ger specialutbildning i strid med det som föreskrivs i 98 §,
ska för *brott mot bestämmelserna om behörighet för den som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar av fordon* dömas till böter.

156 §

Brott mot bestämmelserna om besiktningsorganets uppgifter

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en skyldighet enligt 113 § som gäller utförande av besiktningsorganets uppgifter ska för *brott mot bestämmelserna om besiktningsorganets uppgifter* dömas till böter.
För brott mot bestämmelserna om besiktningsorganets uppgifter döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 111 eller 112 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av de paragraferna låter bli att skaffa ett i de paragraferna avsett godkännande eller temporärt godkännande för verksamhet som besiktningsorgan.

157 §

Avgift för trafikförseelse som påförs vid vägtransport

Vid vägtransport av farliga ämnen får en avgift för trafikförseelse på 70 euro påföras
1) en transportör som åsidosätter skyldigheten enligt 17 § 2 mom. att ha intyget över TFÄ-ADR-godkännande i transportenheten,
2) en fordonsförare som åsidosätter skyldigheten enligt 45 § 1 mom. att medföra ADR-körtillstånd under körningen, och
3) en besättningsmedlem som åsidosätter skyldigheten enligt 52 § 3 mom. att medföra en fotoförsedd identitetshandling.
Avgiften för trafikförseelse påförs av polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet.
Om en enda avgift för trafikförseelse enligt denna lag eller någon annan lag på en och samma gång ska påföras för två eller flera förseelser, påförs avgiften höjd med 40 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften gäller. Om trafikförseelsen är ringa ska en muntlig eller skriftlig anmärkning ges i stället för att påföra en avgift för trafikförseelse.
Avgift för trafikförseelse får inte påföras, om
1) den som misstänks för förseelsen misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol,
2) den som misstänks för förseelsen för samma gärning har meddelats en lagakraftvunnen dom eller påförts straff,
3) den som misstänks för förseelsen misstänks för ett brott som begåtts genom samma gärning,
4) förseelsen uppenbarligen har berott på en ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller bestämmandet av påföljden av någon annan orsak är uppenbart oskäligt.

I fråga om påförande av avgift för trafikförseelse, innehållet i beslutet om avgiften, delgivningen av beslutet, betalningstiden för avgiften och verkställigheten av avgiften tillämpas 6 kap. i vägtrafiklagen.

158 §

Påföljdsavgift som påförs vid marknadskontroll av produkter som används för transport av farliga ämnen

En tillverkare, en representant för tillverkaren, en importör, en distributör, en ägare och en användare av en produkt som används för transport av farliga ämnen samt den som i övrigt på marknaden släpper ut, innehar eller tar i bruk en sådan produkt kan åläggas att betala en påföljdsavgift, om denne uppsåtligen eller oaktsamhet åsidosätter en skyldighet enligt 23–28 eller 62 § som gäller tillverkning, användning, underhåll, rekonditionering eller säkerställande av överensstämmelse med kraven.

En tillverkare, en representant för tillverkaren, en importör, en distributör, en ägare och en operatör av en transportabel tryckbärande anordning kan åläggas att betala en påföljdsavgift, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter en skyldighet enligt 80 eller 81 § eller i 83–89 § som gäller tillverkning, import, utsläppande på marknaden eller användning av en transportabel tryckbärande anordning eller vidtagande av korrigerande åtgärder.

159 §

Påförande av påföljdsavgift och avgiftens storlek

Säkerhets- och kemikalieverket och Strålsäkerhetscentralen påför den i 158 § 1 mom. avsedda påföljdsavgiften. Säkerhets- och kemikalieverket påför den i 158 § 2 mom. avsedda påföljdsavgiften.

Om påföljdsavgift påförs en juridisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 30 000 euro, men dock till högst 1 procent av den juridiska personens omsättning under den föregående räkenskapsperioden. Om påföljdsavgift påförs en fysisk person, får påföljdsavgiften uppgå till högst 3 000 euro, men dock till högst 1 procent av dennes inkomster enligt den senast verkställda beskattningen. Påföljdsavgiften ska betalas till staten.

Vid bedömningen av påföljdsavgiftens storlek ska hänsyn tas till förfarandets art, omfattning, skadlighet, varaktighet och om förfarandet upprepats samt till gärningsmannens ekonomiska ställning. Påföljdsavgift ska inte påföras om förfarandet ska anses vara ringa eller om det med tanke på förfarandets art, hur ofta förfarandet upprepats, förfarandets planmässighet och andra omständigheter är oskäligt att påföra avgift. I sådana fall kan gärningsmannen ges en anmärkning, om det finns anledning till det.

Påföljdsavgift får inte påföras den som är misstänkt för samma gärning i en förundersökning eller åtalsprövning eller i ett brottmål som behandlas i domstol eller mot vilken en dom för samma gärning vunnit laga kraft. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning.

En påföljdsavgift preskriberas fem år från det att det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades. Bestämmelser om verkställighet av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Påföljdsavgiften avskrivs när en betalningsskyldig fysisk person avlider.

160 §

Temporärt förbud att delta i prov för ADR-körtillstånd och prov för säkerhetsrådgivare

Om en person som deltar i ett prov för ADR-körtillstånd eller prov för säkerhetsrådgivare handlar svikligt vid provet ska den som ordnar provet avbryta den personens prov och underkänna provprestationen. Provprestationen ska också underkännas om fusk upptäcks efter provet. Som fusk betraktas en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna kunskaperna eller en annan persons kunskaper.

Transport- och kommunikationsverket kan meddela den som har gjort sig skyldig till fusk ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet. Tiden räknas från den provdag då den verksamhet som är att betrakta som fusk skedde. Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett prov är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft. Den som ordnar provet ska informera Transport- och kommunikationsverket om det fusk som upptäckts och lämna verket en redogörelse för fusket.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om verksamhet som är att betrakta som fusk och om påvisande av fusk samt om förfarandet i sådana fall.

161 §

Åtgärdseftergift

Åtal behöver inte väckas, straff dömas ut eller någon annan påföljd påföras för brott enligt detta kapitel eller annat åsidosättande av skyldigheter enligt detta kapitel, om de ekonomiska följder som föranletts av ett annat myndighetsbeslut som meddelats på grund av gärningen ska anses vara tillräckliga i förhållande till gärningens allvarlighet eller om gärningsmannen bryter mot ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag och är förenat med vite.

24 kap.

Särskilda bestämmelser

162 §

Ändringssökande och verkställighet

I fråga om beslut som fattats med stöd av denna lag får omprövning begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

I fråga om beslut om TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning som gäller fordon samt beslut som fattats av en innehavare av specialutbildningstillstånd i ett utbildningsärende får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

Ett beslut får verkställas även om omprövning begärts eller besvär anförts.

163 §

Tillämpning av miljöskyddslagen på avhjälpande av miljöskada

På avhjälpande av en sådan betydande förorening av grundvatten eller vattendrag eller en sådan i 5 a § i naturvårdslagen (1096/1996) avsedd naturskada som orsakats av en transport av farliga ämnen tillämpas 137 § och 176 § 2 mom. i miljöskyddslagen (527/2014).

164 §

Persontillstånd som förkommer eller förstörs

Ett i 45 § avsett ADR-körtillstånd och ett i 94 § avsett intyg för säkerhetsrådgivare utfärdas i ett originalexemplar. På begäran kan ett dubblettexemplar ges av ett sådant dokument om dess innehavare har anmält att dokumentet förkommit, stulits eller förstörts eller om uppgifterna i det har ändrats.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om hur det ska meddelas att ett dokument har förkommit, stulits eller förstörts och om makulering av det ursprungliga dokumentet.

165 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på i 99 § avsedda personer som ansvarar för vidareutbildningsverksamhet och personer som ger vidareutbildning när de utför uppgifter i samband med vidareutbildningen, på dem som utför i 101 § avsedda besiktningsorgansuppgifter, på dem som utför i 134 § avsedda sakkunniguppgifter samt på dem som utför i 95 § avsedda uppgifter som tjänsteleverantör.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

25 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

166 §

Ikraftträdande

Genom denna lag upphävs lagen om transport av farliga ämnen (719/1994), nedan *den upphävda lagen*.

Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den upphävda lagen ska hänvisningen anses avse denna lag.

167 §

Övergångsbestämmelser

Beslut, tillstånd, intyg, bemyndiganden, planer, utredningar, avtal, utseende av aktörer samt godkännanden som beviljats med stöd av den upphävda lagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den och som gäller vid ikraftträdandet av denna lag förblir i kraft i enlighet med de villkor som anges i dem, om inte något annat föreskrivs nedan.

Behandlingen av ärenden som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag slutförs med iakttagande av de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Skyldigheten enligt 28 § i denna lag att anmäla uppgifter om tankar och tryckbehållare till Säkerhets- och kemikalieverket tillämpas från och med den besiktning som följer efter ikraftträdandet av denna lag.

Bestämmelsen i 94 § 3 mom. om ansökan om intyg för säkerhetsrådgivare börjar tillämpas sex månader efter lagens ikraftträdande.

Den interna räddningsplan som avses i 33 § ska upprättas och en ansvarig person utses inom 18 månader från lagens ikraftträdande.

Föreståndare som ansvarar för utbildningen och personer som ger utbildning hos godkända sammanslutningar som avses i 11 b § i den upphävda lagen är under utbildningstillståndets giltighetstid fortfarande behöriga för uppgifter som avses i 49 § i denna lag.

Av Säkerhets- och kemikalieverket med stöd av den upphävda lagen godkända TFÄ-besiktningsorgan och av Strålsäkerhetscentralen godkända besiktningsorgan som saknar ackreditering och som inte uppfyller ackrediteringskravet i 110 § 2 mom. i denna lag är fortfarande behöriga för sina uppgifter i ett år från lagens ikraftträdande.

Tillsynsplaner enligt 123 § i denna lag ska upprättas inom ett år från lagens ikraftträdande.

Gällande beslut om regionala vägtransportbegränsningar för farliga ämnen som beviljats med stöd av den upphävda lagen är i kraft i 18 månader från lagens ikraftträdande.

Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som meddelats med stöd av den upphävda lagen förblir i kraft tills något annat bestäms om dem.

Den upphävda lagens bestämmelser i 6 § 2 mom. om militärmyndigheternas tillsynsuppgifter, i 7 b § 3 mom. om bilinspektörer vid försvarsmakten och om huvudstabens tillsynsuppgifter samt i 13 d § 2 mom. om uppgifterna för en militär inrättning eller militärmyndighet som huvudstaben har erkänt förblir i kraft.

Försvarsministeriets förordningar, försvarsministeriets beslut i enskilda fall samt huvudstabens föreskrifter som utfärdats med stöd av den upphävda lagen är i kraft i två år från lagens ikraftträdande.

På förseelser som har begåtts före ikraftträdandet av denna lag tillämpas den upphävda lagens bestämmelser om straffansvar. Om tillämpningen av denna lag skulle leda till ett lindrigare slutresultat ska detta beaktas när straffet bestäms.

———

2.

Lag

om ändring av 65 § i körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i körkortslagen (386/2011) 65 § 1 mom. 6 punkten, sådan den lyder i lag 734/2018, som följer:

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

— —

6) brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation enligt 141 § i lagen om transport av farliga ämnen (/), brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel enligt 142 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen enligt 143 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om passagerartransport enligt 144 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om ADR-körtillstånd enligt 148 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder enligt 150 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om transportförbud och transportbegränsningar enligt 151 § i den lagen eller brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter enligt 153 § i den lagen.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

3.

Lag

om ändring av 106 b § i skjutvapenlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i skjutvapenlagen (1/1998) 106 b §, sådan den lyder i lag 724/2019, som följer:

106 b §

Förvaring och transport samt tillfällig förvaring av patroner och särskilt farliga projektiler

Förvaring, transport och tillfällig förvaring av patroner och särskilt farliga projektiler ska ordnas så att dessa och skjutvapen inte är lättillgängliga tillsammans, och att det inte finns någon risk för att de ska komma i obehörigas besittning.

Bestämmelser om förvaring och transport av patroner och särskilt farliga projektiler som innehåller sprängämnen eller lättantändligt ämne finns dessutom i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor och i lagen om transport av farliga ämnen (/).

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

4.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om avhjälpande av vissa miljöskador

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om avhjälpande av vissa miljöskador (383/2009) 2 § som följer:

2 §

Hänvisningar till annan lagstiftning

Bestämmelser om avhjälpande av miljöskador finns i naturvårdslagen, miljöskyddslagen, vattenlagen och gentekniklagen (377/1995).

Bestämmelser om skyldighet att förebygga uppkomsten av skador som avses i 1 § 1 mom. och om skyldighet att begränsa de skador som uppkommit finns i de lagar som nämns i 1 mom. i denna paragraf och i lagen om transport av farliga ämnen (/).

———

Denna lag träder i kraft den 20

———

5.

Lag

om ändring av 21 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen (650/2019) 21 § 13 punkten som följer:

21 §

Övrigt utlämnande av personuppgifter till myndigheter

Tullen får trots sekretessbestämmelserna genom en teknisk anslutning eller som en datamängd lämna ut personuppgifter som avses i 7–10 och 13 § för utförande av en uppgift som myndigheten har enligt lag, enligt följande:

— —

13) till de myndigheter som avses i lagen om transport av farliga ämnen (/) för övervakningen av transporter av farliga ämnen,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

6.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om växtskyddsmedel

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om växtskyddsmedel (1563/2011) 3 § 1 mom. som följer:

3 §

Förhållande till vissa författningar

Utöver vad som föreskrivs i denna lag tillämpas på växtskyddsmedel vad som i kemikalielagen (599/2013) och Europeiska unionens kemikalielagstiftning föreskrivs om kemikalier. På industriell hantering och upplagring, överföring och förvaring av ett växtskyddsmedel som klassificerats som en farlig kemikalie tillämpas lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005). På transport av växtskyddsmedel tillämpas lagen om transport av farliga ämnen (/).

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

7.

Lag

om ändring av 5 § i kemikalielagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i kemikalielagen (599/2013) 5 § 1 mom. 8 punkten som följer:

5 §

Förhållande till annan lagstiftning

Bestämmelser om att förebygga och avvärja av kemikalier orsakade faror och olägenheter för hälsa och miljö samt fysikaliska faror och olägenheter av kemikalier finns dessutom i följande lagar:

— —

8) lagen om transport av farliga ämnen (/),

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

8.

Lag

om ändring av 1 § i containerlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i containerlagen (762/1998) 1 § som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på containrar som används i internationell trafik.
Denna lag gäller inte containrar som har konstruerats särskilt för lufttransport.
Bestämmelser om containrar som används för transport av farliga ämnen finns dessutom i lagen om transport av farliga ämnen (/).

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

9.

Lag

om ändring av lagen om förarexamensverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998) 7 b § och 7 e § 3 mom., sådana de lyder i lag 970/2018, samt

ändras 1 § 1 mom., 2 §, 3 b § 4 punkten, 6, 7, 7 a § 1 mom. och 11 § 3 mom., av dem 1 § 1 mom., 7 och 7 a § 1 mom. sådana de lyder i lag 706/2011 samt 2 §, 3 b § 4 punkten och 11 § 3 mom. i lag 970/2018,

som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag gäller ordnande av förarexamina och körtillståndsprov som avses i körkortslagen (386/2011) och i lagen om transport av farliga ämnen (/).

— —

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *förarexamensverksamhet* skötseln av uppgifter som hänför sig till mottagandet av förarexamina och till tillsynen över förarundervisningen samt till certifikat som berättigar till transport av farliga ämnen, till mottagandet av körtillståndsprov och till tillsynen över utbildning för körtillstånd,

2) *förarundervisningsverksamhet* undervisning för erhållande av rätt att köra motordrivna fordon samt annan verksamhet som ansluter sig till undervisningen,

3) *förarexamensmottagare* en offentlig eller privat serviceproducent med vilken Transport- och kommunikationsverket har ingått avtal om förarexamensverksamhet,

4) *förarprövare* den som tar emot körprov och muntliga teoriprov för förarexamen,

5) *ADR-körtillstånd* det körtillstånd som avses i 45 § i lagen om transport av farliga ämnen,

6) *utbildningsverksamhet för ADR-körtillstånd* undervisning som ges för ADR-körtillstånd samt annan verksamhet som ansluter sig till undervisningen.

3 b §

Avtal om förarexamensverksamhet

I ett avtal om förarexamensverksamhet ska utöver vad som föreskrivs i 3 a § 3 mom. dessutom avtalas om

— —

4) det förfarande som ska iakttas för att säkerställa att de uppgifter som ingår i förarexamensverksamheten sköts på behörigt sätt samt att de personer som tar emot körprov för förarexamen har tillräcklig yrkesskicklighet,

— —

6 §

Bedömning av förarexamensmottagarens oavhängighet

En förarexamensmottagare, den som är anställd hos förarexamensmottagaren eller den som på något annat sätt står i beroendeförhållande till förarexamensmottagaren får inte utöva förarundervisningsverksamhet eller utbildningsverksamhet för ADR-körtillstånd.

Förarexamensmottagaren eller den som är anställd hos förarexamensmottagaren får inte heller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver förarundervisningsverksamhet eller utbildningsverksamhet för ADR-körtillstånd eller till en sammanslutning, stiftelse eller offentligrättslig inrättning som bildats av dem som bedriver verksamhet av nämnda slag.

7 §

Allmänna kompetenskrav för förarprövare

En förarprövare ska till sin yrkeskunskap och tillförlitlighet vara lämplig för denna uppgift och får inte ha gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade trafikbrott eller trafikförseelser eller andra brott på ett sådant sätt att han eller hon kan anses vara olämplig som förarprövare.

7 a §

Tillförlitligheten hos förarprövare

En person ska inte till sin tillförlitlighet anses vara lämplig som förarprövare, om han eller hon

1) under de senaste fem åren har gjort sig skyldig till rattfylleri, grovt rattfylleri, grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller en i 23 kap. 1 § i strafflagen (39/1889) avsedd gärning som tyder på allvarlig likgiltighet för trafiksäkerheten,

2) under de senaste fem åren har gjort sig skyldig till brott mot liv eller hälsa, brott som annars utvisar våldsamt uppträdande, sexualbrott eller något annat motsvarande brott och gärningen visar att han eller hon är uppenbart olämplig som förarprövare,

3) under det senaste året har meddelats körförbud för andra trafikbrott eller trafikförseelser än sådana som nämns i 1 punkten eller av denna orsak har haft körförbud.

— —

11 §

Tillsyn

— —

Transport- och kommunikationsverket har rätt att företa inspektioner på ställen där förarexamensverksamhet enligt denna lag bedrivs. Inspektioner får dock inte företas i utrymmen som används för boende av permanent natur. Förarexamensmottagaren ska ordna förhållandena så att inspektionerna kan utföras på behörigt sätt och att det arbete som utförs av dem som tar emot förarexamina kan följas i tillräcklig utsträckning.

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

10.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om gödselfabrikat

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om gödselfabrikat (539/2006) 2 § 4 mom. 4 punkten som följer:

2 §

Tillämpningsområde

— —

Denna lag tillämpas inte på

— —

4) transporter som avses i lagen om transport av farliga ämnen (/).

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———————

11.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om tryckbärande anordningar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016) 1 § 2 mom. som följer:

1 §

Tillämpningsområde

— —

Bestämmelser om sådana transportabla tryckbärande anordningar som avses i 3 § 10 punkten i lagen om transport av farliga ämnen (/) och om tryckbärande anordningar av samma slag som transportabla tryckbärande anordningar finns i 12 kap. i denna lag.

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———————

12.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015) 4 § 4 mom. som följer:

4 §

Förhållande till annan lagstiftning

— —

Bestämmelser om farlighetsklassificering av farliga ämnen finns i lagen om transport av farliga ämnen (/).

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

13.

Lag

om ändring av 9 § i järnvägstransportlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i järnvägstransportlagen (1119/2000) 9 § som följer:

9 §

Lagens förhållande till vissa andra författningar

Beträffande ersättningsanspråk som grundar sig på att en passagerare har avlidit eller skadats eller på att handbagage har förkommit eller skadats tillämpas lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999).

På transport av farliga ämnen tillämpas utöver denna lag lagen om transport av farliga ämnen (/).

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

14.

Lag

om ändring av 44 kap. 13 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen (39/1889) 44 kap. 13 § 1 mom., sådant det lyder i lag 400/2002, som följer:

44 kap.

Om brott som äventyrar andras hälsa och säkerhet

13 §

Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet i strid med lagen om transport av farliga ämnen (/) eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats eller beslut i enskilda fall som meddelats med stöd av den avsänder, avlämnar för lastning, skeppar, transporterar, kör, lastar, lossar, hanterar, har som bagage eller tillfälligt förvarar farliga ämnen så att förfarandet är ägnat att orsaka fara för någon annans liv eller hälsa eller orsakar fara för någon annans egendom ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen* dömas till böter eller fängelse i högst två år.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

15.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) 3 § 2 mom. 1, 2 och 8 punkten som följer:

3 §

Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande

— —

Strafföreläggande utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot

1) vägtrafiklagen (729/2018) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

2) fordonslagen (82/2021) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

— —

8) lagen om transport av farliga ämnen (/) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

16.

Lag

om ändring av strålsäkerhetslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strålsäkerhetslagen (859/2018) 37 § 3 mom., 41 § 7 mom. och 179 § 3 mom. som följer:

37 §

Behörighet som strålsäkerhetsexpert

— —

Strålsäkerhetsexperterna vid landsvägs- och järnvägstransporter av radioaktiva ämnen ska dessutom ha ett sådant intyg för säkerhetsrådgivare som avses i 94 § 3 mom. i lagen om transport av farliga ämnen (/) och som påvisar expertis i transport av radioaktiva ämnen med transportformen i fråga.

— —

41 §

Behörighet som strålsäkerhetsansvarig

— —

Vid landsvägs- och järnvägstransporter av radioaktiva ämnen får uppdraget som strålsäkerhetsansvarig dock utövas av en person som har ett sådant intyg för säkerhetsrådgivare som avses i 94 § 3 mom. i lagen om transport av farliga ämnen och som påvisar expertis i transport av radioaktiva ämnen med transportformen i fråga.

— —

179 §

Myndigheters rätt att få och lämna ut information

— —

En tillsynsmyndighet får dessutom oberoende av bestämmelserna om sekretess för skötseln av i denna lag föreskrivna uppgifter lämna ut uppgifter om innehavare av säkerhetstillstånd samt om strålkällor och var dessa finns till polisen och räddningsmyndigheterna samt till i lagen om transport av farliga ämnen avsedda myndigheter och till ministerierna.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

17.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i bilaga 3.8 till vägtrafiklagen (729/2018) punkt H14 och H15, sådana de lyder i lag 1040/2020, samt

ändras 114 § 7 mom. och punkt C8 i bilaga 3.3 till lagen, av dem den sistnämnda sådan den lyder i lag 1040/2020, som följer:

114 §

Ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter

— —

Bestämmelser om ansvaret för lastning av farliga ämnen finns i lagen om transport av farliga ämnen (/).

Bilaga 3.3
Förbuds- och begränsningsmärken

— —

C8 Förbjudet att transportera farliga ämnen

C8

Märket anger förbud mot transport av farliga ämnen på väg enligt föreskrifter som meddelats av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 55 § 5 mom. i lagen om transport av farliga ämnen. I samband med tunnelbegränsning används tilläggsskylt H16.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

Upphävandet av punkterna H14 och H15 i bilaga 3.8 träder dock i kraft först 18 månader från lagens ikraftträdande.

———

18.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005) 4 § 1 mom., sådant det lyder i lag 358/2015, som följer:

4 §

Avgränsning av tillämpningsområdet

Denna lag tillämpas inte på

1) sådan transport som sker utanför en produktionsanläggnings område och som avses i lagen om transport av farliga ämnen (/) eller på tillfällig upplagring som direkt anknyter till denna transport,

2) användning eller upplagring av farliga kemikalier i fartyg,

3) radioaktiva ämnen eller produkter som innehåller radioaktiva ämnen.

———————————————————————————————————————

Denna lag träder i kraft den 20 .

19.

Lag

om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) 1 § 1 mom. och 4 § 3 mom., sådana de lyder i lag 88/2021, som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på marknadskontrollen av de produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hissäkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), lagen om personlig skyddsutrustning som är avsedd att användas av konsumenter (218/2018), gasanordningslagen (502/2018), strålsäkerhetslagen (859/2018), luftfartslagen (864/2014), lagen om överensstämmelse med kraven för aerosoler (794/2020), fordonslagen (82/2021) och lagen om transport av farliga ämnen (/), om inte något annat föreskrivs i de lagarna.

4 §

Tillsynsmyndigheter

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. är Strålsäkerhetscentralen marknadskontrollmyndighet enligt denna lag för i strålsäkerhetslagen avsedda produkter och i lagen om transport av farliga ämnen avsedda produkter som används vid transport av radioaktiva ämnen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

20.

Lag

om ändring av 21 § i säkerhetsutredningslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i säkerhetsutredningslagen (726/2014) 21 § 1 mom. 10 punkten, sådan den lyder i lag 266/2020, samt

fogas till 21 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lagarna 910/2019, 266/2020 och 965/2020, en ny 11 punkt som följer:

21 §

När får en begränsad säkerhetsutredning av person göras

En begränsad säkerhetsutredning av person får göras i fråga om den som ska utses till ett anställningsförhållande eller ett uppdrag eller som arbetar i ett anställningsförhållande eller med ett uppdrag och som

— —

10) på grund av sin ställning får rättigheter att överföra arbetsgivarens eller arbetsgivarens kunders medel eller ändra uppgifter om dem och om utövande av rättigheterna i strid med bemyndiganden eller anvisningar kan förorsaka allmän skada för finans- eller försäkringssystemets tillförlitlighet eller betydande skada för ett finansiellt institut eller en försäkringsanstalt eller deras kunder,

11) har arbetsuppgifter som anknyter till transport av farliga ämnen eller på något annat sätt under en transport kan komma i besittning av en betydande mängd farliga ämnen som genom obehörig hantering kan förorsaka skada på ett vidsträckt område eller för en stor mängd människor.

———

Denna lag träder i kraft den20 .

———

21.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 298/2021, som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

— —

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också en
1) oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009),
2) försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006),
3) påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001),
4) försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare,
5) försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013),
6) överträdelseavgift enligt 49 § och påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014),
7) påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017),
8) påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019),
9) påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019),
10) påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019),
11) avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen (729/2018),
12) avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011),
13) avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019),
14) avgift för trafikförseelse enligt 268 § i lagen om transportservice (320/2017),
15) avgift för trafikförseelse enligt 195 § och påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen (82/2021),
16) avgift för trafikförseelse enligt 157 § och påföljdsavgift enligt 158 § i lagen om transport av farliga ämnen (/),
17) påföljdsavgift inom foderkontrollen enligt 51 § i foderlagen (1263/2020),
18) påföljdsavgift inom livsmedelstillsynen enligt 67 § i livsmedelslagen (297/2021).

———

Denna lag träder i kraft den 20

———

Helsingfors den 18 november 2021

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Parallelltexter

2.

Lag

om ändring av 65 § i körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i körkortslagen (386/2011) 65 § 1 mom. 6 punkten, sådan den lyder i lag 734/2018, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
65 §	65 §
Körförbud på grundval av återkommande förseelser	*Körförbud på grundval av återkommande förseelser*
Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:	Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:
— — — — — — — — — — — — — — —	
6) förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen enligt *19 § 3 mom. i* lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)*	*6) brott mot bestämmelserna om klassificering, märkning och transportinformation enligt 141 § i lagen om transport av farliga ämnen (/), brott mot bestämmelserna om säkerhetskrav för transporter och transportmedel enligt 142 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om tillfällig förvaring av farliga ämnen enligt 143 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om passagerartransport enligt 144 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om ADR-körtillstånd enligt 148 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om skyddsåtgärder enligt 150 § i den lagen, brott mot bestämmelserna om transportförbud och transportbegränsningar enligt 151 § i den lagen eller brott mot bestämmelserna om de delaktigas skyldigheter vid transporter enligt 153 § i den lagen.*

Denna lag träder i kraft den 20.

3.

Lag

om ändring av 106 b § i skjutvapenlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i skjutvapenlagen (1/1998) 106 b §, sådan den lyder i lag 724/2019, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
106 b §	106 b §
Förvaring och transport samt tillfällig förvaring av patroner och särskilt farliga projektiler	*Förvaring och transport samt tillfällig förvaring av patroner och särskilt farliga projektiler*
Förvaring, transport och tillfällig förvaring av patroner och särskilt farliga projektiler ska ordnas så att dessa och skjutvapen inte är lättillgängliga tillsammans, och att det inte finns någon risk för att de ska komma i obehörigas besittning. Bestämmelser om förvaring och transport av patroner och särskilt farliga projektiler som innehåller sprängämnen eller lättantändligt ämne finns dessutom i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor och i lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)*.	Förvaring, transport och tillfällig förvaring av patroner och särskilt farliga projektiler ska ordnas så att dessa och skjutvapen inte är lättillgängliga tillsammans, och att det inte finns någon risk för att de ska komma i obehörigas besittning. Bestämmelser om förvaring och transport av patroner och särskilt farliga projektiler som innehåller sprängämnen eller lättantändligt ämne finns dessutom i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor och i lagen om transport av farliga ämnen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av hjälpande av vissa miljöskador

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om avhjälpande av vissa miljöskador (383/2009) 2 § som följer

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §	2 §
Hänvisningar till annan lagstiftning	*Hänvisningar till annan lagstiftning*
Bestämmelser om avhjälpande av miljöskador finns i naturvårdslagen, miljöskyddslagen, vattenlagen och gentekniklagen (377/1995). Bestämmelser om skyldighet att förebygga uppkomsten av skador som avses i 1 § 1 mom. och om skyldighet att begränsa de skador som uppkommit finns i de lagar som nämns i 1 mom. och i lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)*.	Bestämmelser om avhjälpande av miljöskador finns i naturvårdslagen, miljöskyddslagen, vattenlagen och gentekniklagen (377/1995). Bestämmelser om skyldighet att förebygga uppkomsten av skador som avses i 1 § 1 mom. och om skyldighet att begränsa de skador som uppkommit finns i de lagar som nämns i 1 mom. i denna paragraf och i lagen om transport av farliga ämnen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av 21 § i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen (650/2019) 21 § 13 punkten som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
21 §	21 §
Övrigt utlämnande av personuppgifter till myndigheter	*Övrigt utlämnande av personuppgifter till myndigheter*
Tullen får trots sekretessbestämmelserna genom en teknisk anslutning eller som en datamängd lämna ut personuppgifter som avses i 7–10 och 13 § för utförande av en uppgift som myndigheten har enligt lag, enligt följande:	Tullen får trots sekretessbestämmelserna genom en teknisk anslutning eller som en data-mängd lämna ut personuppgifter som avses i 7–10 och 13 § för utförande av en uppgift som myndigheten har enligt lag, enligt följande:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
13) till de myndigheter som avses i lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)* för övervakningen av transporter av farliga ämnen	13) till de myndigheter som avses i lagen om transport av farliga ämnen (/) för övervakningen av transporter av farliga ämnen,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om växtskyddsmedel

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om växtskyddsmedel (1563/2011) 3 § 1 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 §	3§
Förhållande till vissa författningar	*Förhållande till vissa författningar*
Utöver vad som bestäms i denna lag tillämpas på växtskyddsmedel vad som i kemikalielagen (744/1989) och Europeiska unionens kemikalielagstiftning bestäms om kemikalier. På industriell hantering och upplagring, överföring och förvaring av ett växtskyddsmedel som klassificerats som en farlig kemikalie tillämpas lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005). På transport av växtskyddsmedel tillämpas lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)*.	Utöver vad som föreskrivs i denna lag tillämpas på växtskyddsmedel vad som i kemikalie-lagen (599/2013) och Europeiska unionens kemikalielagstiftning föreskrivs om kemikalier. På industriell hantering och upplagring, överföring och förvaring av ett växtskyddsmedel som klassificerats som en farlig kemikalie tillämpas lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005). På transport av växtskyddsmedel tillämpas lagen om transport av farliga ämnen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av 5 § i kemikalielagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i kemikalielagen (599/2013) 5 § 1 mom. 8 punkten som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 §	5 §
Förhållande till annan lagstiftning	*Förhållande till annan lagstiftning*
Bestämmelser om att förebygga och avvärja av kemikalier orsakade faror och olägenheter för hälsa och miljö samt fysikaliska faror och olägenheter av kemikalier finns dessutom i följande lagar:	Bestämmelser om att förebygga och avvärja av kemikalier orsakade faror och olägenheter för hälsa och miljö samt fysikaliska faror och olägenheter av kemikalier finns dessutom i följande lagar:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
8) lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994),*	8) lagen om transport av farliga ämnen (/),
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

om ändring av 1 § i containerlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i containerlagen (762/1998) 1 § som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	1 §
Tillämpningsområde	*Tillämpningsområde*
Denna lag tillämpas på containrar som används i internationell trafik. Denna lag gäller inte containrar som har konstruerats särskilt för lufttransport. Bestämmelser om containrar som används för transport av farliga ämnen finns dessutom i lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)* och i författningar som utfärdats med stöd av den.	Denna lag tillämpas på containrar som används i internationell trafik. Denna lag gäller inte containrar som har konstruerats särskilt för lufttransport. Bestämmelser om containrar som används för transport av farliga ämnen finns dessutom i lagen om transport av farliga ämnen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

9.

Lag

om ändring av lagen om förarexamensverksamhet

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998) 7 b § och 7 e § 3 mom., sådana de lyder i lag 970/2018, samt

ändras 1 § 1 mom., 2 §, 3 b § 4 punkten, 6, 7, 7 a § 1 mom. och 11 § 3 mom., av dem 1 § 1 mom., 7 och 7 a § 1 mom. sådana de lyder i lag 706/2011 samt 2 §, 3 b § 4 punkten och 11 § 3 mom. i lag 970/2018,

som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	1 §
Lagens tillämpningsområde	*Lagens tillämpningsområde*
Denna lag gäller ordnande av förarexamina och körtillståndsprov som avses i körkortslagen (386/2011) och i lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994) samt i bestämmelser som utfärdats med stöd av dem.*	Denna lag gäller ordnande av förarexamina och körtillståndsprov som avses i körkortslagen (386/2011) och i lagen om transport av farliga ämnen (/).
2 §	2 §
Definitioner	*Definitioner*
I denna lag avses med 1) förarexamensverksamhet skötseln av uppgifter som hänför sig till mottagandet av förarexamina och till tillsynen över förarundervisningen samt till certifikat som berättigar till transport av farliga ämnen, till mottagandet av körtillståndsprov och till tillsynen över utbildning för körtillstånd, 2) förarundervisningsverksamhet undervisning för erhållande av rätt att köra motordrivna fordon *eller körtillstånd för transport av farliga ämnen samt annan verksamhet* som ansluter sig till undervisningen, 3) förarexamensmottagare en offentlig eller privat serviceproducent med vilken Transport- och kommunikationsverket har ingått avtal om förarexamensverksamhet *och förarprövare den som tar emot körprov och muntliga teoriprov för förarexamen,*	I denna lag avses med 1) förarexamensverksamhet skötseln av uppgifter som hänför sig till mottagandet av förar-examina och till tillsynen över förarundervisningen samt till certifikat som berättigar till transport av farliga ämnen, till mottagandet av körtillståndsprov och till tillsynen över utbildning för körtillstånd, 2) förarundervisningsverksamhet undervisning för erhållande av rätt att köra motordrivna fordon samt annan verksamhet som ansluter sig till undervisningen, 3) förarexamensmottagare en offentlig eller privat serviceproducent med vilken Transport- och kommunikationsverket har ingått avtal om förarexamensverksamhet,

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4) ADR-körtillstånd det körtillstånd som avses i 11 b § i lagen om transport av farliga ämnen, förarprövare som tar emot ADR-körtillståndsprov den som övervakar körprovstillfällen som hålls för beviljande av körtillstånd, granskar körtillståndsprov och fattar beslut om att utfärda certifikat och ADR-körtillståndsbeslut beslut om att bevilja körtillstånd.	*4) förarprövare den som tar emot körprov och muntliga teoriprov för förarexamen,*
	5) ADR-körtillstånd det körtillstånd som avses i 45 § i lagen om transport av farliga ämnen,
	6) utbildningsverksamhet för ADR-körtillstånd undervisning som ges för ADR-körtillstånd samt annan verksamhet som ansluter sig till undervisningen.
3 b §	3 b §
Avtal om förarexamensverksamhet	*Avtal om förarexamensverksamhet*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
4) det förfarande som ska iakttas för att säkerställa att de uppgifter som ingår i förarexamensverksamheten sköts på behörigt sätt samt att de personer som tar emot körprov för förarexamen *och körtillståndsprov för farliga ämnen* har tillräcklig yrkesskicklighet,	4) det förfarande som ska iakttas för att säkerställa att de uppgifter som ingår i förarexamensverksamheten sköts på behörigt sätt samt att de personer som tar emot körprov för förarexamen har tillräcklig yrkesskicklighet,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
6 §	6 §
Bedömning av förarexamensmottagarens oavhängighet	*Bedömning av förarexamensmottagarens oavhängighet*
En förarexamensmottagare, den som är anställd hos honom eller den som på något annat sätt står i beroendeförhållande till förarexamensmottagaren får inte utöva förarundervisningsverksamhet. Förarexamensmottagaren eller den som är anställd hos honom får inte heller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver förarundervisningsverksamhet eller till en sammanslutning, stiftelse eller offentligrättslig inrättning som bildats av dem som bedriver verksamhet av nämnda slag.	En förarexamensmottagare, den som är anställd hos förarexamensmottagaren eller den som på något annat sätt står i beroendeförhållande till förarexamensmottagaren får inte utöva förarundervisningsverksamhet *eller utbildningsverksamhet för ADR-körtillstånd*. Förarexamensmottagaren *eller den som är anställd hos förarexamensmottagaren* får inte heller stå i kommersiellt, ekonomiskt eller något annat beroendeförhållande till den som bedriver förarundervisningsverksamhet *eller utbildningsverksamhet för ADR-körtillstånd el*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	ler till en sammanslutning, stiftelse eller offentligrättslig inrättning som bildats av dem som bedriver verksamhet av nämnda slag.
7 §	7 §
Allmänna kompetenskrav för examinatorer	*Allmänna kompetenskrav för förarprövare*
Förarprövare samt förarprövare som tar emot ADR-körtillståndsprov ska till sin yrkeskunskap och tillförlitlighet vara lämplig för denna uppgift och får inte ha gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade trafikbrott eller trafikförseelser eller andra brott på ett sådant sätt att han eller hon kan anses olämplig som examinator.	En förarprövare *ska till sin yrkeskunskap* och tillförlitlighet vara lämplig för denna uppgift och får inte ha gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade trafikbrott eller trafikförseelser eller andra brott på ett sådant sätt att han eller hon kan anses *vara olämplig som förarprövare.*
7 a §	7 a §
Tillförlitligheten hos examinatorer	*Tillförlitligheten hos förarprövare*
En person ska inte till sin tillförlitlighet anses vara lämplig att ta emot körprov, ADR-körtillståndsprov och muntliga teoriprov om han eller hon 1) under de fem senaste åren har gjort sig skyldig till rattfylleri, grovt rattfylleri, grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller en i 23 kap. 1 § i strafflagen (39/1889) avsedd gärning som tyder på allvarlig likgiltighet för trafiksäkerheten, 2) under de senaste fem åren har gjort sig skyldig till brott mot liv eller hälsa, brott som annars utvisar våldsamt uppträdande, sexualbrott eller något annat motsvarande brott och gärningen visar att han eller hon är uppenbart olämplig som examinator när det gäller prov som avses i denna lag, 3) under det senaste året har meddelats körförbud för andra trafikbrott eller trafikförseelser än sådana som nämns i 1 punkten eller av denna orsak har haft körförbud.	En person ska inte till sin tillförlitlighet anses vara lämplig *som förarprövare*, om han eller hon 1) under de senaste fem åren har gjort sig skyldig till rattfylleri, grovt rattfylleri, grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller en i 23 kap. 1 § i strafflagen (39/1889) avsedd gärning som tyder på allvarlig likgiltighet för trafiksäkerheten, 2) under de senaste fem åren har gjort sig skyldig till brott mot liv eller hälsa, brott som annars utvisar våldsamt uppträdande, sexualbrott eller något annat motsvarande brott och gärningen visar att han *eller hon är uppenbart olämplig som förarprövare,* 3) under det senaste året har meddelats körförbud för andra trafikbrott eller trafikförseelser än sådana som nämns i 1 punkten eller av denna orsak har haft körförbud.
11 §	11 §
Tillsyn	*Tillsyn*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse

Transport- och kommunikationsverket har rätt att företa inspektioner på ställen där förarexamensverksamhet enligt denna lag bedrivs. En inspektion får dock inte företas på en hemfridsskyddad plats. Förarexamensmottagaren ska ordna förhållandena så att inspektionerna kan utföras på behörigt sätt och att det arbete som utförs av dem som tar emot förarexamina och körtillståndsprov för förare av fordon som transporterar farliga ämnen kan följas i tillräcklig utsträckning.

— — — — — — — — — — — — — —

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket har rätt att företa inspektioner på ställen där förarexamensverksamhet enligt denna lag bedrivs. Inspektioner får dock inte *företas i utrymmen som används för boende av permanent natur.* Förarexamensmottagaren ska ordna förhållandena så att inspektionerna kan utföras på behörigt sätt och att det arbete som utförs av dem som tar emot förarexamina kan följas i tillräcklig utsträckning.

— — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

10.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om gödselfabrikat

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om gödselfabrikat (539/2006) 2 § 4 mom. 4 punkten som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §	2 §
Tillämpningsområde	*Tillämpningsområde*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Denna lag tillämpas inte på	Denna lag tillämpas inte på
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
4) transporter som avses i lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)*.	4) transporter som avses i lagen om transport av farliga ämnen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

12.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015) 4 § 4 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4 §	4 §
Förhållande till annan lagstiftning	*Förhållande till annan lagstiftning*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Bestämmelser om farlighetsklassificering av farliga ämnen finns i lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)*.	Bestämmelser om farlighetsklassificering av farliga ämnen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

13.

Lag

om ändring av 9 § i järnvägstransportlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i järnvägstransportlagen (1119/2000) 9 § som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
9 §	9 §
Lagens förhållande till vissa andra författningar	*Lagens förhållande till vissa andra författningar*
Beträffande ersättningsanspråk som grundar sig på att en passagerare har avlidit eller skadats eller på att handbagage har förkommit eller skadats tillämpas lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999). På transport av farliga ämnen tillämpas utöver denna lag lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)*.	Beträffande ersättningsanspråk som grundar sig på att en passagerare har avlidit eller skadats eller på att handbagage har förkommit eller skadats tillämpas lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999). På transport av farliga ämnen tillämpas utöver denna lag lagen om transport av farliga ämnen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

14.

Lag

om ändring av 44 kap. 13 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen (39/1889) 44 kap. 13 §, sådan den lyder i lag 400/2002, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
44 kap.	44 kap.
Om brott som äventyrar andras hälsa och säkerhet	**Om brott som äventyrar andras hälsa och säkerhet**
13 §	13 §
Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen	*Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen*
Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet i strid med lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)* eller bestämmelser eller allmänna eller särskilda föreskrifter som utfärdats med stöd av den avsänder, avlämnar för lastning, skeppar, transporterar, kör, lastar, lossar, hanterar, har som bagage eller tillfälligt förvarar farliga ämnen så att förfarandet är ägnat att orsaka fara för någon annans liv eller hälsa eller orsakar fara för någon annans egendom ska, om inte strängare straff för gärningen bestäms någon annanstans i lag, för *brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen* dömas till böter ellefängelse i högst två år.	Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet i strid med lagen om transport av farliga ämnen (/) eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats eller beslut i enskilda fall som meddelats med stöd av den avsänder, avlämnar för lastning, skeppar, transporterar, kör, lastar, lossar, hanterar, har som bagage eller tillfälligt förvarar farliga ämnen så att förfarandet är ägnat att orsaka fara för någon annans liv eller hälsa eller orsakar fara för någon annans egendom ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen* dömas till böter eller fängelse i högst två år.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

15.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) 3 § 2 mom. 1, 2 och 8 punkten som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 §	3 §
Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande	*Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Strafföreläggande utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot (13.5.2011/467)	Strafföreläggande utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot
1) vägtrafiklagen (267/1981) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,	1) vägtrafiklagen (729/2018) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,
2) fordonslagen (1090/2002) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den	2) fordonslagen (82/2021) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
8) lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)* eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,	8) lagen om transport av farliga ämnen (/) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

16.

Lag

om ändring av strålsäkerhetslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strålsäkerhetslagen (859/2018) 37 § 3 mom., 41 § 7 mom. och 179 § 3 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
37 §	37 §
Behörighet som strålsäkerhetsexpert	*Behörighet som strålsäkerhetsexpert*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Strålsäkerhetsexperterna vid landsvägs- och järnvägstransporter av radioaktiva ämnen ska dessutom ha ett sådant intyg för säkerhetsrådgivare som avses i 10 c § 2 mom. i lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)* och som påvisar expertis i transport av radioaktiva ämnen med transportformen i fråga.	Strålsäkerhetsexperterna vid landsvägs- och järnvägstransporter av radioaktiva ämnen ska dessutom ha ett sådant intyg för säkerhetsrådgivare som avses i 94 § 3 mom. i lagen om transport av farliga ämnen (/) och som påvisar expertis i transport av radioaktiva ämnen med transportformen i fråga.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
41 §	41 §
Behörighet som strålsäkerhetsansvarig	*Behörighet som strålsäkerhetsansvarig*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Vid landsvägs- och järnvägstransporter av radioaktiva ämnen får uppdraget som strålsäkerhetsansvarig dock utövas av en person som har ett sådant intyg för säkerhetsrådgivare som avses i *10 c § 2 mom.* i lagen om transport av farliga ämnen och som påvisar expertis i transport av radioaktiva ämnen med transportformen i fråga.	Vid landsvägs- och järnvägstransporter av radioaktiva ämnen får uppdraget som strålsäkerhetsansvarig dock utövas av en person som har ett sådant intyg för säkerhetsrådgivare som avses i *94 § 3 mom*. i lagen om transport av farliga ämnen och som påvisar expertis i transport av radioaktiva ämnen med transportformen i fråga.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
179 §	179 §
Myndigheters rätt att få och lämna ut information	*Myndigheters rätt att få och lämna ut information*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
En tillsynsmyndighet får dessutom oberoende av bestämmelserna om sekretess för skötseln av i denna lag föreskrivna uppgifter lämna ut uppgifter om innehavare av säkerhetstillstånd samt om strålkällor och var dessa	En tillsynsmyndighet får dessutom oberoende av bestämmelserna om sekretess för skötseln av i denna lag föreskrivna uppgifter lämna ut uppgifter om innehavare av säkerhetstillstånd samt om strålkällor och var dessa

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
finns till polisen och räddningsmyndigheterna samt till i *6 §* i lagen om transport av farliga ämnen avsedda myndigheter *och till ministerierna*.	finns till polisen och räddningsmyndigheterna samt till i lagen om transport av farliga ämnen avsedda myndigheter och till ministerierna.

Denna lag träder i kraft den 20 .

17.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i bilaga 3.8 till vägtrafiklagen (729/2018) punkt H14 och H15, sådana de lyder i lag 1040/2020, samt

ändras 114 § 7 mom. och punkt C8 i bilaga 3.3 till lagen, av dem den sistnämnda sådan den lyder i lag 1040/2020, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
114 §	114 §
Ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter	*Ansvar för lastning av fordon vid kommersiella transporter*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Bestämmelser om ansvaret för lastning av farliga ämnen finns i lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)*.	Bestämmelser om ansvaret för lastning av farliga ämnen finns i lagen om transport av farliga ämnen (/).
Bilaga 3.3	*Bilaga 3.3*
Förbuds- och begränsningsmärken	Förbuds- och begränsningsmärken
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
C8 Förbjudet att transportera farliga ämnen	C8 Förbjudet att transportera farliga ämnen
C8	C8
Märket anger förbud mot transport av sådana farliga ämnen på väg som avses i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift	Märket anger förbud mot transport av farliga ämnen på väg *enligt föreskrifter som meddelats av Transport- och kommunikationsverk*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
om transport av farliga ämnen på väg. I kombination med märket används alltid tilläggsskylt H14, H15 eller H16.	*ket med stöd av 55 § 5 mom. i lagen om transport av farliga ämnen. I samband med tunnelbegränsning används tilläggsskylt H16.*
Bilaga 3.8	*(upphävs)*
Tilläggsskyltar	
H14 Förbjudet att transportera farliga ämnen i kategori A	
H14 Tilläggsskylten anger att det förbud som anges med märke C8 gäller transporter av sådana farliga ämnen i kategori A som avses i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på väg.	
H15 Genomfart förbjuden vid transport av farliga ämnen i kategori B	
H15 Tilläggsskylten anger att det förbud som anges med märke C8 gäller genomfart vid transport av sådana farliga ämnen i kategori B som avses i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på väg. Transport är tillåten, om platsen där ämnet lastas eller lossas finns inom ett område som de nämnda märkena begränsar. Körning till lastnings- eller lossningsstället ska ske längs den kortaste rutten, och efter lastningen ska fordonet utan dröjsmål flyttas bort från det område som märkena begränsar.	
	Denna lag träder i kraft den 20 .

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	Upphävandet av punkterna H14 och H15 i bilaga 3.8 träder dock i kraft först 18 månader efter lagens ikraftträdande.

18.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005) 4 § 1 mom., sådant det lyder i lag 358/2015, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4 §	4 §
Avgränsning av tillämpningsområdet	*Avgränsning av tillämpningsområdet*
Denna lag tillämpas inte på 1) sådan transport som sker utanför en produktionsanläggnings område och som avses i lagen om transport av farliga ämnen *(719/1994)* eller på tillfällig upplagring som nära anknyter till denna transport, 2) tillverkning, användning och upplagring av explosiva varor i gruva till den del om detta bestäms i gruvlagen (503/1965), 3) användning och upplagring av farliga kemikalier i fartyg, *4) radioaktiva ämnen eller produkter som innehåller radioaktiva ämnen.*	Denna lag tillämpas inte på 1) sådan transport som sker utanför en produktionsanläggnings område och som avses i lagen om transport av farliga ämnen (/) eller på tillfällig upplagring som direkt anknyter till denna transport, 2) användning eller upplagring av farliga kemikalier i fartyg, 3) radioaktiva ämnen eller produkter som innehåller radioaktiva ämnen.
	Denna lag träder i kraft den 20 .

19.

Lag

om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) 1 § 1 mom. och 4 § 3 mom., sådana de lyder i lag 88/2021, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	1 §
Tillämpningsområde	*Tillämpningsområde*
Denna lag tillämpas på marknadskontrollen av de produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hissäkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), lagen om personlig skyddsutrustning som är avsedd att användas av konsumenter (218/2018), gasanordningslagen (502/2018), strålsäkerhetslagen (859/2018), luftfartslagen (864/2014), lagen om överensstämmelse med kraven för aerosoler (794/2020) och fordonslagen (82/2021), om inte något annat föreskrivs i de lagarna.	Denna lag tillämpas på marknadskontrollen av de produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hissäkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), lagen om personlig skyddsutrustning som är avsedd att användas av konsumenter (218/2018), gasanordningslagen (502/2018), strålsäkerhetslagen (859/2018), luftfartslagen (864/2014), lagen om överensstämmelse med kraven för aerosoler (794/2020), fordonslagen (82/2021) *och lagen om transport av farliga ämnen (/)*, om inte något annat föreskrivs i de lagarna.
4 §	4 §
Tillsynsmyndigheter	*Tillsynsmyndigheter*
Strålsäkerhetscentralen är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller produkter som avses i strålsäkerhetslagen.	*Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. är* Strålsäkerhetscentralen marknadskontrollmyndighet enligt denna lag *för i strålsäkerhetslagen avsedda produkter och i lagen om transport av farliga ämnen avsedda produkter som används vid transport av radioaktiva ämnen.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

20.

Lag

om ändring av 21 § i säkerhetsutredningslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i säkerhetsutredningslagen (726/2014) 21 § 1 mom. 10 punkten, sådan den lyder i lag 266/2020, samt

fogas till 21 § 1 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lagarna 910/2019, 266/2020 och 965/2020, en ny 11 punkt som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
21 §	21 §
När får en begränsad säkerhetsutredning av person göras	*När får en begränsad säkerhetsutredning av person göras*
En begränsad säkerhetsutredning av person får göras i fråga om den som ska utses till ett anställningsförhållande eller ett uppdrag eller som arbetar i ett anställningsförhållande eller med ett uppdrag och som	En begränsad säkerhetsutredning av person får göras i fråga om den som ska utses till ett anställningsförhållande eller ett uppdrag eller som arbetar i ett anställningsförhållande eller med ett uppdrag och som
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
10) på grund av sin ställning får rättigheter att överföra arbetsgivarens eller arbetsgivarens kunders medel eller ändra uppgifter om dem och om utövande av rättigheterna i strid med bemyndiganden eller anvisningar kan förorsaka allmän skada för finans- eller försäkringssystemets tillförlitlighet eller betydande skada för ett finansiellt institut eller en försäkringsanstalt eller deras kunder.	10) på grund av sin ställning får rättigheter att överföra arbetsgivarens eller arbetsgivarens kunders medel eller ändra uppgifter om dem och om utövande av rättigheterna i strid med bemyndiganden eller anvisningar kan förorsaka allmän skada för finans- eller försäkringssystemets tillförlitlighet eller betydande skada för ett finansiellt institut eller en försäkringsanstalt eller deras kunder,
	11) har arbetsuppgifter som anknyter till transport av farliga ämnen eller på något annat sätt under en transport kan komma i besittning av en betydande mängd farliga ämnen som genom obehörig hantering kan förorsaka skada på ett vidsträckt område eller för en stor mängd människor.

Denna lag träder i kraft den 20 .

21.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 298/2021, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	1 §
Lagens tillämpningsområde	*Lagens tillämpningsområde*
På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006), en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001), en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare, en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013), en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014), en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017), en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019), en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019), en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019), en avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen (729/2018), en avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011), en avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019), en avgift för trafikförseelse enligt 268 § i lagen om transportservice (320/2017), en avgift för trafikförseelse enligt 195 § och en påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen (82/2021), en påföljdsavgift inom foderkontrollen enligt 51 § i foderlagen	På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också en 1) oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), 2) försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006), 3) påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001), 4) försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare, 5) försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013), 6) överträdelseavgift enligt 49 § och påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014), 7) påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017), 8) påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019), 9) påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019), 10) påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019), 11) avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen (729/2018), 12) avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011), 13) avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019),

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
(1263/2020) samt en påföljdsavgift inom livsmedelstillsynen enligt 67 § i livsmedelslagen (297/2021).	14) avgift för trafikförseelse enligt 268 § i lagen om transportservice (320/2017), 15) avgift för trafikförseelse enligt 195 § och påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen (82/2021), 16) avgift för trafikförseelse enligt 157 § och påföljdsavgift enligt 158 § i lagen om transport av farliga ämnen (/), 17) påföljdsavgift inom foderkontrollen enligt 51 § i foderlagen (1263/2020), 18) påföljdsavgift inom livsmedelstillsynen enligt 67 § i livsmedelslagen (297/2021). Denna lag träder i kraft den 20 .

Förordningsutkast

Statsrådets förordning

om transport av farliga ämnen

I enlighet med statsrådets beslut föreskrivs med stöd av lagen om transport av farliga ämnen (/):

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Definitioner

I denna förordning avses med
1) *TFÄ-lagen* lagen om transport av farliga ämnen (/),
2) *TFÄ-direktivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar,
3) *storolycka* betydande utsläpp, brand, explosion eller en annan händelse som orsakas av sådana okontrollerade händelseförlopp i samband med tillfällig förvaring av farliga ämnen som kan medföra allvarlig, omedelbar eller fördröjd fara för människors hälsa, miljön eller egendom inne i eller utanför en plats för tillfällig förvaring,
4) *närundervisning* inom specialutbildningen för personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar undervisning som ges i ett klassrum så att läraren och eleven är närvarande,
5) *distansundervisning* inom specialutbildningen för personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar undervisning med handledning eller instruktioner som under en utbildningsperiod ordnas interaktivt och verifierbart på annat sätt än i ett klassrum,
6) *lektion* inom specialutbildningen för personer som beviljar TFÄ-ADR-godkännanden och utför TFÄ-ADR-besiktningar ett undervisningsavsnitt som är 45 minuter långt.

2 kap.

Förpackningar, tankar och containrar

2 §

Allmänna på materialets drifttemperatur baserade krav på förpackningar, småcontainrar och tankar vid transport på väg och järnväg inom landet

De allmänna på drifttemperaturen baserade kraven på material för plastförpackningar, tryckbehållare och tankar som används vid väg- och järnvägstransport av farliga ämnen inom landet samt deras utrustning är följande:
1) Provobjekt som representerar förpackningar avsedda för transport av flytande ämnen ska vid konditionering inför fallprovning kylas ned till en temperatur av -40 °C när det är fråga om av något annat material än polyeten tillverkade
a) fat eller dunkar av plast,
b) ytterhöljen av plast på integrerade behållare,

c) IBC-behållare av plast,
d) storförpackningar av plast.

Vid fallprovning kan konditioneringen för IBC-behållare och storförpackningar slopas om materialet i fråga uppvisar tillräcklig formbarhet och draghållfasthet i en temperatur på -40 °C.

2) För småcontainrar av plast som är tillverkade av någon annan plast än polyeten och som med stöd av 23 § i TFÄ-lagen har föreskrivits fallprovning ska temperaturen vid fallprovningen vara -40 °C.

3) Vid valet av samt kontrollen av svetsbarheten och svetsningens hållbarhet hos den metall som används för att tillverka tryckbehållare som är transportabla tryckbärande anordningar, fasta tankar, avmonterbara tankar, element i batterifordon eller batterivagnar, tankcontainrar, växeltankar, tankar i MEG-containrar, UN-tankar och tankar i UN-MEG-containrar ska som lägsta drifttemperatur användas -40 °C, om inte en lägre temperatur har föreskrivits med stöd av 23 § i TFÄ-lagen för ämnen i olika klasser, för metallen i fråga eller för tanktypen.

En i 1 mom. 1 punkten avsedd plastförpackning ska märkas med temperaturen för fallprovningen, eller godsdeklarationen eller motsvarande följesedel ska förses med anteckningen ”*Förpackningen överensstämmer med ADR/RID-bestämmelserna, provad i -40° C”*.

Tryckbehållare och tankar som avses i 1 mom. 3 punkten och som är transportabla tryckbärande anordningar ska för att visa materialets hållfasthet märkas ”-40 °C” efter besiktningsorganets identifikationsnummer eller förses med en annan märkning som är godkänd av Säkerhets- och kemikalieverket.

3 §

Ibruktagande av utländsk tank

Tillverkaren eller importören av en importerad tank som har tillverkats i utlandet, med undantag för en tank som hör till transportabla tryckbärande anordningar, får inte överlåta tanken för bruk i Finland förrän ett TFÄ-besiktningsorgan har godkänt tankens konstruktionstyp och vid sin besiktning konstaterat att tanken överensstämmer med de bestämmelser som gäller i Finland. En tank som är avsedd för transport av radioaktiva ämnen godkänns för bruk av Strålsäkerhetscentralen.

Tillverkaren eller importören av en importerad tank som har tillverkats i utlandet och hör till transportabla tryckbärande anordningar får inte överlåta tanken för bruk i Finland förrän ett anmält organ av typ A vid sin besiktning konstaterat att tanken överensstämmer med de bestämmelser som gäller i Finland.

Om en tank som avses i 1 och 2 mom. har besiktats och provats av en i ADR-överenskommelsens bestämmelser, RID-bestämmelserna, TFÄ-direktivet eller direktivet om transportabla tryckbärande anordningar avsedd behörig myndighet eller en av denna myndighet bemyndigad inrättning enligt de bestämmelser som gäller i Finland och giltigt intyg med utredning kan uppvisas, behövs ingen ny besiktning, om det inte finns särskilda skäl för detta.

4 §

Användning vid inrikes transporter av förpackningar, tankar och containrar som avses i bestämmelserna om internationella transporter

Vid inrikes väg- och järnvägstransport av farliga ämnen

1) får användas i ADR-överenskommelsens bestämmelser, RID-bestämmelserna och TFÄ-direktivet avsedda förpackningar, tankar och containrar som på tillbörligt sätt har godkänts av den utländska behöriga myndighet eller en av den myndigheten bemyndigad inrättning som

avses i den internationella förpliktelsen i fråga, om förpackningen, tanken eller containern uppfyller de bestämmelser som gäller i Finland i fråga om materialets drifttemperatur och ibruktagandet av tanken i Finland,

2) får en tryckbehållare som inte är en transportabel tryckbärande anordning och som har fyllts utomlands och godkänts i något annat land än Finland enligt ADR-överenskommelsen eller RID-bestämmelserna, efter 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 den märkning som avses i 2 § 3 mom., om avsändaren i godsdeklarationen eller motsvarande följesedel försäkrar att tryckbehållaren och dess utrustning är beständiga till en temperatur av -40° C på följande sätt: *"Tryckbehållaren och dess utrustning är beständiga upp till -40° C"*.

I IMDG-koden avsedda förpackningar, tankar och containrar som är på tillbörligt sätt godkända av en i IMDG-koden avsedd utländsk behörig myndighet eller av en inrättning bemyndigad av denna får användas vid inrikes fartygstransport av farliga ämnen.

I ICAO-TI avsedda förpackningar och tankar som är på tillbörligt sätt godkända av en i ICAO-TI avsedd utländsk behörig myndighet eller av en inrättning bemyndigad av denna får användas vid inrikes lufttransport av farliga ämnen.

5 §

Typer av tankar och tryckbehållare som ska anmälas till Säkerhets- och kemikalieverket

De typer av tankar och tryckbehållare som ska anmälas till Säkerhets- och kemikalieverket enligt 28 § i TFÄ-lagen är:

1) tankar: fasta tankar, avmonterbara tankar, element i batterifordon eller batterivagnar, tankcontainrar, MEG-containrar, UN-tankar, UN-MEG-containrar,

2) tryckbehållare: storflaskor, tryckfat, slutna kryokärl, metallhydridbehållare, gasflaskpaket och andra motsvarande bärgningstryckkärl.

6 §

Märke som anger transportabel tryckbärande anordning

Pi-märket för transportabla tryckbärande anordningar ska fästas på tryckbehållare, gaspatroner och tryckbärande tankar som uppfyller de säkerhetskrav som anges i bestämmelserna och föreskrifterna om väg- och järnvägstransporter och som har genomgått

1) bedömning av överensstämmelse i samband med tillverkningen samt anknytande besiktningar, eller

2) förnyad bedömning och anknytande besiktningar, om det är fråga om en anordning som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2001.

Nya ventiler och andra tillbehör som har en direkt säkerhetsfunktion ska vara försedda med det pi-märke som anger en transportabel tryckbärande anordning. Märket kan förses med identifikationsnumret för det anmälda organet av typ A.

Pi-märke får fästas endast på sådana anordningar som uppfyller kraven i 1 mom. Pi-märket ska åtföljas av identifikationsnumret för det anmälda organ av typ A som utfört bedömning av överensstämmelse, förnyad bedömning av överensstämmelse eller besiktning. Genom att fästa eller låta fästa ett pi-märke på en transportabel tryckbärande anordning

1) visar tillverkaren att den tar ansvar för att den transportabla tryckbärande anordning som den har tillverkat och som ska släppas ut på marknaden överensstämmer med kraven,

2) visar tillverkaren eller operatören att den tar ansvar för att en transportabel tryckbärande anordning som genomgått förnyad bedömning uppfyller kraven sådana som de tillämpas vid tidpunkten för den förnyade bedömningen.

Identifikationsnumret fästs på den transportabla tryckbärande anordningen av besiktningsorganet självt eller av tillverkaren i enlighet med organets anvisningar. För att visa att en transportabel tryckbärande anordning fortlöpande stämmer överens med kraven ska på anordningen finnas identifikationsnumret för det besiktningsorgan som utfört den periodiska besiktningen.

7 §

Förfarande för förnyad bedömning av överensstämmelse för tryckbehållare och tryckbärande tankar

Om överensstämmelsen i fråga om en tryckbehållare eller en tryckbärande tank som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2001 inte har bedömts i enlighet med de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna förordning, ska tryckbehållarens eller den tryckbärande tankens överensstämmelse bedömas i ett förfarande för förnyad bedömning av överensstämmelse.

För förnyad bedömning av överensstämmelse ska ägaren eller operatören tillhandahålla ett anmält organ av typ A sådana uppgifter om tryckbehållarna och de tryckbärande tankarna som gör det möjligt för organet att göra en noggrann identifiering av tryckbehållarna och de tryckbärande tankarna. Sådana uppgifter är tryckbehållarens eller den tryckbärande tankens ursprung, de bestämmelser och föreskrifter som har tillämpats vid konstruktionen och, när det gäller acetylenflaskor, även uppgifter om den porösa massan. Vid behov ska även eventuella begränsningar av användningen uppges och uppgifter lämnas om skador och utförda reparationer.

8 §

Åtgärder i samband med förfarandet för förnyad bedömning av överensstämmelse för tryckbehållare och tryckbärande tankar

I ett förfarande enligt 7 § 1 mom. för förnyad bedömning av överensstämmelse ska ett anmält organ av typ A bedöma om de säkerhetskrav som anges i bestämmelser och föreskrifter om väg- och järnvägstransporter uppfylls. Bedömningen ska genomföras på grundval av de uppgifter som tillhandahållits i enlighet med 7 § 2 mom., och vid behov ska ytterligare kontroller göras.

Om resultaten av de bedömningar som krävs enligt 1 mom. är tillfredsställande ska det anmälda organ som ansvarar för den periodiska besiktningen utföra en periodisk besiktning av tryckbehållaren eller den tryckbärande tanken. Om de krav som ställs i samband med den periodiska besiktningen uppfylls ska pi-märket fästas av eller under överinseende av det anmälda organ av typ A som ansvarar för den periodiska besiktningen.

För serietillverkade tryckbehållare kan en bedömning av överensstämmelse för enskilda behållare, inklusive ventiler på dessa och andra tillbehör som används för transport, utföras av ett anmält organ som ansvarar för periodisk besiktning av de relevanta tryckbehållarna, förutsatt att ett anmält organ av typ A med ansvar för förnyad bedömning av överensstämmelse har utfört en bedömning av typöverensstämmelse i enlighet med 1 mom. och ett intyg har utfärdats om förnyad typbedömning. Pi-märket ska åtföljas av identifikationsnumret för det anmälda organ som svarar för den periodiska besiktningen.

9 §

Intyg om förnyad bedömning och förnyad typbedömning för tryckbehållare och tryckbärande tankar

Det anmälda organ som svarar för den periodiska besiktningen ska utfärda ett intyg om förnyad bedömning av tryckbehållare och tryckbärande tankar. Intyget om förnyad bedömning ska åtminstone innehålla

1) identifikationsnumret för det anmälda organ som utfärdat intyget och, om det är fråga om ett annat organ, identifikationsnumret för det anmälda organ av typ A som ansvarar för den förnyade bedömningen av överensstämmelse i enlighet med 8 § 1 mom.,
2) namn och adress för den ägare eller operatör som avses i 7 § 2 mom.,
3) uppgifter för identifiering av intyget om förnyad typbedömning, vid tillämpning av förfarandet i 8 § 3 mom.,
4) uppgifter för identifiering av de transportabla tryckbärande anordningar som har pimärkts, inklusive åtminstone serienumret eller serienumren,
5) datum för utfärdande.

Om förfarandet enligt 8 § 3 mom. tillämpas ska det anmälda organet av typ A utfärda ett intyg om förnyad typbedömning för tryckbehållare och tryckbärande tankar. Intyget om förnyad typbedömning ska åtminstone innehålla

1) identifikationsnumret för det anmälda organ av typ A som utfärdar intyget,
2) namn och adress för tillverkaren och innehavaren av det ursprungliga typgodkännandet för de transportabla tryckbärande anordningar som undergår en förnyad bedömning om innehavaren och tillverkaren inte är en och samma person,
3) uppgifter som identifierar de transportabla tryckbärande anordningar som tillhör serien,
4) datum för utfärdande,
5) följande anmärkning: "Detta intyg tillåter inte tillverkning av transportabla tryckbärande anordningar eller delar därav".

3 kap.

Tillfällig förvaring

10 §

Farliga ämnen och lasttransportenheter på platser för tillfällig förvaring

På en plats för tillfällig förvaring i bannätet, inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler samt på andra motsvarande platser för tillfällig förvaring ska lasttransportenheter separeras från varandra på ett säkert sätt, och räddningsmyndigheterna ska säkerställas obehindrad tillgång till farliga ämnen och lasttransportenheter som innehåller farliga ämnen. Vid placeringen ska hänsyn tas till övrig trafik på platsen för tillfällig förvaring, och minsta möjliga flyttande av lasttransportenheter under förvaringen ska eftersträvas.

Lasttransportenheter som innehåller farliga ämnen får inte under tillfällig förvaring staplas på varandra utan tvingande behov. Dock får högst två lasttransportenheter staplas på varandra om de innehåller endast miljöfarliga ämnen av klass 9.

Vid tillfällig förvaring av kollin utanför lasttransportenheten eller lastutrymmet ska minst samma separering iakttas som vid samlastning i en lasttransportenhet eller i ett lastutrymme i ett transportmedel.

11 §

Lasttransportenheter inom hamnområden

Inom hamnområden ska de separationsavstånd som anges i bilaga 1 iakttas. I fråga om separering av lasttransportenheter som innehåller små mängder av ett farligt ämne behöver bestämmelserna i bilagan dock inte tillämpas, om säkerheten i övrigt ses till.

Följande ämnen ska utan dröjsmål avlägsnas från hamnområden:

1) explosiva ämnen av klass 1, med undantag av explosiva ämnen 1.4 S,

2) smittförande ämnen av klass 6.2,

3) radioaktiva ämnen av klass 7, med undantag av ämnen med benämningarna UN 2908–2911.

De ämnen som avses i 2 mom. kan dock tillfälligt förvaras inom hamnområdet, om det är tryggt och förvaringen inte förorsakar fara och om hamninnehavaren har gett tillstånd till det.

12 §

Beredskap att avvärja olyckor på platser för tillfällig förvaring

På platser för tillfällig förvaring ska det finnas primärsläckningsutrustning för bekämpning av olyckor och absorptions- och neutraliseringsämnen eller andra redskap för bekämpning av läckage på det sätt som de ämnen som förvaras, riskbedömningen och olyckskonsekvenserna förutsätter. Vid planeringen av platsen ska uppmärksamhet fästas vid att läckage av farliga ämnen och förorenat vatten kan samlas upp.

För skadade laster och avfall som förorenats av farliga ämnen i dessa laster ska en plats reserveras där de kan förvaras samt förpackas och lastas på nytt och där förorenat avfall kan samlas upp för destruktion. När sådana arrangemang planeras ska mängden och arten av de farliga ämnen som förvaras beaktas.

13 §

Upprättande av intern räddningsplan

Den interna räddningsplan för platser för tillfällig förvaring som avses i 33 § i TFÄ-lagen ska göras upp med beaktande av följande mål:

1) olyckor begränsas och kontrolleras för att följderna av dem ska kunna minimeras samt för att skador på människors hälsa, miljön och egendom ska kunna begränsas,

2) behövliga åtgärder vidtas för att människors hälsa och miljön ska kunna skyddas mot följderna av olyckor,

3) behövlig information förmedlas till ansvariga regionala myndigheter och vid behov befolkningen och övriga företag och inrättningar i området,

3) förberedelser görs för att spåren efter en olycka ska kunna undanröjas och miljön rengöras.

När den interna räddningsplanen görs upp ska lokala aktörer höras och det lokala räddningsväsendets arrangemang beaktas.

Om en intern räddningsplan, en säkerhetsplan, en beredskapsplan eller någon annan motsvarande plan enligt någon annan tillämplig lag än TFÄ-lagen eller Europeiska unionens lagstiftning ska upprättas för en plats för tillfällig förvaring, behöver ingen separat intern räddningsplan upprättas, utan motsvarande innehåll kan sammanställas i den nämnda andra planen. Detta ska nämnas i planen.

14 §

Innehåll i och översyn av intern räddningsplan

Den interna räddningsplanen ska innehålla en beskrivning, utredning eller avgränsning av det område som den interna räddningsplanen gäller.

Den interna räddningsplanen ska innehålla en bedömning av konsekvenser som olyckor kan orsaka utanför området samt information om de ämnen som förvaras inom området, om deras mängder och placering, och följande uppgifter:

1) Namn och befattning på de personer som har befogenhet att inleda räddningsinsatser och som ansvarar för de interna räddningsinsatserna i anläggningen. Namn och befattning på den person som ansvarar för kontakten med räddningsmyndigheterna.

2) För varje situation eller händelse som kan förutses och som kan spela en avgörande roll för uppkomsten av en storolycka en beskrivning av vilka åtgärder som ska vidtas för att kontrollera situationen eller händelsen och för att begränsa följderna av denna. Denna beskrivning ska omfatta säkerhetsutrustning och tillgängliga resurser.

3) Åtgärder som syftar till att begränsa riskerna för de personer som befinner sig inom området, inklusive larmsystem och instruktioner som ska iakttas vid larm.

4) Rutiner för att snabbt underrätta räddningsmyndigheterna om en inträffad olycka, hurdan information som ska lämnas omedelbart samt hur mer detaljerad information lämnas till de behövliga parterna så snart den blir tillgänglig.

5) På vilket sätt personalen utbildas i de uppgifter som den förväntas utföra och, vid behov, samordning av denna verksamhet med räddningsmyndighetens åtgärder.

6) Åtgärder för att stödja räddningsinsatser utanför området.

Den interna räddningsplanen för en plats för tillfällig förvaring där det finns risk för en storolycka ska innehålla detaljerade olycksbeskrivningar samt en bedömning av hur omfattande och svåra följderna av de beskrivna storolyckorna kan bli, såväl skriftligen som med hjälp av kartor.

Den som upprättar en intern räddningsplan ska se över den alltid när det behövs, dock minst vart femte år. Vid översynen ska planen uppdateras och korrigeras så att hänsyn tas till ändringar på platsen för tillfällig förvaring och i dess omgivning samt i arrangemangen inom räddningsväsendet, den ökande tekniska sakkunskapen samt den ökande kännedomen om åtgärder som ska vidtas för att avvärja olyckor.

15 §

Säkerhetsutredning för hamnområde

Den säkerhetsutredning för ett hamnområde som avses i 34 § i TFÄ-lagen ska visa

1) behövlig information för att genomföra verksamhetsprinciperna för organisationen och säkerhetsledningssystemet för hamninnehavaren och den som utför lasthanteringstjänster i hamnen,

2) att de risker som transporten medför har identifierats inom hamnområdet och att behövliga åtgärder har vidtagits för att förebygga olyckor och begränsa konsekvenserna av eventuella olyckor för människor, miljön och egendom,

3) att de säkerhetskrav som föreskrivs i TFÄ-lagen och med stöd av den har beaktats,

4) att andra faror och eventuella sårbara objekt som förekommer inom hamnområdet och utanför det såsom skolor, sjukhus och grundvattenområden har beaktats,

5) att en intern räddningsplan har upprättats,

6) hur tillsynen över de transportenheter som fraktar farliga ämnen har ordnats inom hamnområdet,

7) verksamhetsprinciperna för säkerhetsledningssystemet.

Det säkerhetsledningssystem som avses i 34 § i TFÄ-lagen ska innehålla en beskrivning av den organisation, ledning och personal som deltar i hanteringen av olycksrisker hos hamninnehavaren och verksamhetsutövarna, personalens uppgifter och ansvarsområden samt ledningen av verksamheten i hamnen. Dessutom ska en tillräcklig överföring av information mellan och inom de olika organisationerna säkerställas.

4 kap.

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

16 §

Specialutbildningens syfte och struktur

Syftet med den specialutbildning som avses i 97 § i TFÄ-lagen är 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-besiktning.

Den specialutbildning som avses i 1 mom. berättigar en utförare av enskilt godkännande och en besiktare att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och en besiktare att utföra TFÄ-ADR-besiktningar.

Upprätthållandet av yrkesskickligheten säkerställs genom fortbildning inom specialutbildningen och prov. Syftet med fortbildningen är att ge utförare av enskilt godkännande och besiktare information om nya bestämmelser, anvisningar och arbetsmetoder som gäller TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar. I det prov som ingår i fortbildningen inom specialutbildningen kontrolleras det att utförare av enskilt godkännande och besiktare fortfarande behärskar de åtgärder som förutsätts för beviljande av TFÄ-ADR-godkännanden och utförande av TFÄ-ADR-besiktningar.

17 §

Inträdeskrav till specialutbildningen

För deltagande i utbildningen i beviljande av TFÄ-ADR-godkännanden och utförande av TFÄ-ADR-besiktningar krävs 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.

18 §

Specialutbildningens längd och innehåll

Utbildningen i beviljande av TFÄ-ADR-godkännanden och utförande av TFÄ-ADR-besiktningar omfattar 21 lektioner närundervisning. Utbildningen ska innehålla minst följande undervisningsämnen:

1) allmänna bestämmelser, föreskrifter och anvisningar om transport av farliga ämnen,
2) den tekniska utrustningens syfte och funktion i fordonen,
3) åtgärder vid TFÄ-ADR-godkännande och TFÄ-ADR-besiktning,
4) förfarandet för godkännande av fordon.

Utbildningen omfattar praktiska övningar.

19 §

Inträdeskrav till prov inom specialutbildningen

För avläggande av provet inom specialutbildningen krävs det att den utbildning som avses i 15 § 1 mom. har genomgåtts.

20 §

Prov inom specialutbildningen

För slutförande av specialutbildningen ska personen i fråga godkännas i det skriftliga prov i utbildningen för beviljande av TFÄ-ADR-godkännanden och utförande av TFÄ-ADR-besiktningar som ordnas av anordnaren av utbildningen.

Transport- och kommunikationsverket gör upp en förteckning över de ämnen som kommer att behandlas i de frågor som ingår i provet. En företrädare för Transport- och kommunikationsverket har rätt att övervaka provet.

21 §

Inträdeskrav till det prov som ingår i fortbildningen inom specialutbildningen

För avläggande av det prov som ingår i fortbildningen inom specialutbildningen krävs det att den fortbildning inom specialutbildningen som avses i 15 § 3 mom. har slutförts.

22 §

Fortbildning och prov inom specialutbildningen

I syfte att upprätthålla yrkesskickligheten och behålla rätten att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och utföra TFÄ-ADR-besiktningar i enlighet med 15 § 2 mom. ska utförare av enskilt godkännande och besiktare delta i fortbildning inom specialutbildningen och avlägga ett godkänt prov före utgången av det år då det förflutit tre år sedan personen senast godkändes i provet.

Inom fortbildningen behandlas nya bestämmelser, föreskrifter och anvisningar, ny teknik och arbetsmetoder samt andra aktuella ämnen som gäller TFÄ-ADR-godkännanden och TFÄ-ADR-besiktningar.

Till varje fortbildning ska höra sammanlagt åtminstone fyra lektioner närundervisning och distansundervisning samt ett prov.

En utförare av enskilt godkännande och en besiktare kan av särskilda skäl som på förhand anmälts till Transport- och kommunikationsverket, utan att förlora rätten enligt 15 § 2 mom. att bevilja TFÄ-ADR-godkännanden och utföra TFÄ-ADR-besiktningar, skjuta upp deltagandet i fortbildning inom specialutbildningen och avläggandet av prov till utgången av mars kalenderåret efter det att rätten att bevilja godkännanden och utföra besiktningar upphörde. Deltagandet i fortbildning och avläggandet av prov som skjutits upp till följande år motsvarar föregående års fortbildning och prov.

23 §

Uppskjutande av skyldigheten till fortbildning och avläggande av prov

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilda skäl för en bestämd tid skjuta upp skyldigheten att delta i fortbildning och avlägga prov. Deltagandet i fortbildning och avläggandet av prov som skjutits upp till följande år motsvarar föregående års fortbildning och prov.

24 §

Ordnande av utbildning

Högst åtta lektioner utbildning får ges under en utbildningsdag.

En företrädare för Transport- och kommunikationsverket har rätt att närvara vid utbildningen. Anordnaren av utbildningen ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om tid och plats för varje utbildningsperiod senast två veckor innan utbildningen börjar.

25 §

Ordnande och godkännande av prov

Anordnaren av utbildning kan ordna de prov som hör till specialutbildningen ensam eller tillsammans med någon annan anordnare av utbildningen.

Proven ska ordnas så att det kan kontrolleras om deltagarna behärskar de undervisningsämnen som ingår i utbildningen. Anordnaren av utbildningen ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om tid och plats för varje prov senast två veckor före provet.

I provet inom specialutbildningen kan också de delta som avlägger provet inom fortbildningen.

26 §

Intyg om prov och utbildning

Den som ordnar provet inom specialutbildningen och fortbildningen inom specialutbildningen ska på begäran ge den som deltagit i provet ett intyg om godkänt prov.

Anordnaren av utbildningen ska på begäran ge den som deltagit i fortbildning ett intyg om deltagande i utbildningen.

5 kap.

Besiktningsorgan

27 §

Besiktningsorganens samarbete

Anmälda organ av typ A och anmälda organ av typ B ska delta i det relevanta standardiseringsarbetet och det arbete som utförs i samordningsgruppen för anmälda organ som ordnas av Europeiska kommissionen, eller i övrigt se till att deras nyckelpersoner känner till samordningsarbetet.

28 §

Besiktningsorganets årliga rapport

Ett besiktningsorgan ska lämna en i 113 § i TFÄ-lagen avsedd årlig rapport före utgången av mars följande år.

En rapport från ett anmält organ av typ A, ett anmält organ av typ B, ett TFÄ-besiktningsorgan och ett besiktningsorgan som godkänts av Strålsäkerhetscentralen ska innehålla följande uppgifter:

1) en allmän beskrivning av besiktningsverksamheten av vilken även framgår att kraven enligt den standard som nämns i 110 § i TFÄ-lagen uppfylls samt avvikelser som konstaterats i bedömningar utförda av Säkerhets- och kemikalieverkets ackrediteringsenhet och korrigerande åtgärder som hänför sig till dem,

2) ett sammandrag över antalet utförda besiktningar och typerna av besiktningar,
3) andelen underkända anordningar av de anordningar som besiktats, specificerade enligt typ, samt sammandrag över konstaterade brister vid besiktningar,
4) antalet omprövningsbegäranden och en utredning över vad de har gällt samt besiktningsorganets åtgärder med anledning av begärandena om omprövning,
5) antalet kundklagomål och en utredning över vad de har gällt samt besiktningsorganets åtgärder med anledning av klagomålen,
6) en beskrivning av anlitandet av externa besiktnings- och underleverantörstjänster,
7) en kommentar om situationen inom verksamhetsområdet, tillämpligheten av de bestämmelser som gäller verksamhetsområdet samt eventuella ändringsbehov,
8) ändringar i verksamheten till följd av lagändringar,
9) för anmälda organ av typ A och typ B en beskrivning av genomförandet av samarbetet mellan besiktningsorganen,
10) för anmälda organ av typ A en förteckning över godkända besiktningstjänster och utförda bedömningar av kvalitetssystem.

En rapport från ett organ för periodiska TFÄ-besiktningar ska innehålla åtminstone följande uppgifter:
1) en allmän beskrivning av besiktningsverksamheten,
2) en utredning över antalet utförda besiktningar,
3) ett sammandrag av konstaterade brister vid besiktningar,
4) eventuella andra viktiga frågor som hänför sig till besiktningen.

6 kap.

TFÄ-vägkontroll och inspektion av hamnområde

29 §

Kontrollista och kontrollobjekt vid TFÄ-vägkontroller

En kontrollista som innehåller kontrollobjekt för transporten enligt mallen i bilaga I till rådets direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods, sådan den lyder senast ändrad 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, ska användas när polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet utför TFÄ-vägkontroller.

Vid kontrollerna ska också övervakas att de skyddsåtgärder som krävs vid vägtransport av farliga ämnen uppfyller bestämmelser och föreskrifter.

30 §

Rapport om TFÄ-vägkontroller

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet ska när de utarbetar en årlig rapport om TFÄ-vägkontroller använda ett formulär enligt förlagan i bilaga III till det i 29 § nämnda direktivet. En rapport ska lämnas om de kontroller som utförts under varje enskilt kalenderår senast före utgången av den januari månad som följer på kontrollåret. Antalet konstaterade överträdelser anges specificerat enligt bilaga II till direktivet.

31 §

Inspektion av hamnområde

Transport- och kommunikationsverket ska inom två år efter att den i 34 § i TFÄ-lagen föreskrivna säkerhetsutredningen godkänts kontrollera att den i 34 § i TFÄ-lagen avsedda hamnens verksamhet motsvarar beskrivningen i säkerhetsutredningen. Därefter ska inspektioner göras vart femte år.

7 kap.

Erkännande av åtgärder och handlingar

32 §

Erkännande av klassificering av farliga ämnen

Den behöriga myndigheten erkänner handlingar som på tillbörligt sätt beviljats av en behörig myndighet eller en av denna bemyndigad inrättning i fråga om klassificering av ett ämne eller fastställande av en klassificering, under förutsättning att handlingen har beviljats av en i följande bestämmelser avsedd myndighet eller av denna bemyndigad inrättning:

1) ADR-överenskommelsens bestämmelser,
2) RID-bestämmelserna,
3) bestämmelserna i ICAO-TI,
4) bestämmelserna i IMDG-koden,
5) bestämmelserna i överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland (FördrS 76 och 77/2014) och bestämmelserna i överenskommelsen mellan Finlands kommunikationsministerium och Rysslands transportministerium om genomförandet av den överenskommelsen (FördrS 96/2014).

33 §

Erkännande av intyg som beviljats över prov för säkerhetsrådgivare

Ett giltigt intyg för säkerhetsrådgivare för väg- och järnvägstransporter av farliga ämnen, som på tillbörligt sätt har beviljats i en stat som är part i ADR-överenskommelsen eller tillämpar RID-bestämmelserna och är part i konventionen om internationell järnvägstrafik (FördrS 52/2006, COTIF), ger innehavaren rätt att som säkerhetsrådgivare utföra sådana uppgifter som avses i ADR-överenskommelsens bestämmelser eller i RID-bestämmelserna i den omfattning som intyget anger.

Ett i enlighet med kraven i TFÄ-direktivet beviljat giltigt intyg för säkerhetsrådgivare för väg- eller järnvägstransport av farliga ämnen ger innehavaren rätt att som säkerhetsrådgivare utföra i direktivet avsedda uppgifter i den omfattning som intyget anger.

34 §

Erkännande av ADR-körtillstånd

Ett gällande ADR-körtillstånd som på tillbörligt sätt har beviljats i en stat som är part i ADR-överenskommelsen ger innehavaren rätt att transportera farliga ämnen på väg i den omfattning som ADR-körtillståndet anger.

35 §

Erkännande av fordons ADR-godkännande

Den behöriga myndigheten erkänner ADR-intyg om godkännande som en behörig myndighet eller en inrättning bemyndigad av denna på tillbörligt sätt har beviljat ett fordon för transport av farliga ämnen, och som beviljats i fordonets registreringsstat som är ansluten till ADR-överenskommelsen.

36 §

Erkännande av handlingar som visar att tryckbehållare och tankar överensstämmer med kraven

Den behöriga myndigheten erkänner intyg som beviljats på tillbörligt sätt av ett besiktningsorgan eller en myndighet och baseras på bedömning av överensstämmelse och förnyad bedömning av överensstämmelse, rapporter om periodiska besiktningar, mellanliggande besiktningar eller extra besiktningar samt andra handlingar om åtgärder som utförts för att visa överensstämmelse, och som gäller

1) transportabla tryckbärande anordningar, under förutsättning att

a) intyget, rapporten eller den andra handlingen beviljats på tillbörligt i TFÄ-direktivet avsett sätt,

b) de åtgärder som gäller intyget, rapporten eller den andra handlingen har utförts på tillbörligt i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar avsett sätt,

c) det besiktningsorgan eller den myndighet som beviljat intyget, rapporten eller den andra handlingen är ett i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar avsett anmält organ.

2) tryckbehållare som inte är transportabla tryckbärande anordningar och som inte pi-märkts, under förutsättning att

a) intyget, rapporten eller den andra handlingen beviljats på tillbörligt i TFÄ-direktivet avsett sätt,

b) det besiktningsorgan eller den myndighet som beviljat intyget, rapporten eller den andra handlingen är ett i direktivet om transportabla tryckbärande anordningar avsett anmält organ.

3) tankar och tankcontainrar som inte är transportabla tryckbärande anordningar, under förutsättning att

a) intyget, rapporten eller den andra handlingen beviljats på tillbörligt i TFÄ-direktivet avsett sätt,

b) det besiktningsorgan eller den myndighet som beviljat intyget, rapporten eller den andra handlingen är ett i ADR-överenskommelsen avsett besiktningsorgan, som har anmälts av en part i ADR-överenskommelsen till den förteckning som förs av sekretariatet för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa, eller ett i RID-bestämmelserna avsett besiktningsorgan som av en part i COTIF-konventionen som tillämpar RID-bestämmelserna har anmälts till den förteckning som förs av sekretariatet för den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik OTIF,

c) det besiktningsorgan som beviljat intyget, rapporten eller den andra handlingen uppfyller TFÄ-direktivets krav och besiktningsorganet av ett nationellt ackrediteringsorgan har ackrediterats som besiktningsorgan av typ A enligt standarden SFS-EN ISO/IEC 17020.

37 §

Ikraftträdande.

Denna förordning träder i kraft .

38 §

Övergångsbestämmelser

UN-tankar och UN-MEG-containrar som tagits i bruk före ikraftträdandet av denna förordning och som uppfyller de gällande på drifttemperaturen baserade kraven vid ikraftträdandet av denna förordning, men som inte uppfyller de i 2 § föreskrivna på drifttemperaturen baserade kraven, får fortfarande användas vid väg- och järnvägstransporter inom landet.

BILAGA 1

TABELL ÖVER FARLIGA LASTER SOM SKA FÖRVARAS SEPARERADE FRÅN VARANDRA INOM HAMNOMRÅDEN

På en lastenhet som innehåller farliga laster som hör till flera klasser än en ska det strängaste kravet på separation tillämpas.

Klass		**2.1**	**2.2**	**2.3**	**3**	**4.1**	**4.2**	**4.3**	**5.1**	**5.2**	**6.1**	**8**	**9**
Brandfarliga gaser	**2.1**	0	0	0	s	a	s	0	s	s	0	a	0
Icke giftiga, icke brandfarliga gaser	**2.2**	0	0	0	a	0	a	0	0	a	0	0	0
Giftiga gaser	**2.3**	0	0	0	s	0	s	0	0	s	0	0	0
Brandfarliga vätskor	**3**	s	a	s	0	0	s	a	s	s	0	0	0
Brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen, polymeriserande ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen	**4.1**	a	0	0	0	0	a	0	a	s	0	a	0
Självantändande ämnen	**4.2**	s	a	s	s	a	0	a	s	s	a	a	0
Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten	**4.3**	0	0	0	a	0	a	0	s	s	0	a	0
Oxiderande ämnen	**5.1**	s	0	0	s	a	s	s	0	s	a	s	0
Organiska peroxider	**5.2**	s	a	s	s	s	s	s	s	0	a	s	0
Giftiga ämnen	**6.1**	0	0	0	0	0	a	0	a	a	0	0	0
Frätande ämnen	**8**	a	0	0	0	a	a	a	s	s	0	0	0
Andra farliga ämnen och föremål	**9**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Obs. *Laster i klass 1 (med undantag för 1.4S), klass 6.2 och klass 7 får endast förvaras inom hamnområdet i samband med omedelbar skeppning eller leverans. Dessa klasser finns inte i tabellen. Om sådana laster på grund av oförutsedda omständigheter trots allt måste förvaras tillfälligt, ska de förvaras inom de områden som anvisats för detta ändamål. Ytterligare ska hamninnehavaren beakta kraven på separation av enskilda klasser enligt bestämmelserna om fartygstransporter.*

TABELLFÖRKLARINGAR

Separation av farliga laster:

Kollin/IBC-behållare/färjevagnar/flak
0 = ingen separation behövs
a = åtskilda från (away from) – minst 3 meters avstånd
s = ska separeras (separated from) – i öppna områden minst 6 meters avstånd, utrymmen under skyddstak eller upplag minst 12 meters avstånd, om separering inte genomförts med godkänd brandmur

Slutna containrar/tankcontainrar/UN-tankar/täckta fordon
0 = ingen separation behövs
a = åtskilda från (away from) – ingen separation behövs
s = ska separeras (separated from) – i öppna områden i längs- och tvärgående riktning minst 3 meters avstånd, i utrymmen med skyddstak eller i byggnader i längs- och tvärgående riktning minst 6 meters avstånd, om separering inte genomförts med brandmur

Öppna fordon/järnvägsvagnar/öppna containrar
0 = ingen separation behövs
a = åtskilda från (away from) – minst 3 meters avstånd
s = ska separeras (separated from) – i öppna områden i längs- och tvärgående riktning minst 6 meters avstånd, i utrymmen med skyddstak eller i byggnader i längs- och tvärgående riktning minst 12 meters avstånd, om separering inte genomförts med brandmur

För bulkcontainrar, tankcontainrar, UN-tankar, fordon, färjevagnar eller containerflak eller järnvägsvagnar motsvarar 3 meters avstånd till sin bredd en 20 fots (20 foot) standarddimensionerad container eller ett fritt spår eller en fil för släpvagn eller, i fråga om järnvägsvagnar, ett buffertområde i längsgående riktning.

Med "0" avses i tabellen att inget separationsavstånd krävs, men att de ämnesvisa specialbestämmelserna i bestämmelserna om fartygstransporter ska iakttas.

Med en enhet av sluten typ avses en enhet där det farliga godset är fullständigt slutet förpackat genom tillräckligt starka väggar såsom i bulkcontainrar, tankar eller fordon. Enheter som har gavlar av tyg eller är presenningförsedda räknas inte till typen slutna enheter.